

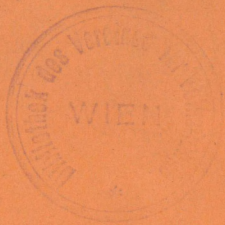
4872. 540

4872

Mit der besten Empfehlung

Zürich, im Juni 1912.

Rudolf Trebitsch



Rudolf Trebitsch,

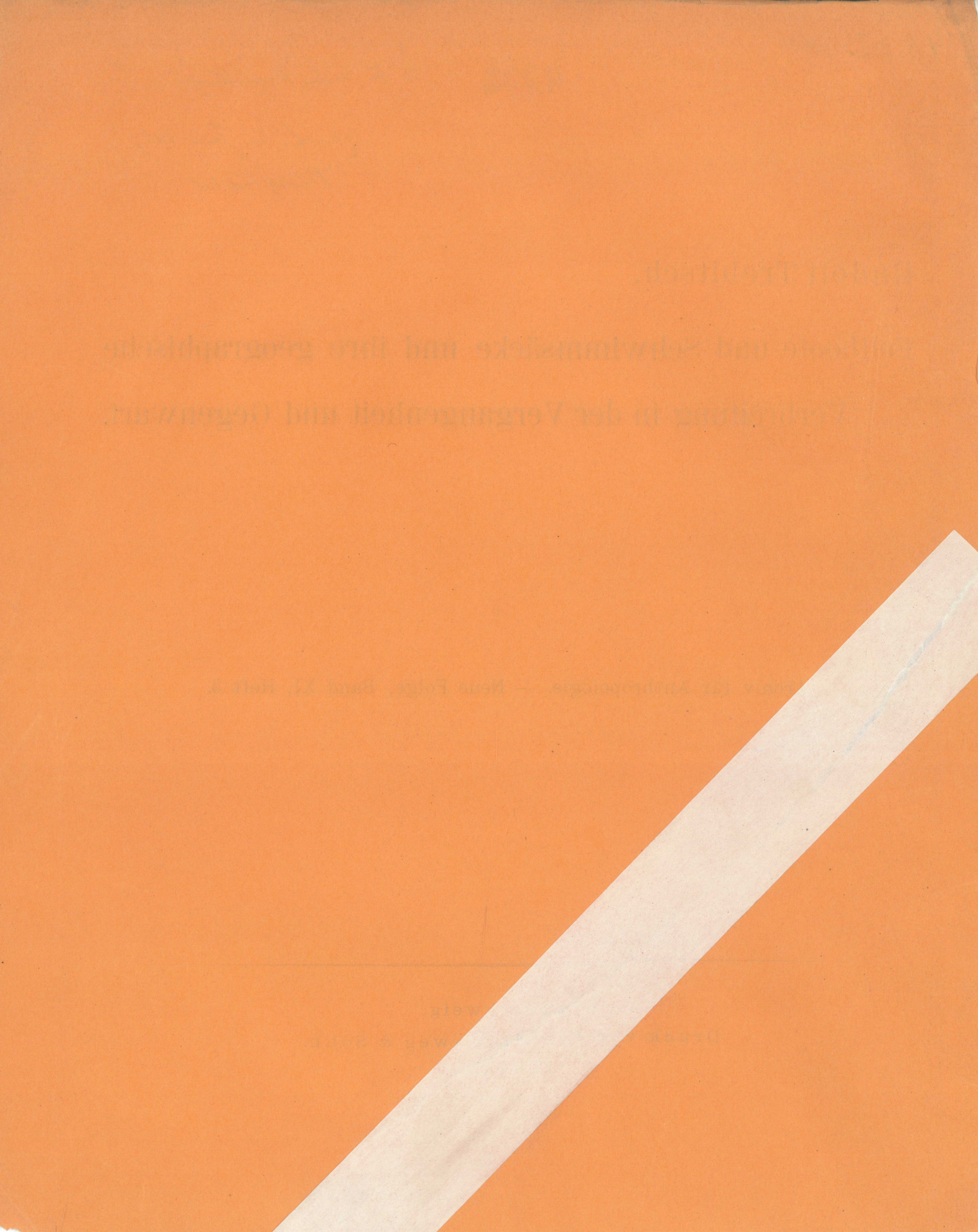
Fellboote und Schwimmsäcke und ihre geographische
Verbreitung in der Vergangenheit und Gegenwart.

Archiv für Anthropologie. — Neue Folge, Band XI, Heft 3.

Br. unschweig,

Druck von Friedr. Vieweg & Sohn.

1912.





Fellboote und Schwimmsäcke und ihre geographische Verbreitung in der Vergangenheit und Gegenwart.

Von Dr. med. et phil. Rudolf Trebitsch, Wien.

(Mit 13 Abbildungen.)

Unter einem Fellboot verstehe ich ein Schiffsfahrzeug, das im wesentlichen aus einem Gerippe aus Holz oder einem äquivalenten Material, das mit irgendwelchen Tierfellen oder deren Surrogaten in Verbindung gebracht ist, besteht, um dessen Tragfähigkeit auf dem Wasser zu sichern.

Einbeziehen möchte ich auch diejenigen Fortbewegungsmittel auf dem Wasser, die sich als bloße Tierhäute oder deren Surrogate repräsentieren.

Wir haben da verschiedene Haupttypen zu unterscheiden.

1. Das Schalenboot, die Gestalt einer halben Kürbis- oder irgend einer anderen ähnlichen, bald mehr rund oder mehr oval oder auch in Ecken gelegten halben Fruchtschale darbietend. Es besteht aus einem Gerippe aus Holz oder ähnlichem Material, das mit einem Tierfell oder Ersatzstoff eines solchen überspannt ist.

2. Das kahnartige Fellboot, das aus denselben Materialien hergestellt ist wie das unter 1. erwähnte Fahrzeug, dabei aber ungefähr die gleiche Gestalt darbietet wie die in allen zivilisierten Ländern gebräuchlichen Ruderboote.

3. Das allseitig gedeckte Fellboot, der Kajak, das nur an der bzw. den Stellen eine Öffnung hat, wo der bzw.

die Ruderer sitzen, in seiner sonstigen Bauart aber dem Typus 2. gleicht.

4. Das Gerüstboot, das aus einem hölzernen Balkenwerk, sich in verschiedenster Richtung durchkreuzender Holzstücke besteht. Daran sind, je nach Bedarf und Landessitte wechselnd, eine Anzahl von zu luftgefüllten Säcken vereinigten Tierhäuten, d.h. Schwimmsäcken (s. unten), befestigt.

5. Tierfelle oder deren Surrogate, die zu mit Luft oder irgend einem leichten Material gefüllten Säcken vereinigt werden und zum Durchschwimmen von Flüssen dienen, die wir kurzweg Schwimmsäcke nennen wollen.

Schurtz¹⁾ bringt die Fellboote in einer von ihm gegebenen Einteilung der Schiffe mit den Rindenbooten und den zusammengesetzten Holzkähnen in eine, während er dieser eine andere aus den Einbäumen gebildete Gruppe gegenüberstellt. Er unterscheidet nämlich Schiffe, die aus flächenhaften Stücken erst zu einem Hohlkörper zusammengefügt und solche, die aus einem soliden Körper durch Aushöhlen gefertigt werden. Doch wäre es sicherlich gefehlt, wollte man, von dieser Einteilung beeinflusst, auf irgend eine Entwicklung des Fellbootes aus dem Rinden- oder Holzboot, oder

¹⁾ H. Schurtz, „Urgeschichte der Kultur“, S. 462. Leipzig und Wien 1900.

umgekehrt oder auch nur auf eine geistige Verwandtschaft dieser Typen untereinander schließen.

Es scheint dafür, ob in irgend einem Gebiete Fellboote, Rinden- oder Holzboote auftauchen, nur das von der Natur aus dort von vornherein dem Menschen zur Verfügung stehende Material verantwortlich zu sein. Diesen Standpunkt teilt auch Eduard Hahn¹⁾. Doch kommt man, wie sich im Verlauf dieser Abhandlung zeigen wird, mit diesen Argumenten nicht allorts zur Erklärung des Vorhandenseins oder Nichtvorhandenseins von Fellbooten aus.

Über die Verbreitung des Fellbootes ist in der bisherigen Literatur so gut wie nichts zu finden, weshalb ich meine Aufmerksamkeit in dieser Schrift hauptsächlich auf diesen Punkt gerichtet habe.

Um das Thema möglichst erschöpfend zu behandeln, will ich nicht bloß die Gegenwart, sondern auch die Vergangenheit in Betracht ziehen. Dabei sollen die einzelnen Erdteile separat besprochen und die Richtung von Westen nach Osten eingeschlagen werden.

A. Europa.

Hier finden wir Typus 1 und 2 vor allem in Großbritannien vertreten und dort unter dem Namen „Coracle“ bekannt. Es erweist sich als praktisch, beide Typen in diesem Gebiete gemeinsam zu behandeln, da sie auch von der Literatur und der Sprache, wie ja der gemeinsame Name „Coracle“ beweist, nicht auseinandergehalten werden.

Zur Erklärung des Wortes „Coracle“ möge folgendes dienen: Aus der Literatur²⁾ geht hervor, daß sich das Wort aus dem irischen „Curach“, welches so viel wie „Haut“ (des menschlichen Körpers) bedeutet, ableitet.

¹⁾ E. Hahn, „Über die Entstehung der ältesten Seeschiffe“ in der „Zeitschrift für Ethnologie“, Heft 1 und 2. Berlin 1907.

²⁾ Holders altkeltischer Sprachschatz, unter „curucos“. O. Schraders „Reallexikon der indogermanischen Altertumskunde“ unter „Schiffahrt“. Whitley Stokes „Urkeltischer Sprachschatz“, unter „Kuruko“. „Thesaurus Linguae Latinae“, unter „curucus“. In diesen Werken sind auch einige der späterhin besprochenen lateinischen Quellen des Mittelalters und Altertums angegeben.

Dieses Wort ist mit geringer Änderung in die welsche Sprache übergegangen, von da aus in die englische, in welcher es zu „Coracle“ wurde. In den mittelalterlichen lateinischen Autoren findet sich der ebenfalls aus dem Irischen abzuleitende Ausdruck „Curucus“ (?). Das armo-rische (bretonische) Wort „cur“ hängt damit zusammen, und hierfür wird als Wurzel das lateinische Wort „corium“ (Haut), das sicherlich wieder mit dem griechischen Worte *χόριον* zusammenhängt, angeführt. Wir sind also aus etymologischen Gründen berechtigt, „Coracle“ mit „Fellboot“ zu übersetzen, wollen aber bei dem Ausdrucke „Coracle“ bleiben, um speziell die beiden in Großbritannien sich vorfindenden Typen zu bezeichnen.

Nun eine chronologische Übersicht der das „Coracle“ betreffenden Literatur: Wir führen zunächst Stellen an, die sein Vorkommen in Britannien im Altertum bezeugen:

Der griechische Schriftsteller Timaeus, der im 3. Jahrhundert v. Chr. Geb. lebte, ist unseres Wissens der Erste, der über das Auftreten des Fahrzeuges im Altertum berichtet. Dies entnehmen wir aus einer Stelle des Cajus Publius Plinius secundus major (23 bis 79 n. Chr. Geb.), in dessen *Historia naturalis*, IV. Buch, Kap. 104, folgendes zu lesen ist: „Der Geschichtschreiber Timaeus berichtet, daß die Insel Mictis von Britannien sechs Tagereisen zu Schiff entfernt sei. Dort komme das weiße Blei vor. Zu dieser Insel schiffen, behauptet er, die Britannen auf geflochtenen und mit Leder umnähten Fahrzeugen.“ (Es ist leider unbekannt, welche Insel mit Mictis gemeint ist.) Daraus geht hervor, daß die Griechen bereits im 3. Jahrhundert v. Chr. Geb. von der Verwendung solcher Fahrzeuge auf den britannischen Inseln wußten. Wahrscheinlich hatten sie diese Kenntnis durch Pytheas¹⁾ erlangt, der um 300 v. Chr. Geb. uns seine Erfahrungen von Land und Leuten in Berichten niederlegte.

Die chronologisch nächste Erwähnung findet sich bei Cajus Julius Caesar (100 bis 44 v. Chr. Geb.), der auf seinen zwei Expeditionen

¹⁾ Die Hauptquellen für unsere Kenntnisse der Entdeckungen des Pytheas sind Strabon und Polybius, die aber zum Teil gegen ihn polemisieren.

nach Britannien in den Jahren 55 und 54 Gelegenheit hatte, die Gebräuche der Bevölkerung kennen zu lernen. Im Buch I seines Werkes „De bello civili“ (Über den Bürgerkrieg, 49 bis 45) schreibt er in bezug auf den Krieg in Spanien im Kap. 54, 1 bis 3: „Als die Lage der Dinge so mißlich war, alle Wege von den Reitern des Afranius besetzt waren, und man keine Brücken schlagen konnte, befahl Cäsar den Soldaten, Schiffe in der Art zu bauen, wie es ihn in früheren Jahren das Verfahren der Britannen gelehrt hatte: Die Kiele und das Gerippe der Schiffe wurden aus Holz gefertigt, der übrige Schiffskörper aus Ruten geflochten und mit Häuten überzogen.“

Cajus Publius Plinius secundus major (23 bis 79 n. Chr. Geb.) berichtet, wahrscheinlich auf griechischen Quellen, die er mit Vorliebe benutzte, fußend, in seiner „Historia naturalis“ im Buch VII, Kap. 56, oder nach anderer Einteilung § 206: „Auch jetzt werden im britannischen Ozean noch Schiffe gebaut, die mit Leder umnäht sind.“ Im Buch XXXIV, Kap. 156, heißt es: „Es folgt das Blei, von dem es zwei Arten gibt, das schwarze und das weiße. Dieses ist am wertvollsten. Die Griechen nennen es cassiterum (Zinn) und erzählen davon fabelhafterweise, daß man es von den Inseln des Atlantischen Meeres hole und zwar auf Fahrzeugen, die geflochten und mit Leder umnäht sind.“ Unter diesen Inseln sind jedenfalls die britischen zu verstehen, deren griechischer Name *κασσιτερίδες* = Zinninseln von *κασσίτερος* = Zinn abgeleitet ist. Mit den beschriebenen Booten sind wohl die „Coracles“ gemeint, zumal wir aus späteren Quellen wissen, daß sie wirklich zu weiten Meerfahrten benutzt wurden.

Auf Plinius beruht wieder Cajus Julius Solinus, ein römischer Schriftsteller des dritten Jahrhunderts n. Chr. Geb. In seinem Werke „De mirabilibus mundi“ („Über die Merkwürdigkeiten der Welt“) oder „Polyhistor“, das ein Exzerpt aus Plinius „Historia naturalis“ darstellt, heißt es im Kap. XXII, wo der Verfasser von dem Irland und Britannien trennenden Meere gesprochen hat: „Sie fahren aber auf Schiffen, die sie aus Ruten flechten

und mit einer Hülle von Rindshäuten umgeben.“ Es sind hier jedenfalls sowohl die Bewohner Irlands als auch die Britanniens gemeint.

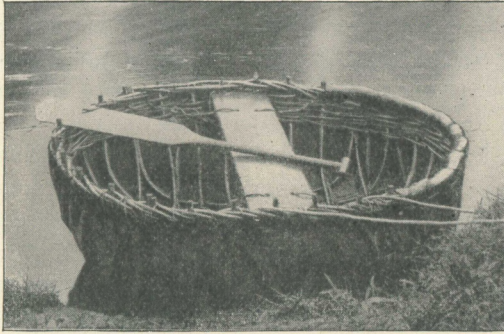
Im 4. Jahrhundert begegnet uns eine Nachricht des Rufus Festus Avienus. Er schreibt in seiner Dichtung „Ora maritima“ („Meeresküste“), V, 101 bis 107: „Und auf ihren bekannten Fahrzeugen übersetzen sie die wallende Meeresenge und den Strudel des ungeheuren Ozeans. Denn sie wissen nicht, aus Fichte oder Ahorn Kiele zu zimmern, nicht aus Tannenholz können sie, wie's der Brauch ist, Kähne herstellen, sondern wunderbarerweise fertigen sie ihre Fahrzeuge aus verbundenen Fellen und durcheilen oft auf dem Leder das weite Meer.“ Aus den vorhergehenden Versen ergibt sich, daß der Autor von den Oestrymnides, die bei den meisten lateinischen Schriftstellern Cassiterides heißen, spricht, womit also die britischen Inseln gemeint sind.

Nun das Mittelalter: Aus dem „Leben des heiligen Endeus“, der auf der Insel Aran, westlich von Irland, lebte und dort im Jahre 524 starb, erfahren wir in den „Acta Sanctorum“, herausgegeben von „Bollandus“, Antwerpen 1668, im Band 21, mart. 268 B: „Es war nämlich in jenen Gegenden um die damalige Zeit eine Art von Schiffen gebräuchlich, aus Ruten zusammengesetzt und mit Ochsenhäuten bedeckt, welche in der schottischen Sprache „Currach“ genannt werden.

Der britische Mönch Gildas sapiens (504 bis 570), der die hier in Betracht kommenden Verhältnisse wohl aus eigener Anschauung kannte, schreibt in seinem Werke „De Excidio et conquestu Britanniae“ (Über die Verwüstung und Eroberung Britanniens) in I, 45: „Es erheben sich wetteifernd von ihren Coracles (Curucis), auf denen sie über das Titical gefahren sind die häßlichen Scharen der Picten und Scoten.“ Es handelt sich hier um Einfälle der Picten und Scoten in England; Ereignisse, die sich seit dem 4. Jahrhundert des öfteren wiederholten und die wohl auch dem Titel des Werkes zugrunde liegen. An dieser Stelle taucht zum ersten Male in der Literatur das Wort Coracle in seiner lateinischen Form „curucis“ auf.

In der „Vita Columbae“ von Adamnanus (Columbans Nachfolger, gestorben 704) findet sich auch eine hierher gehörige Nachricht. Columban lebte als Abt auf der schottischen Insel Jona gegen Ende des 6. Jahrhunderts. In dem Werke heißt es in

Fig. 1.



Coracle aus Irland, vom Flusse Boyne.

Bd. 2, 45, S. 176: „Sie (nämlich die Scoten) nahmen sich vor, die Hölzer der Wälder in Kähnen und Coracles (curucis) über das Meer zu schiffen.“

Aus dieser Stelle geht hervor, daß die alten Britannen außer den Coracles auch noch Holzkähne hatten. Nach L. Banwell¹⁾ dienten die Coracles bloß friedlichen Zwecken, während im Kriege hölzerne Boote verwendet wurden.

Lange Zeit hindurch finden wir in der Literatur keine Angaben über das Coracle. In der Neuzeit liegt uns als erste eine aus dem Jahre 1775 vor. Wir erfahren von Lachlan Shaw²⁾ zum erstenmal Genaueres über die Bauart des Coracle. Er sagt: „Laßt mich das »Curach«, da es jetzt zu einer Seltenheit wird, hinzufügen. (In diesem Abschnitt ist überhaupt von mehreren Raritäten die Rede.) Dieses Schiffsfahrzeug wurde in alten Zeiten viel benutzt Es ist von ovaler Gestalt, drei Fuß lang und vier Fuß breit. Ein zarter Kiel erstreckt sich von vorne nach rückwärts. Einige Rippen sind kreuzweise am Kiel angebracht, und ein Ring aus gebogenem Holze rund um den Rand des Ganzen. Das ganze Gebilde ist

¹⁾ L. Banwell, „The ancient British Canoe“, S. 59.

²⁾ Lachlan Shaw, „History of the province of Moray“, S. 164 ff. Edinburgh 1775.

mit der rohen Haut eines Ochsen oder eines Pferdes bedeckt. Der Sitz befindet sich in der Mitte. Er trägt nur eine Person, oder wenn eine zweite einsteigt, um über einen Fluß gebracht zu werden, so steht sie hinter dem Ruderer, sich an dessen Schultern anlehnend. In fließendem Wasser ist ein Seil an dem Fahrzeug befestigt, und der Ruderer hält es in einer Hand und bedient das Ruder mit der anderen. Er behält das Boot in tiefem Wasser oder bringt es ans Land, wann er will. Heimkehrend trägt er das Boot auf seinen Schultern oder läßt es von einem Pferd tragen.“ Nun folgt eine Erklärung des Wortes „curach“, die sich mit der von uns mitgeteilten deckt. Die schottische Provinz Moray entspricht nach der in dem Werke enthaltenen Karte den heutigen Grafschaften Nairn, Elgin, Banff und Inverness zusammen. Daraus geht hervor, daß das Coracle in diesem Gebiete im 18. Jahrhundert anzutreffen war, während es heutzutage dort nicht mehr vorkommt.

Moderne Angaben über das Coracle, meist sehr ungenau, finden sich im Bädeler Großbritanniens, im Katalog des Dubliner Museums und in mehreren englischen

Fig. 2.



Coracle aus Wales, Carmarthen.

Reisehandbüchern, so beispielsweise bei William Spurell¹⁾. Durch mündliche Informationen an

¹⁾ Bädeler, Großbritannien, Leipzig 1906, S. 144, 174, 257. Science and Art museum of Dublin, guide to the collection of Irish antiquities, Dublin 1906, S. 15. William Spurell, Aguide to Carmarthen and it's neighbourhood, S. 52. Carmarthen 1882.

Ort und Stelle gelang es mir, diese ziemlich ungenauen Bemerkungen wesentlich zu ergänzen:

Das Coracle tritt gegenwärtig in zwei Hauptformen auf. Die eine Form, die in Irland auf dem Flusse Boyne (Fig. 1) und in Wales (Fig. 2) auftritt, entspricht ungefähr unserem Typus 1 des Fellbootes. Auf dem Flusse Boyne ist das Fahrzeug kreisrund, während in Wales die ovale Form vorherrscht. Dem Typus 2 des Fellbootes gehört das im westlichen Teile Irlands (Fig. 3) übliche Coracle an.

Die Art der Herstellung und Benutzung wurde mir im Orte Carmarthen an

dem Gerippe befestigt. Ist dies geschehen, so wird das Boot von dem betreffenden Mann mit einem Gemisch von Pech und Teer überstrichen. Dieses Material wird durch Entzünden eines Zündholzes in Brand gesteckt und verflüssigt. Auf seiner Anwendung beruht die schwarze Farbe der Fahrzeuge. Die ganze Arbeit bis zur Vollendung des Bootes dauert durchschnittlich eine Woche.

Über die Benützung des Coracle konnte ich folgendes ermitteln: Bei Typus 1 beginnt der Besitzer meist in seinem zwölften Lebensjahre mit der Erlernung des Ruderns; da nur

Fig. 3.



Coracle aus dem westlichen Teile Irlands.

der Towy in Wales mitgeteilt, doch dürfte sie auch für die anderen Orte des Vorkommens unseres Coracle im großen und ganzen gelten. Zumeist wird das Boot von alten Männern gebaut. Dieses Handwerk vererbt sich vom Vater auf den Sohn. Die als Gerippe verwendeten Holzarten oder Weidenruten werden mehrere Stunden im Wasser liegen gelassen, bis sie biegsam geworden sind. Dann werden sie in der gewünschten Form durch mehrere Tage mittels hölzerner Haken auf dem Erdboden fixiert. Zuvor jedoch hat man die einzelnen Stücke bereits aneinander genagelt. Dann werden Leinwandlappen von einer Frau — der Ersatz der in früheren Jahrhunderten verwendeten Ochsen- oder Pferdehäute — aneinandergenäht und auf

ein Ruder vorhanden ist und das für eine Person berechnete Fahrzeug sehr leicht ist, so kann nur große Übung über die Gefahren des Kenterns hinweghelfen. Das Ruder wird in Achtertouren geführt. Zumeist rücken zur Fischerei zwei Coracles, zwischen denen das Netz gespannt wird, aus. Der Fischfang wird meist nahe der Mündung des Flusses ins Meer betrieben, wobei die geräuschlose Fortbewegung des Bootes gegenüber einem Holzkahne den Erfolg sicherlich erleichtert. Typus 2 des Coracle wird auch auf Seen und auf dem Meere unweit der Küste benutzt. Bei Nichtgebrauch wird sowohl Typus 1 als auch 2 behufs Trocknens aufs Land gelegt. Beide Typen werden wiederholt weite Strecken vom Besitzer getragen. Die

Coracles bleiben durchschnittlich drei Jahre gebrauchsfähig. Stellt sich auf dem Boden des Fahrzeuges ein Leck ein, so wird es durch ein Leinwandstück verschlossen, welches einer nicht unmittelbar mit dem Wasser in Kontakt stehenden Stelle entnommen ist. Dabei wird rings um die schadhafte Stelle behufs Erzeugung der Wasserdichtigkeit in derselben Weise wie bei der Herstellung des Bootes das erwähnte Gemisch aufgetragen.

Verbreitet ist das Coracle gegenwärtig in den von Kelten bewohnten Gegenden, und zwar in Wales auf den Flüssen Towyc, Dee, Wye und Severn, in Irland auf dem Flusse Boyne, nahezu an der ganzen Westküste, wo es auch in manchen Seen anzutreffen ist, auf der Insel Aran, der Gruppe der Araninseln und der Insel Clare.

Die Frage, woher das Coracle stammt, finden wir bei Daniel Wilson¹⁾ behandelt. Der Autor weist auf die Ähnlichkeit mit dem amerikanischen Fellboot und mit dem Eskimokajak, der bekanntlich auch ursprünglich ungedeckt war, hin. Ferner bezieht er sich auf eine mündliche Tradition, der zufolge ein Eskimo dereinst in Schottland mit seinem Kajak gestrandet sein soll.

Auf so wenig stichhaltige Argumente hin glaubt Wilson einen Zusammenhang zwischen Kajak und Coracle aufstellen zu müssen. Aus prähistorischen Gräberfunden in Wales vermutet Prof. Boyd Dawkins²⁾, auf die Anwesenheit von Basken oder eventuell Eskimos in den heutigen keltischen Gegenden Großbritanniens schließen zu dürfen. Auf diese so vagen anthropologischen Angaben hin, die nicht mit Sicherheit zwischen Basken und Eskimos unterscheiden können, einen Zusammenhang zwischen Kulturgütern der Kelten und der Eskimos statuieren zu wollen, scheint doch sehr aus der Luft gegriffen. Die Marques of Bute³⁾ weist neuerlich auf die mündliche Tradition hin, der zufolge Eskimos in Großbritannien gewesen

sein sollen. Sie führt sogar das Vorhandensein sehr kleiner Leute auf der Insel Lewis darauf zurück. Diese allzu kühnen Schlußfolgerungen aus einer gar nicht wissenschaftlich näher begründeten, bloß im Volksmunde kursierenden Erzählung müssen wir wohl als ernsthafterweise ganz unverwertbar zurückweisen. Franz Boas¹⁾ glaubt die Theorie von Boyd Dawkins dadurch stützen zu können, daß er auf die Ähnlichkeit zwischen prähistorischen Harpunenspitzen in Europa und Schnitzereien der Eskimos, und zwischen prähistorischer Ornamentik in Europa und der des arktischen Kulturkreises in Amerika hinweist. Er betont aber, daß dadurch bloß die Möglichkeit der Theorie Boyd Dawkins besser fundiert erscheine, aber niemals ein Beweis für sie geliefert sei.

Ich glaube aber, daß wir uns sicherlich hinsichtlich des Coracle der Vermutung entschlagen müssen, einen Zusammenhang zwischen ihm und dem Eskimokajak zu konstruieren; dafür sind nämlich nur allzu vage Voraussetzungen vorhanden. Hingegen möchte ich das Coracle als keltisches Kulturgut ansprechen, weil dafür die Berichte aus dem Altertum bezüglich des Vorkommens des Fellbootes bei anderen keltischen Stämmen sprechen. Meine Ansicht erhält noch eine ganz schwache Stütze durch die in Wales verbreitete mündliche Tradition, daß das Coracle von der Donau herstamme. Wir wissen ja, daß die Kelten zur Zeit Julius Cäsars die Donauländer, einen großen Teil Deutschlands und früher schon Gallien, Spanien und Oberitalien bevölkert haben²⁾.

Wenn wir im folgenden die Verbreitung des Fellbootes im übrigen Europa im Altertum und im frühen Mittelalter an der Hand der Quellen verfolgen, so können wir da nicht zwischen Typus 1 und 2 unterscheiden. Es mag sich möglicherweise um einen oder um beide Typen gehandelt haben.

¹⁾ Daniel Wilson, „The prehistoric man“, Kap. VI, S. 117. London 1865.

²⁾ Boyd Dawkins, „The ancient ethnology of Wales“ 1882 in „Y Cymrodor“ (eine welsche, in London erscheinende Zeitschrift).

³⁾ Marques of Bute, „On the Ethnology of Welsh race“, in „Y Cymrodor“, London 1883.

¹⁾ Franz Boas, „Die Resultate der Jesup-Expedition“ in dem Werke: „Internationaler Amerikanisten-Kongreß“. Wien und Leipzig, Hartleben, 1908.

²⁾ Vgl.: Richard Andree, „Die Überreste der Kelten“, Globus 1880.

Der Historiker François de Mézeray¹⁾ behauptet, daß zur Zeit Julius Cäsars an den Meeresküsten Frankreichs und Deutschlands Fellboote zur Anwendung gelangten, mit denen auch größere Reisen unternommen wurden. Doch ist diese Nachricht wohl mit einer gewissen Vorsicht zu behandeln, da der Autor gar keine Quellen als Grundlage dieser Annahme anführt. Wie aus der Einleitung des Werkes hervorgeht, identifiziert Mézeray die keltischen und germanischen Volksstämme zur Zeit Julius Cäsars.

Dem römischen Schriftsteller Marcus Annaeus Lucanus (39 bis 65 n. Chr. Geb.) zufolge soll es bei den Venetern in Oberitalien Fellboote gegeben haben. Woher der Autor, der diesen Volksstamm sicherlich nicht aus eigener Anschauung kannte, seine Nachrichten bezieht, wissen wir nicht. In dem Epos „Pharsalia“ oder „De bello civili“ dieses Schriftstellers heißt es (Vers 131 bis 135): „Erst wird der grauen Weide Rutenwerk befeuchtet und zu einem kleinen Schiff geflochten und mit des getöteten Stieres Haut überzogen. So trägt es den Schiffer und überquert den wallenden Strom. So schiffet der Veneter auf den stehenden Gewässern des Po, und so schiffet der Britanne über das Meer.“ Die Veneter sind ein illyrischer Stamm, nicht mit dem keltischen Stamme gleichen Namens, der Gallia Lugdunensis (die Gegend des heutigen Lyon) bevölkerte, zu verwechseln; die Fellboote können sie aber gleichwohl von den früher in derselben Gegend ansässig gewesenem Kelten übernommen haben.

Nach einem Bericht des griechischen Schriftstellers Strabon (60 v. Chr. Geb.) fanden sich Fellboote bei den Lusitanern in Spanien, die wir sicherlich als einen den Kelten verwandten Volksstamm bezeichnen müssen. Strabon dürfte seine Nachrichten dem Historiker Polybios oder Posidonius (2. bis 1. Jahrhundert v. Chr. Geb.) entnommen haben. In Strabons „Geographica“ (Ausgabe Casanbonus) heißt es im Buch III, S. 155: „Sie (die Lusitanier nämlich) gebrauchten Fahrzeuge

aus Tierfellen wegen der Überschwemmungen und der stehenden Gewässer.“

Diese uns über die Lusitanier und Veneter vorliegenden Nachrichten machen es, da ja auch Oberitalien um 400 v. Chr. Geb. von Kelten bevölkert war, wahrscheinlich, daß das heute in Großbritannien noch übliche Coracle als ein im Altertum bei der Mehrheit der keltischen Stämme vorhandenes Kulturgut anzusehen ist.

Diese Behauptung möchte ich auch aufrecht erhalten, trotzdem Sven Nilsson¹⁾, als einziger mir bekannter Autor, das Coracle als einen Import der Phönizier von Mesopotamien her deuten möchte. Er beruft sich dabei im wesentlichen darauf, daß die Phönizier im Altertum die Cassiterides kolonisiert haben, daß der von mir aufgestellte Typus 2 sowohl in Großbritannien und Mesopotamien vorkomme, und daß schließlich in Westeuropa auch sonst noch bezüglich anderer Kulturgüter sich Einflüsse der Phönizier geltend machen. Diese Argumentation erscheint dem Unbefangenen doch als etwas zu kühn, um darauf eine so schwerwiegende Theorie aufbauen zu können. Die Zeugnisse, die der Verfasser aus dem Altertum vorbringt, sind, glaube ich, so willkürlich in seinem Sinne gedeutet, daß es wohl nicht die Mühe verlohnt, darauf näher einzugehen.

Aber auch bei den germanischen Stämmen Deutschlands scheint das Fellboot vorgekommen zu sein. So berichtet Cajus Sollius Sidonius Apollinaris aus Lyon (430 bis 490 n. Chr. Geb.). In seinem Werke „Carmina“, Buch VII (V, 370 ff.) heißt es: „Der sächsische Seeräuber, dem es ein Spiel ist, auf seinem Felle das britanische Meer zu durchforschen und auf zusammengenähten Nachen die grauschäumende Flut zu durchschneiden...“ Woher Apollinaris seine Angaben schöpft, ist leider nicht zu ermitteln.

Isidor, Bischof von Spanien (um 600 n. Chr. Geb.), berichtet in seinem Werke „Origines“ (Etymologien), Buch XIX, Kap. 1, wo er „de navibus“ abhandelt [er spricht

¹⁾ François de Mézeray, „Histoire de France avant Clovis“, S. 55. Amsterdam 1720.

¹⁾ S. Nilsson, Die Ureinwohner des skandinavischen Nordens. I. Bronzezeit, S. 16, 19, 20.

hier von „myoparo“, d. i. eine Art von Kaperschiff, die aus dem griechischen *μυπάρον*¹⁾ bekannt ist]: „Es ist das nämlich ein Kahn, aus Weidenruten verfertigt und mit rohem Leder überzogen, jene Art von Fahrzeugen, wie sie die Seeräuber der Germanen an den Küsten des Ozeans oder auf den Sümpfen wegen ihrer Behendigkeit benutzen. Darüber berichtet die Geschichte.“ (Welchen Historiker der Autor hier meint, ist unbekannt, so daß wir also leider über die Quelle, aus der er schöpft, nicht informiert sind.) „Der Stamm der Saxones verläßt sich auf die Myoparones und nicht auf seine Kräfte, mehr auf die Flucht, als auf Krieg bedacht.“

Von modernen Autoren bringen Wackernagel²⁾, Hörnes³⁾ und Schnepfer⁴⁾ hierher gehörige, wohl größtenteils auf den drei erwähnten Schriftstellern fußende Nachrichten. Hörnes erwähnt, daß die Angeln, Sachsen und Jüten noch im 6. und 7. Jahrhundert n. Chr. Geb. sich aus Weidenruten geflochtener, mit Leder umnähter Kähne bedienten.

Nach Schnepfer hatten die Sachsen bei ihren Raubzügen an den gallischen Küsten im 4. Jahrhundert solche Fellboote, und zwar entweder ausschließlich oder zum mindesten neben hölzernen Kähnen.

Ebenfalls nach Schnepfer (ebenda) besaßen die Angelsachsen bei ihrer Landung in England im 5. Jahrhundert durchaus hölzerne Schiffe. Wie mir der Anglizist der Wiener Universität, Professor Karl Luick, mitzuteilen die Freundlichkeit hatte, geht aus der altenglischen Literatur hervor, daß die Angelsachsen im 9. Jahrhundert sicher keine Fellboote mehr hatten.

¹⁾ Der Ausdruck findet sich bei: Cicero, „5. Rede gegen Verres“, § 80; Plutarch, „Lucullus“ II, 13 u. a. m.

²⁾ Wackernagel, „Abhandlungen zur deutschen Altertumskunde und Kunstgeschichte“, im Kap. „Handel und Schifffahrt der Germanen“, S. 82. Leipzig 1872.

³⁾ M. Hörnes, „Natur- und Urgeschichte des Menschen“, II. Bd., S. 487. Wien und Leipzig, Hartlebens Verlag, 1909.

⁴⁾ Heinrich Schnepfer, „Die Namen der Schiffe und Schiffsteile im Altenglischen“, S. 11. Kiel 1908.

Somit wäre es durch diese Angaben im Zusammenhalt mit den früheren mit größter Wahrscheinlichkeit erwiesen, daß das Fellboot in Deutschland selbst anzutreffen war. Es scheint aber auch durch die erwähnten Quellen sichergestellt, daß keltische und ihnen verwandte Stämme im Altertume und frühen Mittelalter sich der Fellboote, wahrscheinlich vom Typus 1 und 2, bedient haben. Allerdings ist es möglich, daß infolge von vermutlich bestandenen Wechselbeziehungen zwischen Britannien und den nördlichen Küsten Deutschlands, eben auf Grund dieser Beziehungen, in Niederdeutschland Fellboote anzutreffen waren.

Für Skandinavien geht es aus den verfügbaren Quellen hervor, daß es möglicherweise dort Fellboote in einer nicht verläßlich bestimmbar Zeit gegeben haben kann, es ist dies aber meines Erachtens bis jetzt in keiner Weise sichergestellt. Auch läßt sich über den dort zu vermutenden Typus des Fellbootes nichts aussagen. Eirikr Magnusson¹⁾ sucht mittels philologischer Argumente das Vorhandengewesen sein von Fellbooten in Skandinavien für irgend eine ferne Epoche festzustellen. So weist er in der „Edda“ vorkommende Ausdruck „Skid bladnir“, für Boot, wobei „skid“ = Scheide, „bladnir“ = Blatt, Lappen, d. h. ein Stück Fell, auf das Fellboot hin. In einer Sage sei erwähnt, daß der Held „Thorgill“ sich in Grönland von einem Eskimo ein „hudkeipnir“, d. h. ein Fellboot, habe bauen lassen. In dem Werke „Snorris' Heimskringla“ werde ein Fellboot erwähnt, das von einem Lappen gestammt habe. Doch muß der Verfasser die sehr ins Gewicht fallende Tatsache zugeben, daß er nirgends in einer historischen Quelle das Fellboot in Skandinavien erwähnt fand. Ferner will Magnusson durch das Vorkommen des Wortes „sud“ (lat. suere) = „nähen“ und ähnlicher Ausdrücke als schiffsbautechnischer Bezeichnungen im Skandinavischen den Schluß ziehen, daß Boote in Skandinavien dereinst

¹⁾ Eirikr Magnusson, „Notes on shipbuilding and nautical terms of Old in the North“, S. 11, 14 und 16. London 1906.

genäht, d. h. also aus Fellen hergestellt worden seien. Diese Argumentation ist, glaube ich, ganz unzulässig; denn wir wissen von Scheffer¹⁾, daß bei den Lappen Boote in der Art erzeugt wurden, daß Bretter mittels Renntiersehnen oder mittels zu Seilen gedrehter Wurzeln zusammengenäht wurden. Auf diese Weise verfertigten also die Lappen ihre Kähne. Auch ist es uns durch E. Hahn²⁾ bekannt, daß noch heutigentags an der Murmannschen Küste in Russisch-Lappland Bretter mittels Bast zusammengenäht und auf diese Weise Schiffe erzeugt werden. Der Terminus „Nähen“ darf also absolut nicht als beweisend für das Vorhandensein des Fellbootes ins Treffen geführt werden. Philipp Johann von Strahlenberg³⁾ berichtet, daß es in der Provinz Upland in Schweden Fellboote gegeben haben müsse, weil in der „Oloffsage“ von Leuten in Upland gesprochen werde, die ihre Schiffe und Waffen auf dem Rücken getragen hätten. Im Zusammenhalt mit der aus „Snorris Heimskringla“ erwähnten Nachricht ist es, da wir in dieser frühen Zeit in Upland Lappen als Bevölkerung annehmen müssen, möglich, daß wir bei den Lappen Skandinaviens tatsächlich zu irgend einer Zeit die Existenz von Fellbooten zuzugeben genötigt sind. Das Tragen der Boote allein könnte aber, da dieses Moment auch in vielen Ländern bei den Rindenkähnen zutrifft, sicherlich nicht als unbedingt beweisend angenommen werden. Verlässlichere Anhaltspunkte bezüglich der Lappen ergeben sich im folgenden.

Aus den Nachforschungen David Mac Ritchies⁴⁾, die mir knapp vor der Fertigstellung dieser Arbeit bekannt geworden sind, geht hervor, daß die Samojuden in der Nähe der Waigatschinsel, also im nordöstlichen Ruß-

¹⁾ Scheffer, „Lappland“, S. 286. Frankfurt a. M. und Leipzig 1875.

²⁾ E. Hahn, „Entstehung und Bau der ältesten Seeschiffe“, in der „Zeitschrift für Ethnologie“, Heft 1 und 2. Berlin 1907.

³⁾ Philipp Johann von Strahlenberg, „Der Nord- und östliche Teil von Europa und Asien“, S. 100 ff. Stockholm 1730.

⁴⁾ D. Mac Ritchie, „Der Kajak im nördlichen Europa“, in Petermanns Mitteilungen, Jahrg. 1911, Juniheft.

land, Fellboote vom Typus 3 benutzt haben. Der englische Forscher Burrough hat dies 1556 und der Franzose Pierre Martin de la Martinière 1653 durch Augenschein an Ort und Stelle nachgewiesen. Die von Ritchie angeführten, von den beiden Reisenden stammenden Beschreibungen des betreffenden Bootes lassen trotz einiger Ungenauigkeiten mit Sicherheit auf einen Kajak schließen. Nach der Schilderung des letztgenannten Autors hat es sich in seinem Fall um einen zweisitzigen Kajak bei den Samojuden gehandelt.

Daß auch bei Lappen Typus 3 anzutreffen war, ist nicht erstaunlich; denn sie, die nach Ritchie auch Same oder Samelad heißen, haben mit den Samojuden einen gemeinsamen Ursprung und kulturelle Gemeinschaftlichkeiten, wie ja überhaupt alle Altaier im Sinne Castrens. Aus den Aufzeichnungen von James Wallace, des Pfarrers von Kirkwall auf den Orkneyinseln (letzte Hälfte des 17. Jahrhunderts), und der „Description of Orkney“ von John Brand, 1701 (Ritchie), ersehen wir, daß Lappen tatsächlich mit Kajaks in der Nähe der Orkneyinseln erblickt wurden. Aus dem Bericht des ersten Autors geht sogar hervor, daß der von ihm erwähnte Kajak im „Physicians Hall“ in Edinburgh damals zu sehen war. Nach Ritchie ergibt sich aus der Literatur sogar, daß einer der in der Sammlung des Science and Art Museum in Edinburgh vorhandenen Kajaks dieser von Wallace erwähnte ist, es lasse sich aber nicht mit Sicherheit konstatieren, welcher. Sowohl die mündliche Tradition bei den Lappen, als auch die auf den Orkneyinseln spreche auch für dieses Vorkommen bei den Lappen. Da man in Norwegen mit dem Ausdruck „Finn“ die Lappen bezeichnet, so könne (Ritchie) mit dem englischen Worte „Finnman“ auch nur ein Lappe gemeint sein, was sicherlich jedermann gerne zugeben wird. Daß Lappen nach den Orkneyinseln gekommen sind, ist, wie auch Ritchie erwähnt, deshalb nicht erstaunlich, da ja die Orkneyinseln von Norwegen aus im 9. Jahrhundert kolonisiert worden sind.

Wir erfahren übrigens noch von Ritchie, daß das Wort „Kajak“ in verschiedenen Formen ein Gemeingut der ugrischen Sprachen sei, aber

bei Jakuten und Türken ein gewöhnliches hölzernes Boot bezeichne. — Sicherlich auch ein Argument, das sich unter anderen für Ritchies Behauptungen verwerten läßt.

Aus allerletzter Zeit stammt eine Mitteilung David Mac Ritchies¹⁾, derzufolge sich im Museum des Marishal-College von Aberdeen ein Kajak befindet, der nach der Überlieferung von einem von Labrador herübergekommenen Indianer stamme. Sollten wir es nicht auch hier mit einem Boot eines „Finnman“ zu tun haben?

Es ist also ganz ungewiß, ob in Skandinavien Fellboote von den Skandinaviern gebraucht, aber nunmehr ganz sicher, daß sie von dortlebenden Lappen sowie auch von Samojeden im nordöstlichen Rußland benutzt wurden. In beiden Fällen war es Typus 3.

In einem räumlich weit entfernten, aber ebenfalls infolge seiner wirtschaftlichen Rückständigkeit und geographischen Abgeschlossenheit recht altertümlich gebliebenen Teile Europas, in Albanien, finden wir nach P. Träger²⁾ Schiffsfahrzeuge, die aus einer kombinierten Anwendung von Typus 4 und 5 bestehen.

Unser Gewährsmann nennt dieses Objekt „Ziegenhautfähre“.

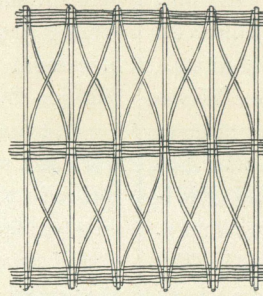
Typus 4, also unser Gerüstboot, ist in diesem Falle aus Weidenruten oder Schilf hergestellt. Den Hauptbestandteil (Fig. 4) eines von P. Träger genau beschriebenen Stückes bilden senkrecht verlaufende Weiden-

rutenstöcke von ungefähr 1½ m Länge und Daumenstärke. Gekreuzt werden sie durch sechs dünnere, quer über der Mitte und über den Enden der ersteren verlaufende Ruten. Zwischen den Längsstäben sind noch je zwei, sich zweimal kreuzende, bogenförmig verlaufende Ruten angebracht. Sämtliche Bestandteile sind

mittels Bast aneinander befestigt, ebenso auch die drei bis vier an den Seitenrändern des Gerüsts untergelegten aufgeblasenen Ziegenhäute. Sie werden an ihrem Halsteile durch Bast zusammengebunden.

Das dem Passagier dienende Gerüstboot wird nun noch durch Typus 5 ergänzt, auch eine aufgeblasene, an ihrem Halsteile mit Bast zusammengebundene Ziegenhaut. Sie dient dem Fährmann, der, auf ihr liegend (sie ist seinem Leibe vorgebunden), schwimmend oder watend das Fahrzeug von vorne oder rückwärts durch Stoßen dirigiert. Auch der Passagier liegt mit bäuchlings vorgebundener Ziegenhaut auf der Fähre (Fig. 5).

Fig. 4.



Gerüst der Ziegenhautfähre vom Drin. (Nach Träger.)

Fig. 5.



Ziegenhautfähre bei Skóina in Albanien. (Nach Träger.)

¹⁾ D. Mac Ritchie, „Der Kajak im nördlichen Europa, II“, in Petermanns Mitteilungen, 57. Jahrg., 1911, Dezemberheft.

²⁾ P. Träger, „Schiffsfahrzeuge in Albanien und Makedonien“, im Korrespondenzbl. d. Deutschen Anthropol. Gesellschaft, Nr. 4 und 5, 1904.

In dieser Beschreibung handelt es sich um ein Objekt aus Weidenruten. Der aus Schilf hergestellte Typus ist nirgends in der Literatur näher geschildert, dürfte aber wohl eine ganz ähnliche Beschaffenheit aufweisen.

Bei der Benutzung werden die Ziegenfelle stets nach einmaligem Gebrauche neuerdings aufgeblasen. Die „Ziegenhautfähre“ dient jedoch niemals zu weiteren Fahrten, sondern bloß zum Übersetzen von Flüssen. Aufgeblasene Ziegenhäute werden in diesem Gebiete auch schweren Holzarten unterlegt, um sie auf diese Weise flußabwärts zu dem betreffenden Markte treiben zu lassen. Nach Träger werden die „Ziegenhautfähren“ in Albanien allmählich durch Doppeleinbäume verdrängt.

Bezüglich der genaueren Verbreitung der „Ziegenhautfähre“ im nördlichen gebirgigen Teil von Albanien werden von Träger folgende Punkte angegeben:

1. An der Drin, drei Stunden nördlich von Komana; 2. in Skoina; 3. in Merturi Gurit.

Nun folgen noch einige Ortsangaben, die wir Baron Nopcsa¹⁾ entnehmen und zwar:

4. Vau Martinit, 5. Toplana, 6. Agripa, 7. Firza.

Dieser Quelle entnehmen wir auch, daß diese aufgeblasenen Ziegenhäute in Albanien Serk genannt werden. Im wesentlichen scheint es sich da um am Mittellaufe des Drin gelegene Orte zu handeln.

Es macht jedoch den Eindruck, daß die Verbreitung dieses Schiffsfahrzeuges noch nicht in erschöpfender Weise studiert ist. Trägers Angaben beruhen zum Teil auf eigener Beobachtung und andererseits auf Berichten höchstwahrscheinlich vertrauenswürdiger Reisender.

Wenn wir auf die Verbreitung des Fellbootes in Europa einen Rückblick werfen wollen, so können wir folgendes konstatieren: In der Vergangenheit war es anzutreffen: in den keltischen Gebieten Großbritanniens (also in Irland, Wales und Schottland), in Spanien und Oberitalien, bei den Lappen Skandinaviens und bei den Samojeden im nordöstlichen Rußland, möglicherweise auch an den Nordküsten Deutsch-

¹⁾ Dr. Franz Baron Nopcsa, „Das katholische Nordalbanien“, bei Gerold u. Sohn in Wien.

lands und an den Gestaden Frankreichs und vermutlich auch in den Donauländern. Die letzte Vermutung stützt sich allerdings nur auf den Umstand, daß es in den Donauländern eine keltische Bevölkerung, als deren Kulturgut ich das Coracle ansehe, gegeben hat, und auf die erwähnte Tradition in Wales. Leider konnte ich keine historischen Quellen dafür namhaft machen. Vielleicht werden Philologen welche finden können.

In der Gegenwart treffen wir Fellboote und Schwimmsäcke in Europa: in den angeführten Teilen von Irland und Wales und an den aufgezählten Punkten in Albanien (s. Fig. 13 auf S. 177).

B. Asien.

I. Vorder-, Zentral-, Süd- und Ostasien.

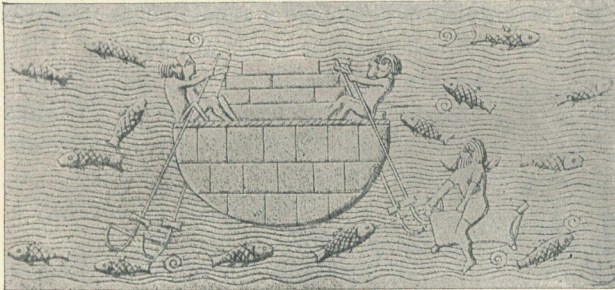
Für Vorderasien finden wir bereits in den Schriftstellern des klassischen Altertums Belege für das Vorhandensein von Fellbooten in Mesopotamien und Armenien. Dabei handelt es sich um Typus 1, 4 und 5, Typen, die wir ja auch in der Gegenwart in Mesopotamien antreffen. Zwei von diesen Autoren, Herodot und Xenophon, sind sicherlich zuverlässig, weil ihre Angaben auf eigener Anschauung beruhen.

Bei Herodot (484 bis 404 v. Chr. Geb.) heißt es in seiner „Geschichte“¹⁾ im Kap. 194 (es war im vorhergehenden von den Babyloniern die Rede): „Was mir aber dort im ganzen Lande das Wunderbarste ist, will ich gleich jetzt angeben. Ihre Fahrzeuge, die den Fluß herab nach Babylon kommen, von runder Gestalt (Fig. 6), sind ganz aus Leder. Bei den Armeniern nämlich, die oberhalb der Assyrer wohnen, schneiden sie zuerst Weiden ab und machen die Rippen des Schiffes daraus. Darüber spannen sie außen herum eine Decke von Häuten als den Boden, ohne daran ein Hinterteil hervorzuheben oder einen Schnabel zu spitzen, sondern in der runden Gestalt eines Schildes. Jetzt füllen sie dieses ganze Fahrzeug mit Stroh und lassen sich den Strom hinab mit ihrer Ladung treiben. Meistens führen sie Krüge voll Palmwein darauf. Gelenkt wird es durch zwei Ruder von zwei aufrecht stehen-

¹⁾ Deutsch von Adolf Schöll, Stuttgart 1855.

den Männern; und wie der eine das Ruder einwärts zieht, stößt es der andere auswärts. Solche Fahrzeuge werden sowohl von bedeutender Größe gemacht, als auch kleinere, und die größeren davon können selbst eine Last von

Fig. 6.



Assyrisches Rundboot nach Herodot.
(Aus Lehmann-Haupt, Semiramis.)

5000 Talenten¹⁾ haben. Auch ist auf jedem Fahrzeug ein lebendiger Esel, auf den größeren mehrere. Sind sie nun auf ihrer Fahrt nach Babylon gekommen und haben ihre Waren ausgestellt, so bieten sie immer auch die Rippen des Schiffes und all ihr Stroh feil. Die Häute aber packen sie den Eseln auf und ziehen so zurück zu den Armeniern. Gegen den Strom zu fahren, ist nämlich in der Tat keine Möglichkeit, wegen seines reißenden Laufes. Eben- darum machen sie auch ihre Fahrzeuge nicht aus Holz, sondern aus Häuten. Haben sie nun ihre Esel wieder zurück zu den Armeniern getrieben, so machen sie andere Fahrzeuge auf dieselbe Weise. Solcher Art sind ihre Fahrzeuge.“ Es ist hier deutlich Typus 1, das Schalenboot, beschrieben.

Aus dieser Stelle geht mit größter Wahrscheinlichkeit hervor, daß auch in Armenien Boote vom Typus 1 vorhanden waren. Übrigens ersieht man aus den assyrischen Keilinschriften nach Lehmann-Haupt²⁾, daß im Urmiasee in Armenien Boote vom Typus 1 und auch „Keleks“ vom Typus 4 (Fig. 7) während der Kämpfe des Königs Salmanassar III. von Assyrien (7. Jahrhundert v. Chr. Geb.) zur Anwendung kamen.

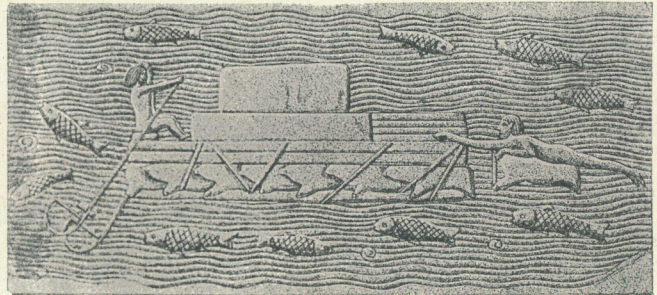
¹⁾ Das Talent zu 53 Pfund, 22 (Anmerkung des Übersetzers).

²⁾ C. F. Lehmann-Haupt, „Die historische Semiramis und ihre Zeit“, S. 48 ff. Tübingen 1910.

Von Xenophon (445 bis 355 v. Chr. Geb.) haben wir auch einige hierher gehörige Nachrichten. In seiner „*Ἀνάβασις Κύρου*“, Buch I, Kap. 5, § 10, heißt es: „Die Soldaten des Kyros übersetzten den Euphrat auf Flößen in folgender Weise: Die Felle, die sie als Zeltdecken benutzten, füllten sie mit leichtem Heu an, dann brachten sie sie aneinander und fügten sie zusammen, damit das Wasser das dürre Heu nicht benetzen könne.“ In demselben Werke, Buch II, Kap. 4, § 28, heißt es: „Jenseits des Tigris lag eine große, wohlhabende Stadt, namens Kainai, aus der die Barbaren auf Flößen, die aus Fellen bestanden, Weizenbrot, Käse und Wein herbeiführten.“ Aus dieser zweiten Stelle entnehmen wir, daß die an der

ersten geschilderten Fahrzeuge wohl nur eine Nachahmung der landesüblichen Transportmittel waren. Da der Ausdruck „Floß“ gebraucht ist und damit Felle in Verbindung gebracht werden, so ist wohl anzunehmen, daß es sich hier um Typus 4, also um Gerüstboote handelt, wie wir sie auch in der Gegenwart hierzulande antreffen; aber es wäre immerhin möglich, daß bloß eine Kombination mehrerer Objekte vom Typus 5 gemeint ist (Fig. 8), um so mehr,

Fig. 7.



Altassyrisches Kelek.
(Aus Lehmann-Haupt, Semiramis.)

als von dem Gerüst vom Typus 4 gar nicht die Rede ist.

Als die Griechen mit diesen Fahrzeugen bekannt wurden, haben sie jedenfalls auch davon Gebrauch gemacht, wenigstens ist dies von Alexander dem Großen, der sich bei seinen Feldzügen wiederholt jener Art von Transportmitteln bei Flußübergängen bediente, anzunehmen. Wir erfahren dies von dem lateinischen

Schriftsteller Quintus Curtius Rufus und dem griechischen Historiker Arrhian. Beide benutzten höchstwahrscheinlich, voneinander unabhängig, als Quelle für ihre diesbezüglichen Angaben den griechischen Autor Kleitarchos,

Fig. 8.



Durchschwimmen eines Flusses auf einem aufgeblasenen Hammelfell.
(Nach Träger.)

der Alexander den Großen auf seinen Feldzügen begleitete und dessen Geschichte schrieb.

Quintus Curtius Rufus (1. Jahrhundert n. Chr. Geb.) berichtet in seinen „Historiae Alexandri Magni“, Buch VII, Kapitel 5: „Er verteilte so viel Tierhäute wie möglich, die mit trockenem Zeug (Reisig) gefüllt waren.“ Es ist vom Übergang über den Oxus, den heutigen Amu Darja, der ins Kaspische Meer mündet, die Rede. Hier ist höchstwahrscheinlich Typus 5 gemeint, mit der auch früher erwähnten Modifikation, daß diese Schwimmbalgen statt mit Luft mit Reisig gefüllt sind.

Arrhian (2. Jahrhundert n. Chr. Geb.) berichtet in seinem Werk „*Ἀλεξάνδρου ἀνάβασις*“ im Buch V, Kapitel 12, § 4 [es ist hier vom heimlichen Übergang Alexanders über den Hydaspes¹⁾ in Indien die Rede]: „Dort wurden die schon seit langem herbeigeschafften Felle mit Stroh angefüllt und sorgfältig zusammengeknüpft. Die Reiterei und so viele von den Fußsoldaten, als die Fahrzeuge tragen konnten, setzten auf den Fellen zur Insel über.“ Ebenso verfuhr Alexander der Große bei seinem Über-

¹⁾ Der heutige Fluß Behat oder Behut im Pendschab in Indien.

gang über den Istros (Donau), wie wir aus demselben Werke, Buch I, Kapitel 3, § 6, entnehmen: „Alexander ließ die Felle, die ihnen als Zeltdächer dienten, mit dürrer Stroh anfüllen und schiffte auf ihnen so viel wie möglich vom Heere hinüber.“ Wieder ist hier Typus 5 gemeint, aber wir müssen neuerdings annehmen, daß mehrere derartige Objekte zu einem Ganzen vereinigt wurden, besonders wenn wir an eine Benutzung seitens der Reiterei denken.

In der Gegenwart begegnen uns in Mesopotamien Typus 1, 4 u. 5.

Wenn ich Typus 1 hier erwähne, so handelt es sich freilich um eine Modifikation (Fig. 9). Wir haben hier statt der Verkleidung des Rutengeflechts mit einer Tierhaut einen Anstrich des Fahrzeuges innen und außen mit Pech¹⁾. Da wir aber in diesen Regionen im Altertum den ganz unverfälschten Typus 1 antrafen (He-

rodot), so glaube ich wohl annehmen zu können, daß in diesem speziellen Falle die Modifikation auf den reinen Typus 1 zurückzuführen sei. Es ist dann einfach hier das Leder in späterer

Fig. 9.



Gaffe vom Euphrat.

(Aus d. Kollektion Troll d. k. k. naturh. Hofmuseums in Wien.)

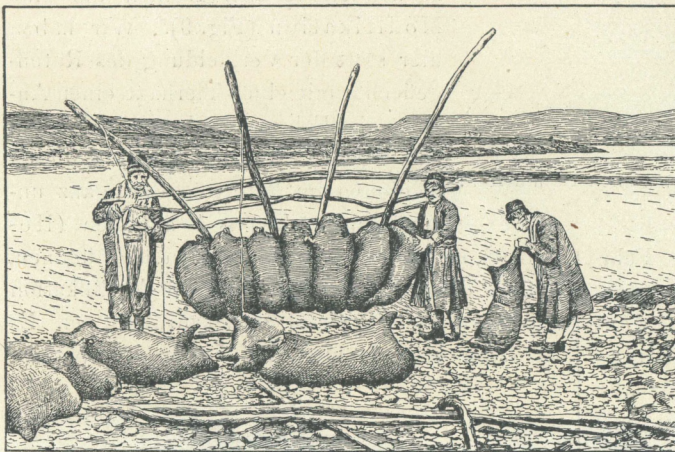
Zeit durch Pech ersetzt worden. Einen ähnlichen technischen Übergang von Leder zu Leinwand konnten wir ja beim Coracle in

¹⁾ Inventarnummer 25484—25485 der ethnographischen Abteilung des k. k. naturhistorischen Hofmuseums in Wien. Herr Regierungsrat Franz Heger, Direktor der ethnogr. Abteil., gestattete mir in freundlichster Weise, das Objekt photographieren zu lassen.

Irland und Wales beobachten. Wir entnehmen der Literatur¹⁾, daß dieses „Kelek“ genannte Fahrzeug bloß zum Übersetzen einzelner Personen über den Euphrat und den Tigris bei Bagdad²⁾ und nicht für die eigentliche Schifffahrt benutzt wird. Nach einer schriftlichen Mitteilung des bekannten Orientalisten der Wiener Universität, des Herrn Prof. Dr. David Heinrich Müller, bedeutet „Kelek“ (ein Wort, das aus dem Persischen in das Türkische überging) Kürbis, offenbar, weil das Boot einer halben Kürbisschale gleicht. Aus etymologischen Gründen wäre es freilich auch denkbar, daß dereinst ein aus wirklichen Kürbissen

potamien für Transporte mehrerer Personen und für die Beförderung von Waren Gerüstboote (Fig. 10) benutzt. Sie bestehen aus einem Rutengeflecht, dessen Zwischenräume mittels Brettern und Moos ausgefüllt werden. Diesem Materiale werden dann 50 bis 300 aufgeblasene Schaf- oder Ziegenfelle untergelegt, je nach der erforderlichen Größe. So wird dann stromabwärts gefahren. Nachgerühmt wird diesem Fahrzeuge ein sicheres Hinwegkommen über Stromschnellen und eine außerordentliche Verwendbarkeit bei wechselnder Strömungsgeschwindigkeit und Tiefe. Von den beiden angeführten Autoren wird die Verwendung dieser Gerüstboote bloß für den Tigris erwähnt, während Freiherr von Oppenheim¹⁾ sie auf dem Euphrat und Tigris gesehen haben will.

Fig. 10.



Bau eines „Kelek“.

(Zeichnung von Franz Frohse. Aus Lehmann-Haupt, Semiramis.)

gebildetes Floß in Mesopotamien, analog dem Kalebassenfloß in Amerika, vorhanden gewesen sein könnte; jedoch fehlen uns über diesen Punkt alle weiteren Angaben.

Der Name „Kelek“ wird aber in Mesopotamien fälschlich auch auf Typus 4, auf das Gerüstboot, angewendet. Nach Lehmann-Haupt³⁾ und Kaulen⁴⁾ werden in Meso-

typus 5, der uns ja für Mesopotamien auch von den alten Autoren her geläufig ist, kommt zufolge Lehmann-Haupt³⁾ und Dr. C. Sandrecki⁴⁾ heute noch zum Durchschwimmen der Flüsse vor. Sandrecki beobachtete diese unter dem Namen „Burdjuk“ bekannte Form auf dem Tigris, in der Nähe von Mosul, dem alten Ninive, Moltke⁵⁾ auf dem Euphrat und

¹⁾ Dr. Max Freiherr von Oppenheim, „Vom Mittelmeer zum Persischen Golf“, II. Bd., S. 194.

²⁾ General Helmuth v. Moltke, „Briefe über Zustände und Begebenheiten in der Türkei aus den Jahren 1835 bis 1839“, S. 234 und 290 ff. Berlin, Posen und Bromberg 1841.

³⁾ C. F. Lehmann-Haupt, das bereits erwähnte Werk, an den erwähnten Stellen.

⁴⁾ Dr. C. Sandrecki, „Reise von Smyrna bis Mosul“, I. Teil, S. 263. Stuttgart 1857.

⁵⁾ Moltke, *ibid.*, S. 290 ff.

¹⁾ Dr. Franz Kaulen, „Assyrien und Babylonien“, Freiburg im Breisgau, S. 5 und 7.

²⁾ Dr. E. Naumann, „Vom goldenen Horn zu den Quellen des Euphrat“, München und Leipzig 1893, im Kap. „Euphrat und Tigris“.

³⁾ C. F. Lehmann-Haupt, das bereits erwähnte Werk, S. 18 ff.

⁴⁾ Dr. Franz Kaulen, das bereits erwähnte Werk, S. 8.

Tigris. Nach seinen Angaben wurden diese Felle dort mit Heu statt mit Luft, wie wir es aus den dortigen antiken Reliefs wissen, gefüllt. Der Name Burdjuk bedeutet ursprünglich (nach Prof. David Heinrich Müller) im Turkotartarischen „Weinschlauch aus Ziegenfell“ und ging dann ins Türkische über. In Mesopotamien wird der Ausdruck auch für die an den Gerüstbooten angebrachten Tierfelle gebraucht.

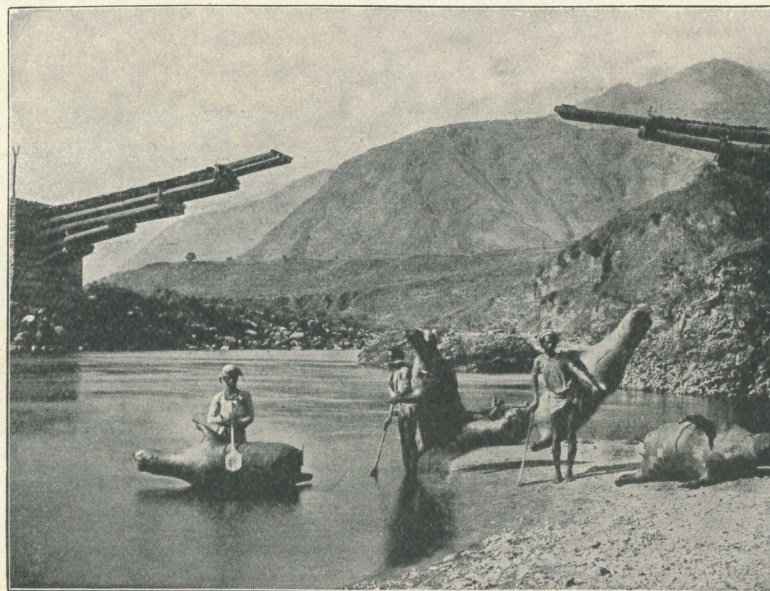
Ganz genaue Angaben über die Verbreitung der einzelnen Typen in Mesopotamien finden sich in der Literatur nicht; auch konnte ich nicht ermitteln, ob das von Herodot und den Keilschriften erwähnte Fellboot heutzutage noch in Armenien anzutreffen ist. Die Beantwortung dieser Fragen muß weiterer Forschung vorbehalten bleiben. Die von mir berücksichtigten Quellen über Mesopotamien sind sicher verlässlich, da die betreffenden Autoren ihre Mitteilungen dem persönlichen Augenschein entnahmen.

Daß Fellboote in Südarabien im Altertum vor der Epoche der großen phönizischen Schifffahrtsperiode (1300 bis 1000 v. Chr. Geb.) und auch nachher noch benutzt worden seien, erscheint nach Götz¹⁾ wahrscheinlich. Über den Typus dieser Kähne läßt sich nichts aussagen. Das Volk, welches vor den Phöniziern dort Schifffahrt betrieb, war nach Lepsius²⁾ das der Kuschiten. Nähere Quellenangaben über dieses Gebiet konnte ich leider nicht ermitteln.

Typus 5 treffen wir auch noch in anderen Gegenden Asiens an, so in den Landschaften Bochara und Chiva auf dem Amu Darja, der sich in den Aralsee ergießt. Hier kommt

es nach Heinrich Moser¹⁾ vor, daß Alamantschiks, ein Turkmenenstamm, auf ihren mit Luftaufgeblasenen Wasserschläuchen den Fluß durchschwimmen, um beispielsweise auf einem Ruderboote dahinfahrende Reisende anzugreifen. Diese Verwendung der Wasserschläuche müssen wir hierher rechnen, da sie nahezu sicher, wie aus dem Worte „Burdjuk“ hervorgeht, aus Tierfellen bestehen. Das Wort Burdjuk ist ja türkisch und dürfte daher auch als Bezeichnung für die Wasserschläuche dieses Turkstammes zutreffen.

Fig. 11.



Tierfelle als Schwimmsäcke vom Flusse Bias im Pendschab.
(Aus Schultz' Urgeschichte der Kultur.)

Von A. v. Schultz²⁾ erfahren wir, daß Typus 4 und 5 im Pamir auf den Quellflüssen des Amu Darja, dem Pändsch und Murghab (Bartang) benützt werden. Typus 4 besteht aus einander im rechten Winkel kreuzenden Balken, denen aufgeblasene Ziegenhäute unterlegt sind. Zwölf Säcke können dabei das Gewicht von zwei Menschen tragen. Drei bis vier Männer schwimmen auf aufgeblasenen Ziegen-

¹⁾ Heinrich Moser, „Durch Zentralasien“, S. 209 u. 210 und Abbildung auf S. 209. Leipzig 1888.

²⁾ A. v. Schultz, „Volks- und wirtschaftliche Studien im Pamir“ in „Petermanns Mitteilungen“ 1910, 56. Bd., V, S. 250ff.

¹⁾ Dr. W. Götz, „Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels“, S. 121. Stuttgart 1888.

²⁾ Lepsius, „Nubische Grammatik“, S. XCV.

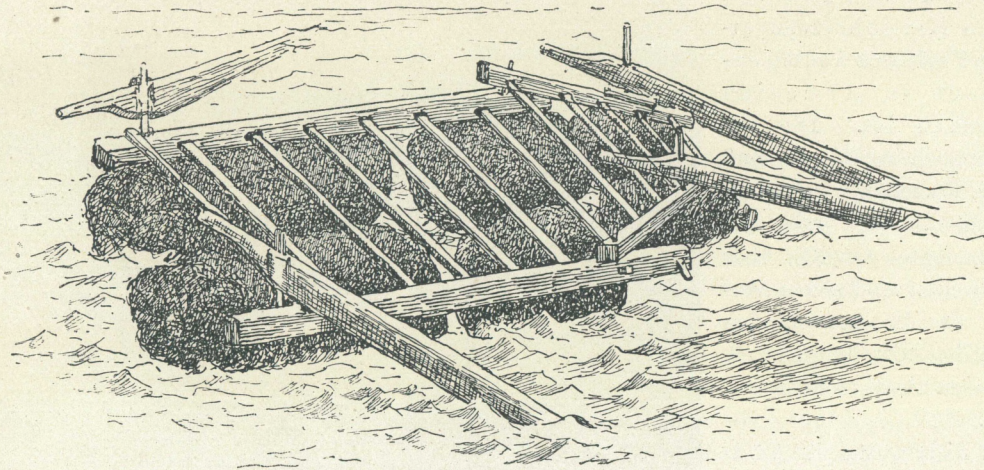
fellen liegend im Fluß und dirigieren das hierzulande „Turssuk“ genannte Objekt. Es wird nach Schultz von den im Pamir wohnenden arischen Tadschiks verwendet. Beinahe auf allen Flüssen des westlichen Pamir werden aufgeblasene Ziegenfelle, also Typus 5, zum Überqueren der Flüsse verwendet, da sich fast nirgends Brücken vorfinden. Schultz bringt auch eine Abbildung des „Turssuk“.

Nach Karl Eugen Ujfalvy¹⁾ werden in der Landschaft Kulu, d. i. ein Teil der indischen Provinz Rajputana, sowie im westlichen Himalaja und in den gebirgigen Gegenden Zentralasiens aneinandergenähte,

zu wünschen übrig. Hoffen wir, daß die Zukunft in diesem Punkte nähere Aufklärungen bringen wird. Nicht einmal die Art des benutzten Tierfelles läßt sich aus den bisher vorliegenden Angaben ermitteln, geschweige denn die genaue topographische Verbreitung des Objektes.

Typus 2 treffen wir nach Sven Hedin¹⁾ im südöstlichen Tibet, welches an den Himalaja angrenzt, an, und zwar auf dem Tsangpo, einem Nebenflusse des Brahmaputra. Der Autor hat das Fellboot hier in der Umgebung des Ortes Schigatse angetroffen. Es besteht aus einem plumpen

Fig. 12.



Fährboot aus aufgeblasenen Yakhäuten auf dem Hoangho bei Lager XXII am Austritt aus dem Dschupargebirge. (Aus Futterer, Durch Asien.)

mit Luft aufgeblasene Tierfelle benutzt, um Flüsse zu durchqueren. Dabei legt sich der Betreffende bäuchlings auf das Objekt und lenkt es mit einem kleinen Ruder über den Fluß. Das Schurtz²⁾ entlehnte Bild einer Schwimmblase, welches wir hier bringen, ist wohl von derselben Art, wie die von Ujfalvy beschriebenen Objekte. Es entspricht einem Original, welches nach der Information des Verlegers im Pendschab in Nordindien auf dem Flusse Bias (Fig. 11) gebräuchlich ist. Auch hier läßt die Literatur vieles an Genauigkeit

viereckigen, nach vorn zu verschmälertem Gerippe aus Zweigen und ist mit vier aneinandergenähten Häuten von Yaks überspannt. Die Felle werden nach oben hin von einem das Bootsgeländer bildenden Holzring festgehalten.

Gefahren wird mit dem Boote bloß stromabwärts, während es von einem einzelnen Mann stromaufwärts getragen wird. Vier und noch mehr Personen haben darin Platz. Ein einziger Ruderer ist mit der Lenkung des Fahrzeuges betraut. Er handhabt ein an seinem Ende gabelförmig geteiltes Ruder. Zwischen den Zinken der so entstandenen Gabel ist ein Lederstück befestigt. Sämtliche Personen- und Waren-

¹⁾ Karl Eugen Ujfalvy, „Aus dem westlichen Himalaja“, S. 43. Leipzig 1884.

²⁾ Heinrich Schurtz, „Urgeschichte der Kultur“, S. 461. Leipzig und Wien 1900.

¹⁾ Sven Hedin, „Transhimalaja“, S. 957 ff. und Abbildung auf S. 193. Leipzig, Brockhaus, 1910.

Fig. 15.



transporte auf dem Tsangpo werden nach Sven Hedin in dieser Weise bewerkstelligt.

Der Bericht des Forschers entspricht seinen Reisen in diesem Gebiete in den Jahren 1906 bis 1908.

Einem Fellboote vom Typus 4 begegnen wir nach Futterer¹⁾ im südwestlichen China auf dem Hoangho bei seinem Austritte aus dem Dschupargebirge. Dieses Gerüstboot (Fig. 12) besteht aus 6 bis 8 aufgeblasenen Yakhäuten, auf die ein hölzernes Balkenwerk gelegt ist. Es ist vierseitig und verjüngt sich nach vorne. Dort ist noch ein zweites Balkengitterwerk daraufgesetzt. Vorne und hinten sind, auf mächtigen Pfosten ruhend, je zwei Ruder angebracht.

Der Passagier sitzt auf den auf dem Balkenwerk verstaute Gepäckstücken. Rückwärts steht ein Ruderer, vorne betätigen sich zumeist zwei, manchmal auch nur ein Ruderer.

Wieder erscheint mir die Literatur hier lückenhaft. Sollte denn dies der einzige Ort in China sein, wo ein derartiges Fellboot vorkommt? Und diese einzige Erwähnung eines solchen Vorkommnisses in China entnehmen wir einem geologischen Werke! Herrn Prof. Dr. O. Franke in Hamburg verdanke ich eine auf die Vergangenheit Chinas bezügliche Mitteilung: In dem chinesischen Geschichtswerke „Pei schi“, das im 7. Jahrhundert n. Chr. Geb. abgefaßt ist, heißt es im Kap. 94 unter anderem von den Schi Wei: „Wenn sie über die Flüsse setzen, so benutzen sie Flöße aus zusammengebundenem Reisig oder sie machen Boote aus Fellen.“ Durch Plath²⁾ und Klaproth³⁾ wissen wir, daß die Schi Wei oder Chi Goei oder Chi Quei einem zu den Tungusen gehörigen Volksstamme, der in 5 Horden zerfiel, zuzuzählen sind. Sie wohnten oberhalb der Einmündung des Sungari in den Amur. Leider fehlen alle näheren Angaben über die Art dieser Fellboote. Prof. J. J. M. de Groot in Leiden hatte die Freundlichkeit, mir mitzuteilen, daß

¹⁾ K. F. Futterer, „Durch Asien“, S. 23 ff. Berlin 1909.

²⁾ Dr. Joh. Plath, „Die Völker der Mandschurei in der Geschichte des östlichen Asiens“, Bd. I, S. 80 ff.

³⁾ J. Klaproth, „Tableaux historiques de l'Asie“, im Textband S. 91, im Atlas S. 12. Paris 1826.

ihm nichts über das Vorkommen von Fellbooten oder Schwimmsäcken in China bekannt sei.

II. Nördliches Asien.

Im nördlichen Asien begegnen wir bloß dem Typus 2, und zwar dessen Unterart, dem Umiak, und dem Typus 3. (Siehe die später folgende Beschreibung.) Doch haben sich seit der Zeit, aus welcher uns diesbezügliche Nachrichten vorliegen, die Verhältnisse ziemlich geändert.

Typus 2 war entsprechend einer Nachricht von Strahlenberg¹⁾ im Jahre 1730 nicht nur bei den Korjaken, wie heute, sondern auch bei den Kamtschadalen verbreitet. Wir müssen, da er von zusammenlegbaren Booten dieser Völker spricht, wohl an Fellboote kahnförmiger Art denken. Es resultiert ja bei Trennung von Fell und Gerippe, die auch in der Gegenwart vorkommt, eine Art Zusammenlegbarkeit. Außerdem erwähnt der Verfasser, daß er ein solches Boot, dessen „Sprossen“ aus „Walfischbein“ und dessen Überzug aus Seehundsfellen hergestellt war, in der Stadt Tobolsk gesehen habe. Es ist wohl so gedacht, daß hier statt des gewöhnlichen hölzernen Gerippes ein solches aus Barten des Walfisches verwendet wurde. Strahlenberg berichtet da besonders über die Penschini, die wir wahrscheinlich als eine Unterabteilung der Korjaken am Flusse Penschina zu deuten haben, und sagt von ihnen, daß sie Fellboote für den Seehundsfang bauten, die 30 bis 40 Mann fassen konnten. Für die unter Kamtschadalen üblichen Fellboote war damals der russische Ausdruck „Baidara“ (wie übrigens auch heute noch) üblich, den Strahlenberg mit dem altkeltischen Worte für Kahn „bad“ und dieses wieder mit dem deutschen „Boot“ in Zusammenhang bringt.

Eine Nachricht aus dem Jahre 1783 von Georgi²⁾ teilt uns mit, daß die Kamtschadalen Boote aus „Holz und Fischbein“ hätten

¹⁾ Johann Philipp v. Strahlenberg, „Der Nord- und östliche Teil von Europa und Asien“, S. 100 ff. Stockholm 1730.

²⁾ Georgi, „Beschreibung aller Nationen des Russischen Reiches“, S. 355. Leipzig 1783.

(unter „Fischbein“ sind wohl wieder die Barten der Wale zu verstehen). Daraus würde hervorgehen, daß möglicherweise um diese Zeit bei den Kamtschadalen die Fellboote vom Typus 2 abgekommen sind und, entsprechend dem stärker werdenden russischen Einflusse, durch hölzerne Boote ersetzt wurden.

Wenn uns aus dem Jahre 1878 eine Meldung seitens A. F. Rittichs¹⁾ vorliegt, daß die Namollos Fellboote besaßen, so stimmt dies mit der heutigen Verbreitung der Fellboote überein; denn die Namollos sind nach Friedrich Müller²⁾ jene Abteilung Tschutschken, die zwischen der Koliutschinbai im Norden und dem Golf von Anadyr im Süden wohnen und auch unter dem Namen Strand- oder Küstenschutschken oder Tuski bekannt sind. F. Müller zufolge sind sie vor 300 Jahren aus Nordwestamerika eingewandert. Nach Rittich waren ihre Fellboote vom Typus 2 damals mit Walroßhaut überzogen, besaßen ein Gerippe aus Treibholz, flachen Boden, senkrecht aufsteigende Wände, vorn und hinten scharfe Schnäbel. Sie wurden ebenfalls „Baidara“ genannt.

Was die Gegenwart betrifft, so entnehmen wir aus den Mitteilungen von Bogoras³⁾ und Jochelson⁴⁾, daß die Jakuten, Jukagiren und Kamtschadalen keine Fellboote besitzen. Dies ist bei den Kamtschadalen erstaunlich, da sich an ihren Küsten hinreichend Seehunde fänden, deren Häute zu jenen Zwecken Verwendung finden könnten. Die Tschutschken benutzen Fellboote, soweit sie die Küsten bewohnen. Dabei werden von ihnen Walroßhäute verwendet. Die Inlandtschutschken haben meist gar keine Boote, manchmal aber hölzerne, die sie von Jukagiren und Jakuten kaufen. Zu Flußübergängen im Winter bedienen sie sich manchmal der hölzernen Bestandteile ihrer Schlitten, kombiniert mit den Fellen

¹⁾ A. F. Rittich, „Ethnographie Rußlands“, im Ergänzungsheft 54, zu Petermanns Geogr. Mitteilungen, S. 13. Gotha 1878.

²⁾ Friedrich Müller, „Allgemeine Ethnographie“, S. 232. Wien 1879.

³⁾ Bogoras, „The Tchutchkee“ in „The North Jesup Expedition“, Bd. VII, herausgegeben von Franz Boas, S. 126 ff. New York 1909.

⁴⁾ Jochelson, „The Koryak“, in demselben Sammelwerke, Bd. VI, S. 528 ff. 1910.

ihrer Zelte, so daß hieraus auch eine Art Fellboote resultieren. Die asiatischen Eskimos besitzen die gleichen Fellboote wie die Tschutschken. Die Korjaken gebrauchen an der Beringsee Fellboote mit Walroßhäuten, die sie nur in allerletzter Zeit wegen des Seltenerwerdens der Walrosse durch Seehundsfelle ersetzen. Bei den Korjaken am Ochotskischen Meere finden wir nur Seehundsfelle zur Bekleidung der Schiffe verwendet. Diese hier erwähnten Fellboote vom Typus 2 gleichen ganz und gar dem Frauenboot (Umiak) des arktischen Amerika und zeigen nur ganz geringe Abweichungen davon.

Typus 3 (der Kajak) im nördlichen Asien gleicht auch wieder ganz dem Kajak des arktischen Amerika. Er steht bei den asiatischen Eskimos, den küstländischen Tschutschken, mit einer später zu erwähnenden Ausnahme, und den Korjaken in Verwendung, von denen er in der Penschinabai gebaut wird (Jochelson¹⁾). Im Gegensatz zu Jochelson behauptet Nelson²⁾, daß er bei den asiatischen Eskimos niemals Kajaks gesehen habe. Während Nelsons Nachrichten aus dem Jahre 1899 stammen, datieren die von Jochelson aus dem Jahre 1910. Da wir weder die Richtigkeit der Angaben des einen noch des anderen unserer Gewährsmänner bezweifeln wollen, so müssen wir annehmen, daß die asiatischen Eskimos, vielleicht durch umgebende Volksstämme beeinflußt, schließlich sich auch des Kajaks bedienen, der ihnen ursprünglich fremd war. Den an der Küste des Stillen Ozeans wohnenden Tschutschken ist der Kajak unbekannt.

Aus dem Jahre 1783 findet sich eine Nachricht von Georgi³⁾, aus der hervorzugehen scheint, daß der Kajak bei den Jukagiren vorgekommen ist. Dieser Autor bringt eine darauf hinweisende Abbildung. Da Georgi erwähnt, daß die Lebensweise der Jukagiren der der Jakuten ganz ähnlich war, können wir mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit annehmen,

¹⁾ Jochelson, das erwähnte Werk an der erwähnten Stelle.

²⁾ Edw. W. Nelson, „The Eskimo about Beringstrait“, im 18. Ann. Rep. of the Bureau of Ethnology, S. 218. Washington 1899.

³⁾ Georgi, das erwähnte Werk, S. 271 ff.

daß die Jakuten auch Kajaks besaßen, daß also beide Völker wahrscheinlich Fellboote vom Typus 2 und 3 (die Formen des arktischen Amerika) hatten, da wir im allgemeinen diese beiden Typen vereint vorkommend finden. Es wäre erstaunlich, annehmen zu müssen, daß es bei den Jukagiren niemals Fellboote gegeben habe, da sie mit den Tschutschken, Korjaken, Kamtschadalen und Eskimos dem Kulturkreis der Polarvölker angehören.

Soweit ich ohne Zurateziehung russischer und arabischer Quellen für Asien auskommen konnte, hat sich folgendes ergeben: Im Altertum hat es Fellboote und Felle im Urmiasee in Armenien und in Mesopotamien und in China bei den Tschi-Wei im Amurgebiete, möglicherweise auch in Südarabien gegeben. In der Gegenwart gibt es Fellboote und Felle in Mesopotamien, im Gebiete des Amu Darja, im Pamirgebiete, im südöstlichen Teile von Tibet, im südwestlichen Teile von China (am Hoangho), im nördlichen an den Himalaja grenzenden Indien, wahrscheinlich auch in vielen bergigen Gegenden Zentralasiens, die leider in der Literatur nicht näher präzisiert sind. Dann gibt es heutzutage bei den Tschutschken, Korjaken und asiatischen Eskimos Fellboote, während es im 18. Jahrhundert sicher bei den Kamtschadalen und möglicherweise auch bei den Jukagiren und Jakuten welche gegeben hat (s. Karte auf S. 177).

C. Amerika.

Die Polarvölker Asiens zeigen vielerlei Beziehungen zur Bevölkerung des arktischen Amerika, so auch hinsichtlich der bei ihnen vorhandenen Boote. Auch hier finden wir wieder Typus 2 in seiner Unterart, den „Umiak“, und den Typus 3, den Kajak.

Die für alle Polarvölker am meisten zutreffende Beschreibung des Umiak und des Kajak finden wir bei A. Byhan¹⁾, weshalb ich sie auch hier wiedergeben will:

Typus 2, Unterart Umiak. „Sein Gerippe besteht aus einem ziemlich breiten ela-

stischen Kiele und biegsamen Längsrippen an den Seiten. An sie sind Querstangen, welche die Seitenwände und den flachen Boden steifen, mit Lederriemen, bei den Tschutschken auch mit gefaserten Walfischbarten angebunden. Als Materialien kommen beim Bau des Gestelles Treibholz und Walfischknochen zur Verwendung und der Überzug des Bootes wird aus Seehunds- oder zwei- und dreifach gespaltenen Walroßhäuten zusammengenäht. Die Länge beträgt 7 bis 10 m, die Breite 1,5 bis 3 m, die Tiefe 70 bis 90 cm und die Tragkraft 5 bis 10 Zentner. Bei den Eskimos heißt dieses große Fellboot, welches gewöhnlich nur von den Weibern gerudert wird, Umiak, in Sibirien Baidara, auf tschutschkisch auch Atkuat.“

Nun die Beschreibung von Typus 3 (Kajak), ebenfalls nach Byhan (ebenda): „Der typisch polare Kajak, welcher sich von jenem (nämlich dem Umiak) dadurch unterscheidet, daß er ein vollständiges Verdeck besitzt und einsitzig ist, selten zwei- oder dreisitzig (Aläuten, Port Clarence). Der Boden ist gewöhnlich flach, das Verdeck gewölbt; die Enden sind spitz, das hintere verlängert und etwas aufgebogen; bei aläutischen Booten ist das hintere Ende senkrecht abgesetzt, das vordere in zwei Spitzen gespalten, die Breite beläuft sich auf 0,5 m, die Tiefe auf 12 bis 15 cm, die Länge auf 5 bis 10 m, und das Gewicht auf 25 bis 60, selten bis auf 100 Pfund (Nugumiut). Der Überzug wird aus 3 bis 6 Robbenfellen und zwar in rohem Zustande angenäht, damit sie beim Trocknen sich fest über das Gerüst spannen. Letzteres wird aus Treibholz, Weidenästen (Grönland, Aläuten) oder Walfischrippen hergestellt und besteht aus je zwei Längsrippen am Boden und am Rande, zwischen denen sich 30 bis 60 Seitenstützen spreizen. An den Seitenwänden findet sich gewöhnlich nur je eine Längsrippe, selten mehr. Das Verdeck wird von 10 bis 20 gewölbten Querhölzern getragen. Ungefähr in der Mitte des Verdeckes ist eine kreis- oder eirunde Öffnung angebracht, worin der Kajakmann sitzt. Sie ist meist von einem hölzernen Ring umgeben, woran ein anderer aus Seehundsfellen oder -darm befestigt ist, der um den Ruderer luftdicht angeschnürt werden kann... Vor und hinter dem Kajak-

¹⁾ A. Byhan, „Die Polarvölker“. Quelle und Meyer. Leipzig 1909.

ring sind quer über das Verdeck mehrere Riemen gespannt, unter welche Wurf Brett, Harpunen, Messer usw. geschoben werden. An den Seiten hängen Leinen zum Bugieren von erlegten Seehunden, Wallrossen usw., und dicht vor dem Kajaking liegt die Harpunenleine, meist auf einem besonderen Gestell. An den beiden Enden des Kajaks sind öfters Schienen aus Walfischrippen aufgelegt, damit der Fellbezug nicht so leicht von Steinen oder Eisschollen durchgeschnitten wird.⁴

Fellboote vom Typus 2 und 3 besitzen also in Amerika die Aläuten, die Alaskaeskimos, die Mackenzieeskimos, die Zentraleskimos, die Labradoreskimos und die Grönlandeskimos.

Die Aläuten besitzen beiderlei Arten von Fellbooten (Typus 2 und 3). Nach Nelson¹⁾ gibt es auf den Aläuten Kajaks mit zwei bis drei Einstiegöffnungen, die aber auf russische Anregung entstanden sind, sich auch in dem benachbarten Teil von Alaska verbreitet haben, in den meisten Fällen aber nicht von den Eingeborenen, sondern bloß von den Weißen benutzt werden. Nach Murdoch²⁾ sind die Umiaks der Aläuten durch russischen Einfluß so stark modifiziert, daß sie schwer als Umiaks zu erkennen sind.

Nach Bancroft³⁾ werden die Fellboote in Alaska sowohl im Innern als auch an der Küste südwärts vom Mount Elias allmählich infolge des Einflusses der Weißen durch hölzerne Boote verdrängt. Nach Nelson (ebenda) besitzen die Alaskaeskimos von der St. Lawrenceinsel keine Kajaks. Nach Murdoch (ebenda) trifft man bei den Alaskaeskimos in der Umgebung von Point Barrow Umiaks, die aus Seehunds-, Walroß- oder in selteneren Fällen aus Eisbärenhaut hergestellt sind. Bei dieser Gruppe von Eskimos wird der Umiak von den Männern, im Verhältnis zum Kajak, viel mehr

benutzt, als beispielsweise in Grönland. Dort wird bekanntlich der Umiak auch vielfach von Frauen gebraucht, daher der dänische Ausdruck „Frauenboot“ dafür. In Port Clarence gibt es nach Murdoch (l. c.) auch Kajaks mit zwei Öffnungen für zwei Personen. Die Alaskaeskimos in der Umgebung der Beringstraße haben nach Nelson (l. c.) oft an ihren Kajaks Malereien, welche mythologische Tiere darstellen. Besonders häufig sieht man an den Kajaks dieser Region am hinteren Ende ein kreisrundes Ornament eingeschnitten.

Nach Boas¹⁾ ist es an den Kajaks der Zentraleskimos von der Westküste der Hudsonbai auffällig, daß sie viel leichter sind als die Kajaks in Grönland.

Nach Bessels²⁾ besitzen die Smithsundeskimos keine Kajaks, wie uns Boas³⁾ mitteilt. Murdoch (l. c.) hingegen berichtet, daß die Smithsundeskimos überhaupt keine Boote haben. Wegen der beinahe immerwährenden Vereisung dieser Gegenden ist dies wohl möglich. Jedenfalls geht aus diesen beiden Angaben hervor, daß diese Gruppe der Eskimos des Kajaks entraten.

Die Grönlandeskimos haben Umiaks und Kajaks, sowohl an der West- als auch an der Ostküste. Die Kajaks der verschiedenen Küstendistrikte des dänischen Westgrönland variieren ziemlich stark in der Form, wie ich mich⁴⁾ selbst überzeugen konnte. Infolgedessen kann ein Geübter beim Anblick eines solchen Kajaks sicherlich angeben, aus welcher Gegend er stammt.

Durch Friederici⁵⁾ erfahren wir, daß sich auch einzelne Indianerstämme in früherer Zeit der Typen 2 und 3 bedient haben, des

¹⁾ Franz Boas, „The Eskimo of Baffinland and the Hudsonbai“, im Bulletin of the American Mus. of Nat. History, Bd. XV, S. 76. Washington 1901.

²⁾ Bessels, „Amerikanische Nordpolexpedition“. Leipzig 1874.

³⁾ Franz Boas, „The Centraleskimo“, im 6. Ann. Rep. of Bureau of Ethnology, S. 486. Washington 1888.

⁴⁾ Rudolf Trebitsch, „Bei den Eskimos in Westgrönland“. Berlin, Dietrich Reimer, 1910.

⁵⁾ Dr. Georg Friederici, „Die Schifffahrt der Indianer“. Stuttgart, Strecker und Schröder, 1907, Kapitel „Fellboote“. Friederici bezeichnet nur unseren Typus 2 (Umiak) und Typus 3 (Kajak) mit dem Namen „Fellboot“.

¹⁾ Edward Nelson, „The Eskimo about Beringstrait“, im 18. Ann. Rep. of the Bureau of Ethnology, S. 216 ff. Washington 1899.

²⁾ J. Murdoch, „Ethnographical results of the Point Barrow-Expedition“, im 9. Ann. Rep. of the Bureau of Ethnology, S. 340 ff. Washington 1892.

³⁾ Hubert Howe Bancroft, „The native races of the Pacific states of North America“. Bd. I, S. 59 ff. (5 Bde.). Leipzig 1875.

Umiaks und des Kajaks. So hat es in Alaska bei den zu den Athapasken gehörigen Kenai Kajaks gegeben. Die Atuahs, ebenfalls ein Stamm der Athapasken am Kupferminenfluß, Nachbarn der Zentraleskimos, besaßen Umiaks. Von den Algonkins verwendeten die Micmacs bis in die allerletzte Zeit Umiaks aus Renntierfellen. Sie sind die südlichen Nachbarn der Labradoreskimos. Auch in Kalifornien hat man früher manchmal Umiaks beobachtet.

Nach Friederici handelt es sich, wenn bei Indianern Umiaks und Kajaks angetroffen wurden, immer um eine käufliche Erwerbung oder eine Nachahmung dieser ausgesprochenen Eskimoobjekte.

Durch Friederici¹⁾ wissen wir, daß in früheren Zeiten bei manchen Indianerstämmen Nord- und Südamerikas Typus I, das Schalenboot, anzutreffen war, und zwar in Gegenden, wo es Rinder gab, oder wo solche von Europäern eingeführt worden waren.

In Nordamerika fand man Typus 1: bei verschiedenen Stämmen der Selischfamilie, bei den am Jukon wohnenden zu den Athapasken gehörigen Krähenindianern oder Tschutschone-Kutschin, bei verschiedenen Gruppen des Präriestammes der Sioux, so bei den Völkern der Assiniboins, der Minitaree, der Mandans, bei den Bewohnern des unteren Missouri und Platte und bei den im Südosten der Vereinigten Staaten wohnenden Tschiroki.

In den meisten Fällen waren diese unter dem Namen „Bullboat“ bekannten Boote aus einem kreisrunden Gerüst von Weidenruten oder -zweigen mit einer darüber gespannten Bisonhaut gefertigt, so daß sie ganz dem in Irland am Boyne üblichen Rundboote glichen. Otis Mason²⁾ verdanken wir eine solche dem U. S. Nationalmuseum in Washington entnommene Abbildung. Friederici vergleicht ihre Form mit einem „aufgespannten, auf dem Wasser schwimmenden Regenschirm aus den Zeiten unserer Vorfäter“, oder mit einer „modernen Gummibadewanne“. Die Selisch-

stämme benutzten statt der Bisonfelle ihre ledernen Zeltdecken, die Tschirokis zuweilen Bärenfelle. Die Krähenindianer bedienten sich auch dreieckiger oder viereckiger Gerüste, wobei sie zum Überspannen derselben mehrere Bisonfelle nahmen. Auch die Halbblutindianer und die weißen Trapper brachten an den Booten zwei Felle an.

In Südamerika fand und findet sich Friederici zufolge noch heute (?) Typus I, das Schalenboot. Es ist dort unter dem Namen „Pelota“ bekannt und zwar: in den Llanos von Columbien und Venezuela, in der Landschaft Mojos in Bolivia, in Brasilien, in den Provinzen Matto Grosso und Rio grande do Sul, in Uruguay und in den Pampas von Argentinien.

Die Form wechselt bei der „Pelota“ ebenfalls von rund bis drei- und viereckig. Die Benutzung des in Nordamerika nicht mehr und in Südamerika noch (?) gebräuchlichen Bootes ist in beiden Teilen Amerikas dieselbe. Gewöhnlich dient es nur zum Übersetzen von Flüssen, in selteneren Fällen zur Schiffahrt. Es ist so leicht, daß eine Person es bequem tragen kann, trotzdem es erhebliche Lasten zu befördern vermag. Bei Nichtgebrauch wird es zum Trocknen gelegt. Der Fortbewegung des Bootes dient ein Ruder, ein schwimmendes Pferd, an dessen Schweif der Kahn gebunden war, oder ein schwimmender Mensch, der es stößt oder manchmal mittels eines Lassos dirigiert. Friederici zufolge waren dereinst die Gauchoweiber in St. Jago dal Estero in Argentinien (die Gauchos sind Mischlinge von Spaniern und Indianern) als „Pelotaschwimmerinnen“ sehr geschätzt.

Auch der Typus 4, das Gerüstboot, war in Amerika anzutreffen (Friederici¹⁾). Dieses Fahrzeug ist in Amerika unter dem Namen „Balsa“ bekannt, womit jedes floßartige Transportmittel bezeichnet wird. In diesem speziellen Falle spricht Friederici von einer „Tierhautbalsa“. Sie bestand aus mehreren mittels Riemen verbundenen Stangen, die auf zwei luftgefüllten Seelöwenfellen ruhten. Diese waren vorn in einem spitzen Winkel zusammen genäht, rückwärts jedoch standen sie weiter

¹⁾ Dr. Georg Friederici, „Die Schiffahrt der Indianer“, Kapitel „Das Bullboat“.

²⁾ Otis Mason, „The origins of invention“, S. 363. London 1895.

¹⁾ Friederici, ebenda, im Kapitel „Die Balsa“.

voneinander ab. An beiden war ein Luftschlauch angebracht, der es ermöglichte, Luft einzublasen, falls die Luftfüllung irgendwie nachgelassen hatte. Die Länge des Fahrzeuges betrug bis zu 2,75 m. Vier Personen mit Gepäck konnten darauf untergebracht werden. Diese Gerüstboote wurden auf dem Meere, manchmal sogar auch mit Segeln, benutzt.

Die „Tierhautbalsa“ kam in Peru, in der Provinz Arequipa und in Chile in der Landschaft Atacama und in der Umgebung der Stadt Concepcion vor. Im Jahre 1834 sah J. Meyen¹⁾ solche Fahrzeuge im nördlichen Peru und im südlichen Chile.

Zusammenfassend können wir über Amerika folgendes aussagen: Fellboote (Typus 2 und 3) finden wir nahezu bei allen Eskimostämmen in der Gegenwart (s. Karte); in der Vergangenheit gab es Fellboote auch bei vielen Indianerstämmen Nord- und Südamerikas. In Südamerika scheinen Fellboote noch heutzutage (?) vorzukommen. Doch macht es mir den Eindruck, als ob für diese die Indianerstämme Amerikas betreffende Frage die Literatur an Klarheit einiges zu wünschen übrig ließe. Leider war ich nicht in der Lage zu konstatieren, ob Zusammenhänge zwischen den in Großbritannien und Nordamerika und zwischen den in Spanien im Altertum und Südamerika anzutreffenden Formen bestehen. Hoffentlich wird die historische Forschung sich dereinst auch dieser Frage annehmen.

Auffallend ist es, daß wir das Fellboot in Europa, Asien und Amerika antreffen, daß aber zwei ganze Erdteile, nämlich Afrika, Australien und Polynesien, dieses Verkehrsmittels vollständig entraten. Ling Roth²⁾ zufolge war es auch in Tasmanien nie zu finden. Dabei weist Roth auf eine irrige Angabe Ratzels³⁾ hin. Ling Roth, einem der gründlichsten Kenner Tasmaniens, glaubend, müssen wir auch annehmen, daß die

bei Waitz¹⁾ und sonst etwa in der Literatur vorkommenden Angaben über das Vorhandensein von Fellbooten in Tasmanien falsch sind.

Daß in Afrika keine Fellboote zu finden sind, erhellt zur Genüge aus der Literatur. Es ist aber verwunderlich, da hinreichende Gründe anthropogeographischer Natur für das Auftreten dieser Objekte im schwarzen Erdteil sprächen. Wissen wir doch, daß in vielen Teilen Afrikas große Rinderherden gehalten werden, an Häuten könnte es also nicht fehlen. v. Luschan²⁾, einer der gründlichsten Kenner Afrikas, erwähnt niemals Fellboote, trotzdem er von „genähten“ Booten erzählt, die sich in Ostafrika vorfinden, und nichts anderes als Rindenkähne sind.

In Australien und Polynesien hat sich von jeher der malaiische Einfluß deutlich geltend gemacht. Und die Malaien waren stets im Besitze sehr seetüchtiger hölzerner Kähne. Das Auftreten von Fellbooten in diesem Erdteile hätte also bloß einen Rückschritt gegenüber den von Westen her importierten Transportmitteln auf dem Wasser zu bedeuten gehabt. Auch sprechen hier anthropogeographische Gründe gegen das Vorkommen von Fellbooten: fehlen doch auf diesen Inseln, mit Ausnahme von Neuguinea und Neuseeland, größere Tiere, deren Häute für derartige Zwecke in Betracht gekommen wären.

Wenn wir nun auf das Verbreitungsgebiet der Fellboote und Schwimmsäcke zurückblicken, müssen wir uns sagen, daß es so viele Lücken aufweist, die durch weite Länderräume gebildet sind, daß wir schon deshalb hier nicht an kulturelle Zusammenhänge zwischen den einzelnen Regionen des Vorkommens dieser Objekte denken können. Andererseits läge aber bei einer so determinierten Konstruktion, wie der des Fellbootes, von vornherein die Versuchung nahe, Zusammenhänge aufzustellen. Doch wollen wir den Tatsachen keinen Zwang antun und ihre Erklärung lieber in Bastians bekannten „Elementargedanken“ suchen. Wir müssen also annehmen, daß das Fellboot an verschiedenen Punkten der Erde spontan, ohne Beeinflussung anderer Gebiete erfunden wurde. Es geht also hier, wie in so vielen Fällen, nicht

¹⁾ J. Meyen, „Reise um die Erde“, Bd. I, S. 221. Berlin 1834.

²⁾ R. Ling Roth, „The aborigines of Tasmania“, S. 158. Halifax 1899.

³⁾ Friedrich Ratzel, „Völkerkunde“, 2. Aufl. (2 Bde.), Bd. I, S. 352. Leipzig und Wien 1894 und 1895.

¹⁾ Dr. H. Waitz, „Anthropologie der Naturvölker“, S. 812. Leipzig 1862—1877.

²⁾ F. v. Luschan, „Über Boote aus Baumrinde“, in der Zeitschrift „Aus der Natur“, Jahrg. 1907.

an, bloß aus der Gleichartigkeit eines an verschiedenen Punkten der Erde vorkommenden ethnographischen Objektes auf irgendwelche kulturhistorische Zusammenhänge, wie es ja die Schule Gräbner, Ankermann und Foy¹⁾ so gerne tut, schließen zu wollen.

Es erübrigt mir noch, dem Philologen, Herrn cand. phil. Friedrich Glaeser in Wien, der für die korrekte Übersetzung und richtige

¹⁾ F. Gräbner, „Kulturkreise und Kulturschichten in Ozeanien“, in der Zeitschr. f. Ethnologie, 37. Jahrg., S. 28 ff. Berlin 1905. — Derselbe, „Die melanesische Bogenkultur und ihre Verwandten“, Anthropos, IV, 1909, S. 730 ff. — B. Ankermann, „Kulturkreise und Kulturschichten in Afrika“, in der Zeitschr. f. Ethnologie, 37. Jahrg., S. 54 ff. Berlin 1905. — W. Foy, „Führer durch das Rautenstrauch-Joest-Museum der Stadt Cöln“, Cöln 1910.

Beurteilung der von mir angeführten Quellen in lateinischer und griechischer Sprache gesorgt hat, wärmstens zu danken. Die Herren Prof. Michael Haberlandt, Prof. Moritz Hoernes, Prof. Eugen Oberhummer, Dr. Arthur Haberlandt in Wien, Prof. Weule in Leipzig, Dr. Eduard Hahn in Berlin, Prof. G. Thilenius, Dr. A. Byhan in Hamburg, Prof. E. Haddon in Cambridge, Prof. E. Amwyl in Aberystwith in Wales und Sven Hedin in Stockholm haben mir bei der Zusammenstellung der Literatur in dankenswertester Weise zur Seite gestanden. Herrn Prof. Michael Haberlandt fühle ich mich noch außerdem für die werktätige Förderung dieser Arbeit auf das tiefste verpflichtet.



