

ENCYCLOPAEDIA CINEMATOGRAFICA

Editor: G. WOLF

E 1522/1971

Melanesier (Santa Cruz-Inseln, Riff-Inseln) Segeln mit einem Auslegerboot

Mit 5 Abbildungen

GÖTTINGEN 1972

INSTITUT FÜR DEN WISSENSCHAFTLICHEN FILM

Melanesier (Santa Cruz-Inseln, Riff-Inseln) Segeln mit einem Auslegerboot¹

G. KOCH, Berlin

Allgemeine Vorbemerkungen

Zur Umwelt und Kultur

Die Santa Cruz-Inseln sind über ein Meeresgebiet von fast 40000 qkm im westlichen Pazifik, zwischen 9°50' und 11°40' südlicher Breite sowie 165°45' und 167°10' östlicher Länge verstreut. Dieser in Ost-Melanesien relativ isoliert liegende Archipel kann geographisch als eine nördliche Fortsetzung der Neuen Hebriden betrachtet werden.

Santa Cruz (Ndende, Nede, Nidu, Ndeni, Deni, Nitendi) ist die größte Insel der Gruppe. Sie ist vulkanischen Ursprungs und entsprechend fruchtbar. Infolge der Produktivität und des verhältnismäßigen Reichtums ihrer Bewohner wurde sie schon vor etlichen Jahrhunderten zum wirtschaftlichen Zentrum des Archipels.

Etwa 25 sm nördlich von Ndende beginnt die Kette der Riff-Inseln (Swallow Islands, Matema Islands). Während die westlichen dieser Koralleneilande nur armen, sandigen Boden haben, sind die östlichen, größeren, gehobenen korallinen Inseln mit tropischem Regenwald bewachsen und mit besserem Erdreich versehen. Insgesamt ist diese Region ein gutes Fischfanggebiet.

Nordöstlich von dieser Gruppe, etwa 60 sm entfernt, liegen die vulkanischen Duff-Inseln (Taumako), und etwa 40—60 sm südöstlich von Ndende sind Utupua und Vanikoro, größere vulkanische, allmählich sinkende Inseln, zu finden.

Der Archipel hat etwa 7000 Bewohner. Die reicheren Inseln Ndende, Utupua, Vanikoro und auch die östliche Riff-Gruppe wurden zuerst besiedelt. Hier leben relativ dunkelhäutige und kraushaarige Melanesier.

¹ Angaben zum Film und kurzgefaßter Filminhalt (deutsch, englisch, französisch) s. S. 16.

Die westlichen Riff-Inseln und Taumako sind offensichtlich später von Polynesiern mit hellerer Hautfarbe, welligem Haar und überwiegend größerer, kräftigerer Statur besiedelt worden. Diese Bevölkerung ist den West-Polynesiern ähnlich und vielleicht auch auf verschlagene See-

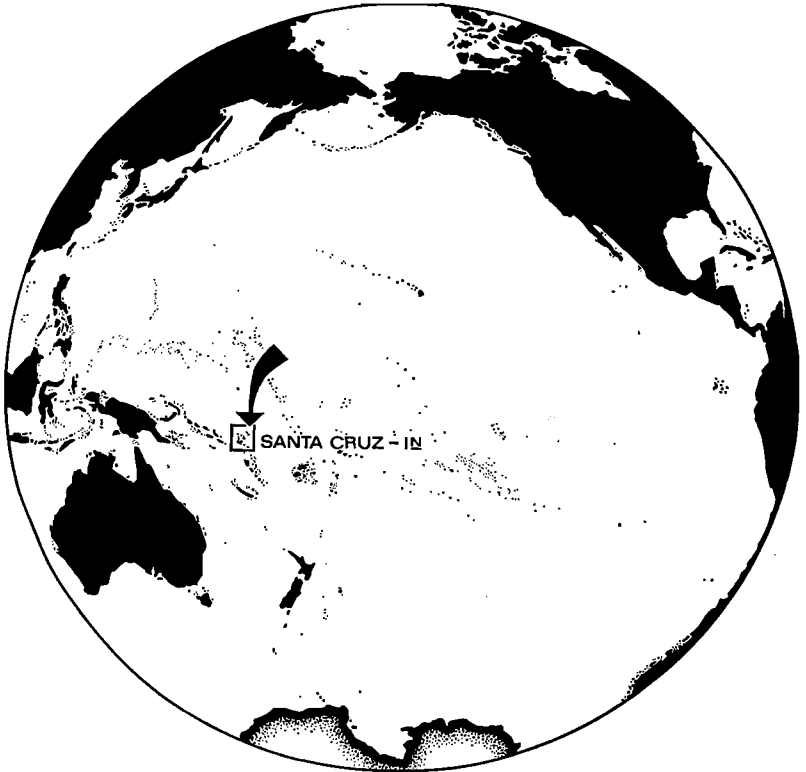


Abb. 1. Die Lage der Santa Cruz-Inseln im Pazifik

fahrer von den Ellice-Inseln zurückzuführen. Doch im Laufe der Jahrhunderte sind erhebliche Mischungen unter beiden Bevölkerungsgruppen geschehen.

Stärkere Unterschiede sind bei der heterogenen Bevölkerung des Archipels noch in den Sprachen bemerkbar. Während auf den westlichen Riff-Inseln, auf Nifiloli und auf Taumako Dialekte des Polynesischen gesprochen werden, existieren auf den östlichen Riff-Inseln und auf Ndende vier Sprachen einer besonderen Sprachfamilie, und auf Utupua

und Vanikoro sind drei Sprachen, die zur Austronesischen Sprachfamilie gehören, festzustellen. So existieren in diesem Archipel acht verschiedene Sprachen (früher vermutlich zehn).

Trotz dieser geographisch, anthropologisch und linguistisch vielfältigen Verhältnisse ist auf kulturellem Gebiet eine weitgehende Einheitlichkeit zu bemerken. Ndende und die nördlich davon liegenden Inseln sind

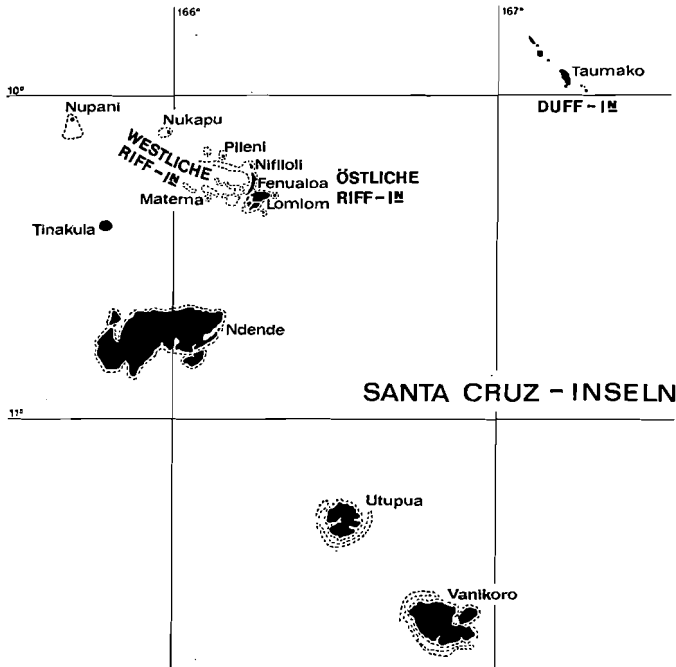


Abb. 2. Der Archipel der Santa Cruz-Inseln

hierin einander recht ähnlich. Auch die Kulturen der polynesisch bevölkerten Eilande erscheinen als Varianten der Kulturen von Ndende und den östlichen Riff-Inseln. Vanikoro und Utupua weisen indessen kulturelle Unterschiede auf, waren aber gleichfalls in den Kreislauf der egalisierenden Handelsbeziehungen eingeschlossen.

Offensichtlich sind in dieser Region vor langer Zeit Einflüsse aus dem weiteren Melanesien, aus Mikronesien und Polynesien zueinandergekommen, und sie verschmolzen dann zu einer relativ einheitlichen Kultur, wobei ein besonderer Zyklus von Seefahrt und Handel eine Rolle spielte. Die polynesischen Zuwanderer auf den kargen westlichen

Riff-Inseln und auf Taumako blieben die überlegenen Bootsbauer, Fischer und Seefahrer. Bis in die Gegenwart wurden hochseetüchtige Auslegerboote mit „krebsscherenförmigem“ Segel (vgl. Film E 1522) vor allem auf Taumako gebaut und zumeist an die „Polynesier“ auf den Riff-Inseln verhandelt. Diese bezahlten die Boote mit Federgeld (vgl.

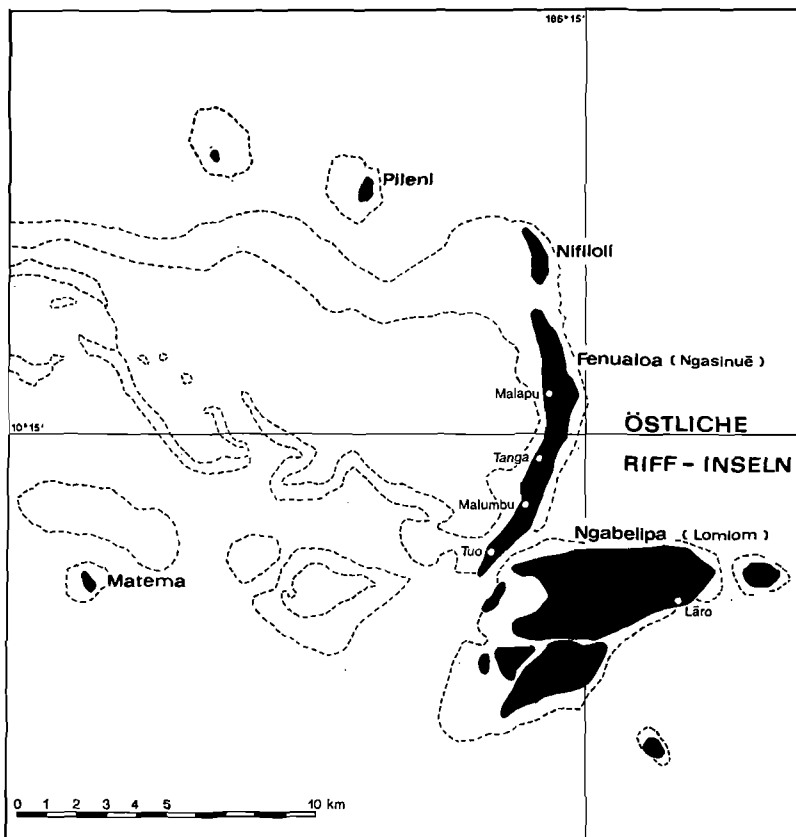


Abb. 3. Die Riff-Inseln im Santa Cruz-Archipel

Film E 1401), einer rechten Währung, die auf Ndende von Spezialisten hergestellt wird und im ganzen Archipel in festen Wertrelationen gilt.

Ausgerüstet mit den gegen Federgeld erworbenen Booten von Taumako fuhren die Männer von den Riff-Inseln nach Ndende (angelockt von dessen Reichtum und von der Kaufkraft des begehrten Federgeldes)

und auch weiter nach Utupua und Vanikoro, um Handel zu treiben und mit höchstmöglichem Profit heimzukehren. Zweck dieser Reisen waren nicht nur die Übereignungen heiratsfähiger polynesischer Mädchen auf Ndende und der Kauf und Verkauf wertvollsten Gutes in Verbindung mit Federgeld, sondern gerade auch Tauschgeschäfte mit Nahrungsmitteln, Verbrauchsgut und Gebrauchsgütern bis zum erstrangigen Schmuck (feine Webarbeiten, Baststoffe, Tridacna-Scheiben).

Infolge der Handelsfahrten (an denen auch die melanesische Bevölkerung der südöstlichen Riff-Inseln, weniger die von Ndende [einem infolge seines Reichtums und seiner verkehrsgünstigen Lage natürlichen Besuchszentrum] beteiligt war) und der daraus resultierenden langen Phase von Kontaktnahmen entwickelte sich in dieser Region eine Kultur mit allgemein recht urtümlich erscheinenden melanesischen Zügen (vor allem bestimmt durch die traditionelle Ndende-Kultur) und einigen mikronesischen und polynesischen Elementen.

In der Gesellschaftsstruktur ist kein ausgeprägtes Häuptlingswesen erkennbar. Die Dorfschaften, jeweils in einem Areal mit anerkannten Grenzen, bildeten die größten autonomen Einheiten. Während auf Ndende jeder Haushalt (vorherrschend patrilokal, virilokal) von einer patrilinearen Stammfamilie mit starken matrilinearen Tendenzen gebildet wird, gilt in den Haushalten auf den östlichen Riff-Inseln (gleichfalls patrilokal, virilokal) die matrilineare Abstammung in exogamen Gruppen. Exogam-matrilineare Gruppen (avunkulokal, virilokal) existieren auch auf Utupua und Vanikoro. In allen Siedlungen standen Männerhäuser, in denen die traditionelle politische Organisation begründet war. Innerhalb dieser Gruppierungen waren einflußreiche Persönlichkeiten, die Reichtum zu erwerben und auch zu vergeben wußten, bis zum Beginn der Kolonialregierung die anerkannten Führer.

In den religiösen Überzeugungen hatten vor allem die Schutzgötter neben einigen weitergehend anerkannten Gottheiten eine wesentliche Bedeutung. Jeder führende Mann bzw. Haushaltschef war einem von diesen verbunden. Während für die Bevölkerung auf Ndende die Hilfe der Götter gegen Krankheit und für Reichtum durch Produktion und Handel wesentlich war, suchten die Männer der östlichen Riff-Inseln mehr den Beistand für Kampf und Vergeltung. Zudem glaubte man an die Existenz von Kulturheroen, Kobolden und übelwollenden Geistern.

Die isolierte Lage dieser Inseln, die infolge der zahlreichen Riffe hier schwierige Navigation, die kriegerische und feindselige Bevölkerung sowie das Fehlen von Bodenschätzen ließen diesen Archipel den Europäern nicht verlockend erscheinen. Zwar hatte Alvaro de Mendaña auf seiner zweiten Expedition im Jahre 1595 „Santa Cruz“ entdeckt und in der „Graciosa Bay“ eine Kolonie zu gründen versucht. Aber nach jenem gescheiterten Unternehmen gerieten die Inseln bald in Vergessenheit,

und sie wurden bis in die Gegenwart weitgehend gemieden. Europäische Produkte, vor allem das Metallwerkzeug, haben indessen schon längst ihren Weg in die traditionelle Kultur gefunden.

Als ein Teil des British Solomon Islands Protectorate unterstehen die Santa Cruz-Inseln seit dem Jahr 1923 der britischen Verwaltung. Sie wurden bis zum Zweiten Weltkrieg befriedet und nominell christianisiert. Die Kriegsergebnisse brachten optisch (Seeschlacht von Santa Cruz) wie durch indirekte materielle Einflüsse die Überlegenheit der Weißen zu stärkerer Geltung. Wenn auch die Bevölkerung von Ndende heute noch relativ selbstbewußt und konservativ ist und die traditionelle Kultur hier mehr als in anderen Regionen des Archipels und Melanesiens überhaupt bewahrt blieb, sind doch der fortschreitende Kulturwandel und damit die Auflösung der überlieferten Strukturen unverkennbar.

Zur Entstehung des Films

Während einer völkerkundlichen Expedition zu den Santa Cruz-Inseln, die ich von Anfang November 1966 bis Ende Februar 1967 dank der Förderung durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft und die Staatlichen Museen (Preußischer Kulturbesitz) von Berlin durchführen konnte, wurden 1000 m Farb-Umkehrfilm (16 mm) und 1000 m Schwarzweiß-Negativfilm (16 mm) belichtet, aus denen dann eine Serie von 17 Filmeinheiten im Institut für den Wissenschaftlichen Film in Göttingen publiziert wurde.

Die Aufnahmen entstanden auf Fenualoa (Ngasinuē) und Ngabelipa (Lomlom), zwei der östlichen, von Melanesiern bevölkerten Riff-Inseln, und auf Ndende. Maßgebend bei der Themenwahl war die Tatsache, daß die zum großen Teil noch intakte traditionelle materielle Kultur in diesen Jahren in eine tiefgreifende Phase des „zivilisatorischen“ Wandels gelangt. So erschien es notwendig, neben wesentlichen typischen Vorgängen aus dem allgemeinen wirtschaftlichen Bereich besonders die Spezialarbeiten zu filmen, die in wenigen Jahren dort nicht mehr zu beobachten sein werden (z. B. das Manövrieren des letzten noch vorhandenen traditionellen hochseetüchtigen Segelbootes, das Herstellen von Federgeld, die Produktion von Rindenbaststoff, das Weben und das Anfertigen von Kampfbogen und -pfeil). Mit den Aufnahmen vom Anlegen des traditionellen Tanzschmucks und der anschließenden Tänze dürfte eines der letzten Ereignisse dieser Art für die Zukunft fixiert sein.

Die Dokumentierung etlicher dieser Vorgänge ist nicht so perfekt, wie der Autor selbst sie gewünscht hätte. Für die allgemeine ethnographische Zustandsaufnahme in verschiedenen Regionen des Archipels standen dieser Einmann-Expedition nur einige Monate zur Verfügung, und einzelne Vorgänge, wie z. B. das Herstellen des Federgeldes und das

Weben, wurden an Orten, die vom jeweiligen Stützpunkt weit entfernt und schwierig zu erreichen waren, nur kurzfristig beobachtet, so daß, entgegengesetzt zur gewohnten Filmarbeit, nicht das vollständige Ereignis aufgenommen werden konnte. Doch die wesentlichsten Phasen wurden dabei immerhin erfaßt.

Die folgenden Aufnahmen wurden am 29. Dezember 1966 mit einer Paillard-Bolex-H-16-Reflex-Kamera auf Ektachrome-Commercial-Farb-Umkehrfilm mit Tageslichtfilter (bei einer Frequenz von 24 B/s) durchgeführt.

Segelboote und Seefahrt im Santa Cruz-Archipel

Die für die traditionelle Seefahrt im Santa Cruz-Archipel typischen Auslegerboote mit krebsscherenförmigem Segel wurden meist auf Taumako, dessen Bevölkerung polynesisch spricht, gebaut und gegen Federgeld (vgl. Film E 1401) nach den von „Polynesiern“ bevölkerten Riffinseln (vor allem nach Pileni und Matema) verhandelt. Die auf diesen Eilanden lebenden Experten der Hochseefahrt nutzten die Boote zu Handelsreisen, um damit ihre kargen Existenzmöglichkeiten auf den armseligen Koralleninseln aufzubessern. Sie fuhren damit zur Hauptinsel Santa Cruz (Ndende) und auch weiter nach Utupua und Vanikoro. Die längste bekanntgewordene Reise mit einem Boot dieses Typs geschah im Jahre 1944, als ein solches Fahrzeug über 900 Seemeilen bis nach Südwest-Neuguinea verschlagen wurde.

Diese etwa 12—14 m langen Boote (*te puke*) wurden auch in gleicher Art, jedoch mit etwas niedrigerem Aufbau und in Längen von 7—8 m, angefertigt. Solche Fahrzeuge (*te puke* — *te alo folafolau*) nutzte man gleichfalls zur Fernfahrt. Fünf oder sechs Männer waren mit derartigen Booten, die „nach den Sternen und nach den Zeichen der Natur“ gesteuert wurden, tage- und wochenlang unterwegs, und sie führten neben der Fracht auch noch ein Beiboot (ein Paddelboot mit separat liegendem Auslegergeschirr) mit (s. d. „*numonji*“ in Film D 1013, 3. Teil).

Die beiden Typen hochseetüchtiger Segelboote von den Santa Cruz-Inseln sind Musterbeispiele für perfektionierte ozeanische Bootsbaukunst. Der Rumpf ist strömungstechnisch gut geformt, das Schwimmersystem des Auslegergeschirrs ist zur Gleitfunktion entwickelt, und die Form des Segels hat einen Wirkungsgrad, wie ihn ein durchschnittlicher europäischer Ingenieur mathematisch kaum besser berechnen könnte (Kommentar eines deutschen Wissenschaftlers für Boots- und Schiffbau-technik).

Der Rumpf des Bootes ist ein „Einbaum“, der schnittig gestaltet und mit hölzernen Abdeckplatten vorn und achtern wasserdicht geschlossen ist. Die Platten werden mit Knebeln, unter Zug von innen, fest auf die Randpartien gedrückt; Pandanusblattstreifen dienen zum Kalfatern.

So hat der Rumpf die Funktion eines Schwimmkörpers, der bei Fahrt auf unruhiger See von Wellen überspült werden kann. Die beiden Rumpf-Enden sind gleichartig geformt, um einen Fahrtrichtungswechsel ohne Wenden zu ermöglichen.

Mittschiffs ist eine „Brücke“ quer über den Bootskörper gelegt. An ihr sind das gewichtige Auslegersystem und die Plattform-Aufbauten befestigt. Die beiden tragenden, in exakter Anpassung geschnitzten Holme werden nur mit zwei Schlaufen vielfach gelegter Rotanstreifen, die an quer im Rumpf liegenden Hölzern befestigt sind, gehalten. Die Rotan-Bindungen stehen mittels zweier Knebel unter Spannung. Die beiden Hauptbestandteile des Fahrzeuges können so mit zwei Handgriffen auseinandergenommen werden.

Das Schwimmersystem besteht aus dem auch im weiteren ozeanischen Bereich üblichen, gegen die Gefahr des Kenterns angesetzten eigentlichen Schwimmer und zwei weiteren ihn flankierenden schlankeren Schwimmkörpern. Alle Enden sind von der Unterseite her abgeflacht, um ein Gleiten auf der Wasseroberfläche zu ermöglichen.

Der gesamte Aufbau des Bootes geschah ohne die Verwendung eines Nagels. Die Bindungen bestehen aus rohartigem Pflanzenmaterial (z.B. Rotan, *Lygodium*) und aus Kokosfaserschnur.

Oberhalb des Auslegersystems ist eine kleine Deckshütte, umkleidet mit Fiederblättern der Sagopalme, auf einer Plattform befestigt. Sie dient zum Unterbringen besonders wertvoller oder empfindlicher Ladung, und hier mag sich auch ein Mann der Besatzung ausruhen.

An beiden Bootsenden ist je ein kleines Schnitzwerk in Form eines Vogels (Fregattvogels?) auf die Decksplatten gebunden. Die Höhlung in dessen Oberteil dient zum Aufstellen des Segels, das erstaunlicherweise auch bei stampfendem Fahrzeug dort seinen Halt findet.

Das ozeanische „lateinische“ Segel ist in dieser Region mit einer großen Ausbuchtung im oberen Teil versehen, so daß es die sogenannte „Krebscheren“-Form erhält. Es besteht aus etlichen aneinandergehefteten Bahnen, die aus Pandanuspalmbblatt-Streifen geflochten sind. Nach Untersuchungen im Windkanal hat diese nach unten spitz zulaufende Segelform den gleichen Wirkungsgrad wie eine rechteckige (über die Außenränder gemessene) und entsprechend größere Fläche. Vermutlich wird mit der oben eingebuchteten Form des Segels ein zu starker Druckanstieg unter seitlichem Wind vermieden („Strömungsablösung“). Das an einer Seite des Segels erkennbare größere „Ziergehänge“ dient zur Turbulenzkontrolle.

Das Segel, das zwischen zwei Spieren gespannt ist, steht auf der längeren von diesen und wird vom Stützmast und einer „Segelstange“ in seiner Position gehalten. Will man bei seitlichem Wind die Fahrtrichtung ohne zu wenden wechseln, so ist das Segel nur in die entgegengesetzte Halterung zu verbringen, unter Umlegen von Stützmast

und Segelstange und anschließendem Zurren der vordem gelösten Takelung.

Die perfektionierte Entwicklung dieses Bootstyps resultiert aus hervorragender Beobachtungsgabe und sinnvoller Verwertung der Erfahrungen vieler Generationen. So erinnert die Formung des Rumpfes an Boote vom nördlichen Melanesien, während die Takelage, polynesisch-mikronesischen Typs, hier jedoch besonders wirkungsvoll gestaltet ist.

Heute werden diese Boote nicht mehr gebaut. Die Männer gehen nicht mehr auf Fernfahrt. Man besucht nur noch Inseln bis auf etwa 30 sm Distanz. Dazu benutzt man Einbäume, die aus mächtigen Stämmen nach Art der europäischen Beiboote geformt sind. Diese bequemer herzustellenden und „pflegearmen“ Fahrzeuge werden mit kleinen Persenning-Segeln gefahren.

Im Film ist noch eins der traditionellen Boote (*te puke — te alo folafolau*) auf einer Probefahrt zu sehen. Es ist schon etwas morsch, zumal es seit etlichen Jahren im Besitz einer Sippe im Dorfe Tanga auf Fenualoa ist, wo eine melanide Bevölkerung lebt, die mit der Seefahrt und der Bootspflege nicht so gut vertraut ist wie die „Polynesier“ der benachbarten Riff-Inseln.

Filmbeschreibung

Ein hochseetüchtiges Segelboot (*te puke, te alo folafolau*), das im Jahre 1964 auf Taumako gebaut und von dort nach der Insel Fenualoa (Ngasinuē) verkauft wurde, liegt ungetakelt am Dorfrand von Tanga am Westufer der Insel. Eine Gruppe von etwa 20 Männern und Jünglingen bereitet die Ausfahrt des Bootes vor. Zunächst werden dünne Stammstücke und Kokospalmblätter in einigem Abstand unter das Boot und weiter den Strand hinunter auf den Sand gelegt, um das Fahrzeug dann über diese „Rollbahn“ in das Wasser zu schieben.

Nachdem das Boot (hier: *tepukei*) genügend weit in das seichte Wasser der Lagune (es ist gerade Ebbe) jenseits des korallinen Riffsockels gelangt ist, setzen die Männer den Stützmast mit seiner Gabelung auf ein Querholz unterhalb der großen Plattform und befestigen ihn mit Seilen. Der infolge Wurmfraßes altersschwache Mast ist mit beidseitig angebondenen Hölzern verstärkt.

Inzwischen bereiten Männer am Strande das Segel. Zwei aus zusammengebundenen Rundhölzern bestehende, fast acht Meter lange Spieren, die an ihren stärkeren Enden miteinander verschnürt sind, werden gespreizt, und zwischen ihnen wird das aus Pandanuspalmbblattstreifen in Bahnen geflochtene und „krebsscherenförmig“ zusammengenähte Segel ausgebreitet, das mit seinen Kokosfaserschnüren an den Stangen zu befestigen ist. Ein Mann bindet die Mastleine an die Steuerbordspiere. Ein anderer trägt das mächtige Steuerpaddel und zwei Fahrpaddel zum Boot.

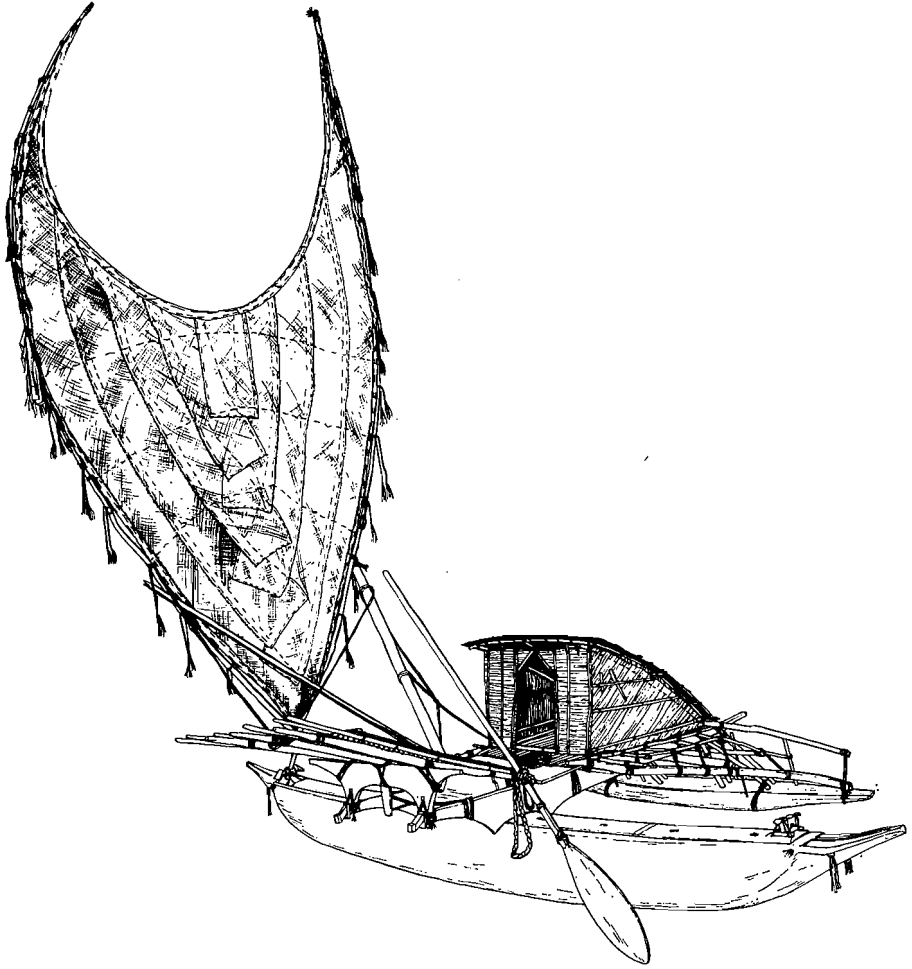


Abb. 4. Auslegerboot (*tepukei*) mit krebsscherenförmigem Segel (ca. 8 m lang).
Taumako, Riff-Inseln

Das Segel wird zusammengelegt, und drei Männer bringen es an Bord. Hier gibt man es mit der längeren der beiden Spieren in die Höhlung des kleinen, an der Bugpartie (wie am „Heck“) aufgebundenen, in Vogelgestalt geschnitzten Widerlagers, um es aufzurichten, mit dem Stützmast (an „Steuerbordseite“) und mit der Segelstange (an „Backbordseite“) abzusichern und dann festzuzurren. Im Hintergrund segelt

ein nach Art der europäischen Beiboote geformter Einbaum vorbei. Dieser einfache Fahrzeugtyp hat in der Gegenwart die traditionellen Segelboote verdrängt.

Dann schiebt eine Gruppe von Männern das Boot mit seinem nun vertikal stehenden Segel weiter ins tiefere Wasser. Das Fahrzeug gewinnt Fahrt. An dem achteren Teil der Plattform ist das Steuerpaddel an „Backbordseite“ angebunden. Es wird von einem Mann stehend bedient.

Das Boot gleitet in einer Flaute nur langsam dahin. Die Besatzung beginnt nun mit dem Manöver des Fahrtrichtungswechsels um 180° ohne Wenden des Bootes: Zunächst wird die Segelstange gelöst und auf das Hüttendach gelegt. Man gibt das Steuerpaddel auf die Plattform. Die Takelung wird gelockert, so daß das Segel sich zusammenfallen läßt. Anschließend nimmt ein Mann das große Segel auf seine rechte Schulter und bringt es unter einer Wendung um 180° vom „Bug“ zum bisherigen „Heck“, wo das Ende der längeren Spiere in die Höhlung des auch hier aufgebundenen Widerlagers zu setzen ist. Die anderen Männer lockern dazu die Takelung, damit der Stützmast zur Bewegung des Segels und für dessen anschließende Sicherung mitgeführt werden kann. Mittels der Segelstange werden dann die Spieren wieder gespreizt, und das nun wieder voll entfaltete Segel wird festgezurr. Das Boot nimmt in der neuen Richtung Fahrt auf.

Die Männer erleben eine unangenehme Havarie: Das zum Manövrieren des Bootes unerläßliche Steuerpaddel bricht am Schaftansatz. Zur Reparatur verkürzt ein Mann die seitlichen Partien am oberen Ende des morschen Paddelblattes mit einem Beil, um einen zapfenartigen Ansatz zu erhalten. Dann schlägt er mit dem Werkzeug zwei Löcher in das Blatt, so daß der anschließend daraufgelegte Schaft mit Kokosfaser- und Bastsehnur angebunden werden kann, die um den Ansatz zu führen und durch die Löcher zu ziehen ist. Das Steuerpaddel ist auf diese simple Weise wieder funktionsfähig geworden.

Ein Junge, der Sohn des „Kapitäns“, schöpft während der weiteren Fahrt Wasser aus dem Bootskörper. Da dieser relativ schmal ist, nehmen die Männer für solche Arbeit gern 10—12jährige Jungen mit auf die Reise. Das trotz Kalfaterung durch die Fugen der Abdeckungen und des Aufsatzes eindringende Wasser wird mit einem Ölfaß (in typischer Form, mit innen liegendem Griff) aus dem Einbaum-Rumpf geholt. Im Hintergrund erkennt man die Rotan-Bindungen und Knebel, mit denen der Aufbau samt Auslegergestänge auf dem Bootskörper gehalten wird.

Die Männer, die während dieser Probefahrt vor der Insel Fenualoa hin- und hersegeln, führen wieder einen Richtungswechsel ohne Wenden des Bootes durch. In Nahaufnahmen ist zu erkennen, wie das zusammengefaltete Segel nach dem anderen Bootsende gebracht und in das dortige Widerlager gegeben wird, um es dann mit dem Stützmast abzusichern

und mit der Segelstange zu spreizen und in seiner neuen Position zu halten. Am Heck und am Ruderblatt ist zu erkennen, daß das Boot jetzt gute Fahrt macht. Als das Boot an dem Betrachter vorüberfährt, ist das über das Wasser gleitende dreifache Schwimmersystem des Auslegergeschirrs sichtbar.

Die fünfköpfige Besatzung manövriert das Boot weiterhin vor dem Westufer von Fenualoa und fährt schließlich „rückwärts“, mit dem vorn stehenden Segel über achtern zum Strand.

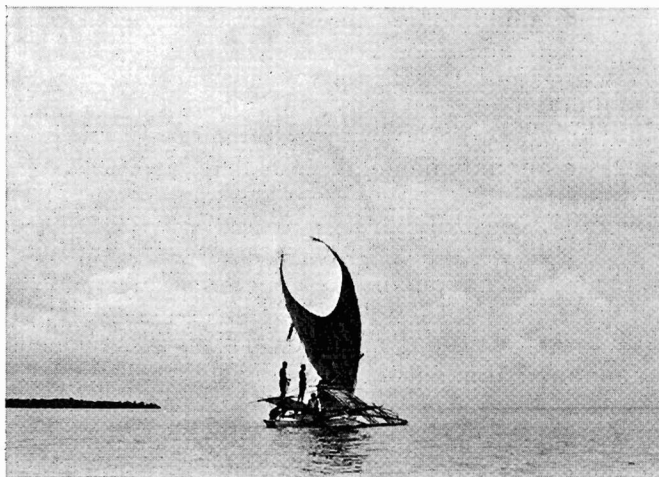


Abb. 5. Das Auslegerboot mit krebsscherenförmigem Segel unter schwachem Wind westlich von Fenualoa

Das Segel wird dann wieder zusammengenommen und die Leine vom Stützmast gelöst, so daß zwei Männer es auf den Strand bringen können. Man legt „Gleithölzer“ und Kokosblattstiele aus, und dann zieht und schiebt eine Anzahl von Männern und Jungen das gewichtige Fahrzeug weit auf das Ufer, damit das wertvolle Objekt dort sicher gegen die höhere Flut liegen kann. Die Kokoschnurbindungen des Segels werden von den Spieren gelöst. Da die Segelfläche während der Ausfahrt trocken geblieben ist, kann sie gleich gefaltet und gerollt werden zur weiteren Bewahrung im Dachgebälk eines Wohnhauses.

Filmveröffentlichungen

Die folgenden Filme entstanden in den Jahren 1966/67 während einer Expedition des Autors zu den Santa Cruz-Inseln und wurden 1971 durch das Institut für den Wissenschaftlichen Film, Göttingen, veröffentlicht.

- [1] Melanesier (Santa Cruz-Inseln, Riff-Inseln) — Klettern mit dem Kletterstrick. Film E 1521.
- [2] Fischfang im Santa Cruz-Archipel (Riff-Inseln). Film D 1013.
- [3] Melanesier (Santa Cruz-Inseln, Ndende) — Sago-Gewinnung. Film E 1402.
- [4] Melanesier (Santa Cruz-Inseln, Riff-Inseln) — Pflanzen von Yams. Film E 1428.
- [5] Melanesier (Santa Cruz-Inseln, Riff-Inseln) — Feuererzeugung mit dem Feuerpflug. Film E 1399.
- [6] Melanesier (Santa Cruz-Inseln, Riff-Inseln) — Zubereiten von Baumfrüchten. Film E 1403.
- [7] Melanesier (Santa Cruz-Inseln, Riff-Inseln) — Zubereiten einer Blattspeise. Film E 1427.
- [8] Melanesier (Santa Cruz-Inseln, Riff-Inseln) — Zubereiten einer Puddingspeise. Film E 1426.
- [9] Melanesier (Santa Cruz-Inseln, Riff-Inseln) — Versorgung mit Trinkwasser. Film E 1435.
- [10] Melanesier (Santa Cruz-Inseln, Riff-Inseln) — Betelkauen. Film E 1434.
- [11] Melanesier (Santa Cruz-Inseln, Riff-Inseln) — Herstellen eines Bogens. Film E 1431.
- [12] Melanesier (Santa Cruz-Inseln, Riff-Inseln) — Herstellen eines Pfeiles. Film E 1430.
- [13] Melanesier (Santa Cruz-Inseln, Ndende) — Herstellen von Rindenbaststoff. Film E 1400.
- [14] Melanesier (Santa Cruz-Inseln, Riff-Inseln) — Weben. Film E 1429.
- [15] Melanesier (Santa Cruz-Inseln, Ndende) — Herstellen von Federgeld. Film E 1401.
- [16] Melanesier (Santa Cruz-Inseln, Riff-Inseln) — Segeln mit einem Auslegerboot. Film E 1522.
- [17] Melanesier (Santa Cruz-Inseln, Ndende) — Anlegen des Tanzschmuckes und Tänze. Film E 1450.

Literatur

- [18] DAVENPORT, W.: Notes on Santa Cruz Voyaging. *Journal of the Polynesian Society* **73** (1964), 134—142.
- [19] DAVENPORT, W.: Social Organization Notes on the Northern Santa Cruz Islands: The Main Reef Islands. *Baessler-Archiv, N. F.* **XVII** (1969), 151—243.
- [20] GRAEBNER, F.: Völkerkunde der Santa-Cruz-Inseln. *Ethnologica* **I** (1909), 71—184.
- [21] KOCH, G.: Materielle Kultur der Santa Cruz-Inseln. *Veröffentl. d. Mus. f. Völkerkunde Berlin, N. F.* **21**, 1971.

[22] SPEISER, F., und W. FOY: Völkerkundliches von den Santa-Cruz-Inseln. *Ethnologica* II (1916), 153—213.

Zeichnungen: INGE SCHMIDT

Foto: Verfasser

Angaben zum Film

Das Filmdokument wurde 1971 zur Auswertung in Forschung und Hochschulunterricht veröffentlicht. Stummfilm, 16 mm, farbig, 148 m, 13 ½ min (Vorführgeschw. 24 B/s).

Die Aufnahmen entstanden im Jahre 1966 durch Herrn Dr. G. KOCH, Museum für Völkerkunde Berlin, während seiner Expedition zu den Santa Cruz-Inseln. Bearbeitet und veröffentlicht durch das Institut für den Wissenschaftlichen Film, Göttingen, DORÉ ANDRÉE, M. A.

Inhalt des Films

Am Ufer von Fenualoa (Ngasinuē) beim Dorfe Tanga wird das schwere Boot ins Wasser der Lagune geschoben, mit dem großen krebsscherenförmigen Segel getakelt und mit einem Steuerpaddel versehen. Während der folgenden Manöver ist wiederholt der Fahrtrichtungswechsel um 180° ohne Wenden (durch Umsetzen des Segels von „vorn“ nach „achtern“) zu beobachten. Das Steuerpaddel bricht und wird repariert. Schließlich segelt das Boot „über achtern“ zum Strand zurück.

Summary of the Film

On the beach of Fenualoa (Ngasinuē) at the village of Tanga the heavy canoe is pushed into the water of the lagoon, rigged with the large, claw-shaped sail, and fitted with a steering paddle. During the manoeuvring which follows one can observe again and again how the sailing direction is changed by 180° without tacking (by moving the sail from “fore” to “aft”). The steering paddle breaks and is repaired. Finally the canoe sails “over aft” back to the beach.

Résumé du Film

Sur le rivage de Fenualoa (Ngasinuē), près du village de Tanga, la lourde pirogue est poussée dans l'eau de la lagune, grée avec la grande voile en forme de pince de crabe et pourvue d'une pagaie pour gouverner. Au cours de la manoeuvre suivante, on peut observer à plusieurs reprises le changement de direction à 180°, sans virement de bord (par simple déplacement de la voile de l'“avant” vers l'“arrière”). La pagaie se casse et est réparée. Finalement, la pirogue revient au rivage “par l'arrière”.