

Österreichisches Museum für Volkskunde  
BIBLIOTHEK

Nr. 46351

Standort N:15



Heinrich Freybock

3220

Dissertation

Zuf. befähigt, 14 Abbildungen mit der Dissertation betreff  
Drucklegung freizugewonnen zu geben und ersichtlich nach  
selben Abb. in fünf bis 6 Monaten wieder beizufügen.

Wien, 26. Juni 1911



Heinrich Freybock







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 irgendeiner andern 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 sub 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, resp.



den Stellen eine Oeffnung hat, wo der, resp. 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 Landesitte wechselnd eine Anzahl von zu Luft gefüllten Säcken vereinigten Tierhäuten befestigt.

5.) Tierfelle oder deren Surrogate, die zu Luft gefüllten Säcken vereignet werden und zum Schwimmen durch Flüsse dienen.

Schurtz<sup>1)</sup> bringt die Fellboote in einer von ihm gegebenen Einteilung der Schiffe mit den Rindenbooten und den zusammengesetzten Holzkähnen in eine Gruppe, während er dieser eine andere aus den Einbäumen gebildete Gruppe gegenüberstellt. Er unterscheidet nämlich Schiffe, die aus flächenhaften Stücken erst zu einem Hohlkörper zusammengefügt werden, und solche, die aus einem soliden Körper durch Aushöhlen verfertigt werden. Doch wäre es sicherlich gefehlt, wollte man, von dieser Einteilung beeinflusst, auf irgendeine Entwicklung des Fellbootes aus dem Rinden- oder Holzboot, oder 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 vorn herein dem Menschen zur Verfügung stehende Material

---

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



verantwortlich zu sein. Diesen Standpunkt teilt auch Eduard H a h n . Doch kommt man, wie sich im Verlauf dieser Abhandlung zeigen wird, mit diesen Argumenten nicht allerorts zur Erklärung des Vorhandenseins oder nicht Vorhandenseins von Fellbooten aus.

U e b e r 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 ~~werden~~ und die Richtung von Westen nach Osten eingeschlagen werden.

#### A. E u r o p a .

Hier finden wir Typus 1 und 2 vor allem in G r o s s - b r i t a n n i e n vertreten und dort unter dem Namen „C o r a c l e " 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 „C o - r a c l e " möge Folgendes dienen: Aus der Literatur <sup>2)</sup> geht hervor, dass sich das Wort aus dem Irischen „Curach", welches so viel

1) „Ueber die Entstehung der ältesten Seeschiffe in der „Zeitschrift für Ethnologie", Berlin, 1907, Heft 1 und 2.

2) Holders altceltischer Sprachschatz unter „curucos".

O. Schrader's „Reallexikon der indogermanischen Altertumskunde" unter „Schiff-Schiffahrt".

Whitley Stokes „Urkeltischer Sprachschatz", unter „Kuruko".

„Thesaurus Linguae Latinae", unter „curucos".

In diesen Werken sind auch einige der späterhin besprochenen lateinischen Quellen des Mittelalters und Altertums angegeben.



wie „Haut“ (des menschlichen Körpers) bedeutet, ableitet. Dieses Wort ist mit geringer Aenderung 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 armorische (bretonische) Wort „cur“ hängt damit zusammen, und hierfür wird als Wurzel das lateinische Wort „corium“, /das sicherlich wieder mit dem griechischen Worte „*χόριον*“ zusammenhängt, angeführt. Wir sind also aus ethymologischen Gründen berechtigt, „Caracle“ mit „Fellboot“ zu übersetzen, wollen aber bei dem Ausdrucke „C o r a c l e“ bleiben, um s p e z i e l l die beiden in Grossbritannien sich v o r f i n d e n d e n Typen zu b e z e i c h n e n.

Nun eine chronologische Uebersicht der das „C o r a c l e“ betreffenden L i t e r a t u r: Wir führen zunächst Stellen an, die sein Vorkommen in B r i t a n n i e n im A l t e r t u m e b e z e u g e n:

Der griechische Schriftsteller ~~Tixxexx~~ T i m a e u s , der im 3. J a h r h u n d e r t v o r C h r . G e b . l e b t e , ist unsres Wissens der E r s t e , der über das Auftreten des Fahrzeuges im Altertum berichtet. Dies entnehmen wir aus einer Stelle des Cajus Publius Plinius secundus major (23-79 n. Chr. Geb.) in dessen Historia naturalis, IV. Buch, Cap. 104 Folgendes zu lesen ist: „Der Geschichtsschreiber 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. J a h r h u n d e r t v . C h . G e b . v o n d e r V e r w e n d u n g s o l c h e r F a h r z e u g e a u f d e n b r i t a n i s c h e n I n s e l n w u s s t e n . Wahrscheinlich hatten



sie diese Kenntnis durch Pytheas<sup>1)</sup> erlangt, der um 300 v. Ch. Geb. uns seine Erfahrungen von Land und Leuten in Berichten niederlegte.

Die chronologisch nächste Erwähnung findet sich bei C a j u s J u l i u s C a e s a r (100-44 v. Chr. Geb.), der auf seinen zwei Expeditionen nach Britannien in den Jahren 55 und 54 Gelegenheit hatte, die Gebräuche der Bevölkerung kennen zu lernen. Im Buch I seines Werkes „D e b e l l o c i v i l i “ (über den Bürgerkrieg, 49-45) schreibt er in Bezug auf den Krieg in Spanien im Cap. 54, 1-3: „Als die Lage der Dinge so misslich war, alle Wege von den Reitern des Afranius besetzt waren, und man keine Brücken schlagen konnte, befahl Caesar 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 verfertigt, der übrige Schiffskörper aus Ruten geflochten und mit Häuten überzogen“.

C a j u s P u b l i u s P l i n i u s s e c u n d u s m a j o r (23-79 n. Chr. Geb.) berichtet, wahrscheinlich auf griechischen Quellen fussend, die er mit Vorliebe benützte, in seiner „H i s t o r i a n a t u r a l i s “ im Buch VII., Cap. 206: „Auch jetzt werden im b r i t a n n i s c h e n O z e a n n o c h S c h i f f e g e b a u t, d i e m i t L e d e r u m n ä h t s i n n d “. Im Buch XXXIV, Cap. 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 fabelhafter Weise, dass man es von den Inseln des atlantischen Meeres hole und zwar auf Fahrzeugen, die geflochten und mit

---

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



L e d e r u m n ä h t s i n d". Unter diesen Inseln sind jedenfalls die britischen zu verstehen, deren griechischer Name *Κασσιτερίδι*. Zinninseln von *Κασσιτερος* Zinn abgeleitet ist. Mit den beschriebenen Booten sind wohl die „Coracles", gemeint, zumal wir aus späteren Quellen wissen, dass sie wirklich zu weiten Meerfahrten benützt wurden.

Auf Plinius beruht wieder Gajus Julius Solinus, ein römischer Schriftsteller des <sup>dritten</sup> ~~zweiten~~ Jahrhunderts n. Chr. Geb. In seinem Werke „De mirabilibus mundi" („Ueber die Merkwürdigkeiten der Welt") oder „Polyhistor", das ein Excerpt aus Plinius' „Historia naturalis" darstellt, heisst es im Cap. 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 vierten Jahrhundert begegnet uns eine Nachricht des Rufus Festus Avienus. Er schreibt in seiner Dichtung „Oramariima" („Meeresküste"), V. 101-107: „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 verfertigen sie ihre Fahrzeuge aus verbundenen Fellen und durchheilen oft auf dem Leder das weite Meer." Aus den vorhergehenden Versen ergibt sich, dass der Autor von den Oestrymnides, die bei den meisten lateinischen Autoren Cassiteridis 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 waren 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 „Curraeh“ genannt werden.

Der britische Mönch Gildassapiens (504-570), 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 Titicatal 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 vierten Jahrhundert des öfters wiederholten und die wohl auch dem Titel des Werkes zugrundeliegen. An dieser Stelle taucht zum erstenmale in der Literatur das Wort Coracle in seiner lateinischen Form „curucis“ auf.

In der „Vita Columbae“ von Adamnans (Columban's Nachfolger, gestorben 704) findet sich auch eine hierhergehörige Nachricht. Columban lebte als Abt auf der schottischen Insel Jona gegen Ende des sechsten Jahrhunderts. In dem Werke heisst es in Bd. 2, 45, S. 176: „Sie (nämlich die Scoten) nahmen sich vor, die Hölzer der Wälder in Kähnen und ~~ex~~ Coracles (curucis) über das Meer zu schiffen.“

Aus dieser Stelle geht hervor, dass die alten Britannen<sup>1)</sup> ausser den Coracles auch noch Holzkähne hatten. Nach L. Banwell dienten die Coracles bloss friedlichen Zwecken, während die hölzernen Boote im Kriege verwendet wurden.

1) The ancient British Canoe, S. 59.



Lange Zeit hindurch finden wir in der Literatur keine Angaben über das Coracle. In der Neuzeit liegt uns als erste eine <sup>1)</sup> aus dem Jahre 1775 vor. Wir erfahren von Lachlan Shaw 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 benützt..... 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 mit der ronen 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 andern. 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 Invaness 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 Bädeker Grossbritanniens im Katalog des Dubliner

---

1) „History of the provence of Moray“, Edinburgh 1775, S. 164 ff.



Museums und in mehreren englischen Reisehandbüchern, so beispielsweise bei William Spurell<sup>1)</sup>. Durch mündliche Informationen an 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 und in Wales 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 Teil Irlands<sup>(Abb. 3)</sup> übliche Coracle an.<sup>(Abb. 1)</sup> <sup>(Abb. 2)</sup>

Die Art der Herstellung und Benützung wurde mir im Orte Carmarthen an 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 mittelst 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 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.

---

1) Bädeker, 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, A guide to Carmarthen and its neighbourhood, Carmarthen 1882, S. 52.



Ueber 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 ein Ruder vorhanden ist, und das für eine Person bemessene Fahrzeug sehr leicht ist, so kann nur grosse Übung über die Gefahren des Kenterns hinweghelfen. Das Ruder wird in Achter-Touren 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, benützt. 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 Keinwandstück verschlossen, welches einer nicht unmittelbar mit dem Wasser in Kontakt stehenden Stelle entnommen ~~wird~~ ist. Dabei wird ringsum behufs Erzeugung der Wasserdichtigkeit die ~~schadhafte~~ Stelle, in derselben Weise wie bei der Herstellung des Bootes, das erwähnte Gemisch aufgetragen.

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

Die Frage, woher das Coracle stammt, finden wir bei <sup>1)</sup> Daniel Wilson behandelt. Der Autor weist auf die Aehnlichkeit mit dem amerikanischen Fellboot und mit dem Eskimo-Kajak, der bekanntlich auch ursprünglich ungedeckt war, hin. Ferner bezieht er sich auf eine mündliche Tradition, der zufolge ein Eskimo der einst in Schottland mit seinem Kajak gestrandet sein soll.

---

1) „The prehistoric man,“ London 1865, Cap. VI, und S. 117.



Auf so wenig stichhältige Argumente hin glaubt Wilson einen Zusammenhang zwischen Kajak und Coracle aufstellen zu müssen, aus prähistorischen Gräberfunden in Wales <sup>vermutet</sup> ~~glaubt~~ Professor Boyd Dawkins <sup>1)</sup> 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, einem Zusammenhang zwischen Kulturgütern der Kelten und der Eskimos statuieren zu wollen, scheint doch sehr aus der Luft gegriffen. Die Marques of Bute <sup>2)</sup> 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 cursierenden Erzählung müssen wir wohl als ernsthafter <sup>3)</sup> Weise ganz unverwertbar zurückweisen. Franz Boas glaubt die Theorie von Boyd Dawkins dadurch stützen zu können, dass er auf die Aehnlichkeit zwischen prähistorischen Hapunenspitzen 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 Eskimo-Kajak 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.

- 1) Boyd Dawkins, „The ancient ethnology of Wales“ 1882 in „Y Cymrodor“ (Eine welsche in London erscheinende Zeitschrift).
- 2) Marques of Bute, „On the Ethnology of Welsh race“, in „Y Cymrodor“, London 1883.
- 3) Franz Boas, „Die Resultate der Jesup-Expedition“ in dem Werke: „Internationaler Amerikanisten-Kongress“, Hartleben, Wien und Leipzig 1908.



Meine Ansicht erhält noch eine ganz schwache Stütze durch die in Wales verbreitete mündliche Tradition, dass das Coracle von der Donau her Stamme. Wir wissen ja, dass die Kelten zur Zeit Julius Caesars die Donauländer, einen grossen Teil Deutschlands und früher schon Gallien, Spanien und Oberitalien bevölkert haben.<sup>1)</sup>

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.

2)

Der Historiker François de Mezeray behauptet, dass zur Zeit Julius Caesars an den Meeresküsten Frankreichs und Deutschlands Fellboote benützt wurden, 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 Mezeray die keltischen und germanischen Volksstämme zur Zeit Julius Caesars.

Dem römischen Schriftsteller Marcus Annaeus Lucanus (39-65 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 131-135): „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 schifft der Veneter auf den stehenden Gewässern des Po, und so schifft der Britanne über das Meer.“ Die Veneter sind ein

1) Vgl.: Richard Andree; „Die Ueberreste der Kelten“, Globus 1880.  
 2) François de Mezeray, „Histoire de France avant Clovis“, Amsterdam 1720, S. 55.



illyrischer Stamm, nicht mit dem keltischen Stamme gleichen Namens, der Gallia Lugdunensis (die Gegend des heutigen Lyon) bevölkerte, zu verwechseln.

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 Polybius oder Posidonius (2.-1. Jahrhundert v. Chr. Geburt) entnommen haben. In Strabon's „Geographica“ (Ausgabe Casanbonus) heisst es in Buch III, S. 155: „Sie (die Lusitanier nämlich) gebrauchten Fahrzeuge aus Tierfellen wegen der Ueberschwemmungen 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.

Aber auch bei den germanischen Stämmen Deutschlands scheint das Fellboot vorgekommen zu sein. So berichtet Cajus Sollius Sidonius Apollinaris aus Lyon (430-490 n. Chr. Geb.). In seinem Werke „Carmina“, Buch VII, (V. 370 ff) heisst es: „Der sächsische Seeräuber, dem es ein Spieß ist, auf seinem Felle das britannische Meer zu durchfurchen 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“ (Ethymologien), Buch XIX, Cap.1, wo er „de ~~navibus~~ navibus“ abhandelt (Er spricht hier von „myoparo“<sup>1)</sup> d.i. eine Art von Kaperschiff, die aus dem griechischen μυοπαρω bekannt ist): „Es ist das nämlich ein Kahn, aus Weidenruten gefertigt, und mit rohem Leder überzogen, jene Art von Fahrzeugen,

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







Auch lässt sich über den dort zu vermutenden Typus des Fellbootes nichts aussagen. <sup>1)</sup> Eirikr Magnusson sucht mittelst philogogischer Argumente das Vorhandengewesensein von Fellbooten in Skandinavien für irgend eine ferne Epoche festzustellen. So weise der 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 ednem 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 nirgends in einer historischen Quelle das Fellboot in Skandinavien erwähnt sei. Ferner will Magnusson durch das Vorkommen des Wortes „sud“ (lat. suere) „nähen“ und ähnlicher Ausdrücke als Schiffsbautechnischer Bezeichnungen in skandinavischen den Schluss ziehen, dass Boote in Skandinavien dereinst genäht, d.h. also aus Fellen hergestellt worden seien. Diese Argumentation ist, glaube ich, ganz unzulässig; denn wir wissen von ~~Schiffes~~ <sup>2)</sup> Scheffer dass bei den Lappen Boote in der Art erzeugt wurden, dass Bretter mittelst Renntiersehnen oder mittelst zu Seilen gedrehter Wurzeln zusammengenäht wurden. Auf diese Weise verfertigten also die Lappen ihre Kähne. Auch ist es uns durch <sup>3)</sup> E. Hahn bekannt, dass noch heutigen Tags an der Murmanschen Küste in Russisch-Lappland Bretter mittelst Basts 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. <sup>4)</sup> Philipp Johann von Strahlenberg berichtet, dass es in der Provinz Upland in Schweden Fellboote gegeben haben müsse, weil in der „Oloffsaga“ von Leuten in Upland gesprochen werde, die ihre

- 1) Eirikr Magnusson, „Notes on shipbuilding and nautical terms of Old in the North,“ London 1906, S. 11, 14 und 16.
- 2) Scheffer, „Lappland“, Frankfurt a./M. und Leipzig, 1675, S.286.
- 3) E. Hahn, „Entstehung und Bau der ältesten Seeschiffe“, i. d. „Zeitschrift für Ethnologie“, Berlin 1907, Heft 1 und 2.
- 4) Philipp Johann von Strahlenberg, „Der Nord- und östliche Teil von Europa und Asien“, Stockholm, 1730, S. 100 ff.



Schiffe und Waffen auf dem Rücken getragen hätten. Im Zusammenhalt mit der aus „Snorri's/ Heimskringla“ erwähnte 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 Fellboote annehmen müssen. 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.

Es ist also, meiner Meinung nach, ganz ungewiss, ob in Skandinavien Fellboote von den Skandinaviern gebraucht, aber möglich, dass sie von dort lebenden Lappen benützt wurden.

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. Träger<sup>1)</sup> 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 eines von P. Träger genau beschriebenen Stückes bilden senkrecht verlaufende Weidenrutenstücke von ungefähr anderthalb m Länge und Daumenstärke. Gekreuzt werden sie durch 6 dünnere, quer über der Mitte und über den Enden der erstern verlaufende Ruten. Zwischen den Längsstäben sind noch je zwei, sich zweimal kreuzende,  $\nabla$  bogenförmig verlaufende Ruten angebracht. <sup>Abb. 4</sup> Sämtliche Bestandteile sind mittelst Basts aneinander befestigt, ebenso auch die 3 - 4 an den Seitenrändern des Gerüsts unterlegten aufgeblasenen Ziegenhäute. ~~(Typus 5)~~ 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 ~~auch~~

1) P. Träger, „Schiffsfahrzeuge in Albanien und Macedonien“, im Corr.-Bl. d. deutschen anthrop. Ges. Nr. 4 u. 5, 1904.



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. (Abb. 5)

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 Benützung werden die Ziegenfelle stets nach einmaligem Gebrauche neuerdings aufgeblasen. Die „Ziegenhautfähre“ dient jedoch niemals zu weitem Fahrten, sondern bloss zum Uebersetzen 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 genauern Verbreitung der „Ziegenhautfähre“ im nördlichen gebirgigen Teil von Albanien werden von Träger folgende Punkte angegeben:

- 1.) An der Drin, 3 Stunden nördlich von Komana,
- 2.) In Skoina,
- 3.) In Merturi Gurit,

es macht jedoch den Eindruck, dass die Verbreitung dieses Schiffsfahrzeuges noch nicht in erschöpfender Weise studiert ist. Träger's 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, möglicherweise auch in den Donauländern, an den Nordküsten Deutschlands, ~~und~~ an den Gestaden Frankreichs und



in Skandinavien, am wahrscheinlichsten in dem von Lappen bewohnten Teile.

In der Gegenwart treffen wir Fellboote und Felle in Europa: In den angeführten Teilen von Irland und Wales und an den aufgezählten Punkten in Albanien.

## B. A s i e n .

### I. Vorder-, Zentral-, Süd- und Ost-Asien.

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

Bei Herodot (484-404 v. Chr. Geb.) heisst es in seiner <sup>1)</sup> „Geschichte“ im Cap. 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, <sup>(Abb. 6)</sup> sind ganz aus Leder. Bei den Armeniern nämlich, die oberhalb der Asyrer wohnen, schneiden sie zuerst Weiden ab und machen die Rippen des Schiffs 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 stehenden 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 grössern davon können selbst eine Last von 5000 Talenten <sup>2)</sup> haben.

1) Deutsch von Adolf Schöll, Stuttgart 1855.

2) Das Talent zu 53 Pfund, 22 (Anmerkung des Uebersetzers).



Auch ist auf jedem Fahrzeug ein lebendiger Esel, auf dem grössern 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. Ebendarum 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. Solcherart 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 von Typus 1 vorhanden waren. Uebrigens ersieht man aus den assyrischen Keilinschriften nach <sup>1)</sup> Lehmann-Haupt, dass in Urmiasee in Armenien Boote von Typus 1 und auch „Keleks“ von Typus 4 <sup>(Abb. 7)</sup> während der Kämpfe des Königs Sal-manassar III. von Assyrien (7. Jahrhundert v. Chr. Geb.) zur Anwendung kamen.

Von Xenophon (445-355 v. Chr. Geb.) haben wir auch einige hierhergehörige Nachrichten. In seiner *Ἀνάβασις Κύρου*, Buch I, Cap. 5, § 10, heisst es: „Die Soldaten des Kyros übersetzten den Euphrat auf Flössen in folgender Weise: Die Felle, die sie als Zeltdecken benützten, füllten sie mit leichtem Heu an, dann brachten sie sie aneinander und fügten sie zusammen, damit das Wasser das dürre Heu nicht benützen könne.“ In demselben Werke, Buch II, Cap 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 “

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



gebraucht ist und damit Felle in Verbindung gebracht werden, so ist wohl anzunehmen, dass es sich hier um Typus 4, also um ~~ein~~ Gerüstboote handelt, wie wir sie auch in der Gegenwart hierzulande antreffen; aber es wäre immerhin möglich, dass es sich bloss um eine Kombination mehrerer Objekte von Typus 5, <sup>handelt, (Abb. 87)</sup> /umsomehr, als von dem Gerüst von 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 benützten höchstwahrscheinlich, von einander unabhängig, als Quelle für ihre diesbezüglichen Angaben dem griechischen Autor Kleitarchos, 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., Cap. 5: „Er verteilte so viel Tierhäute wie möglich, die mit trockenem Zeug, (Reisig) gefüllt waren.“ Es ist vom Uebergang über den Oxus, den heutigen Amu Darja die Rede, der ins Kaspische Meer mündet. Hier ist höchstwahrscheinlich Typus 5 gemeint, mit der auch früher erwähnten Modifikation, dass diese Schwimmblasen statt mit Luft mit Reisig gefüllt sind.

Arrhian (2. Jahrhundert n. Chr. Geb.) berichtet in seinem Werk „Ἀλεξάνδρου ἀνάβασις“, im Buch V, Cap. 12, § 4: <sup>1)</sup> (Es ist hier vom heimlichen Uebergang Alexanders über den Hydaspes in Indien die Rede) „Dort wurden die schon seit Langem herbeigeschafften Felle mit Stroh angefüllt und sorgfältig zusammengenäht. Die Reiterei und so viele von den Fusssoldaten, als die Fahrzeuge tragen konnten, setzten auf den Fellen zur Insel über.“ Ebenso ver-

1) Der heutige Fluss Behat oder Behut im ~~Y~~Pendschab in Indien.



fuhr Alexander der Grosse bei seinem Uebergang über den Istros (Donau), wie wir aus demselben Werke, Buch I, Cap. 3, § 6, entnehmen: „Alexander liess die Felle, die ihnen als Zeltdächer dienten, mit dürrem Stroh anfüllen und schiffte auf ihnen so viel wie möglich vom Heere hinüber.“ Wieder ist hier Typus 5 gemeint, aber wir müssen wieder annehmen, dass mehrere derartige Objekte zu einem Ganzen vereinigt wurden, besonders wenn wir an eine Benützung seitens der Reiterei denken.

In der Gegenwart begegnen uns in Mesopotanien Typus 1, 4 und 5.

Wenn ich Typus 1 hier erwähne, so handelt es sich freilich um eine Modifikation.<sup>(Anm. 9)</sup> Wir haben hier statt der Verkleidung des Rutengeflechts mit einer Tierhaut einen Anstrich des Fahrzeuges innen und aussen mit Pech.<sup>1)</sup> Da wir aber in diesen Regionen im Altertum den ganz unverfälschten Typus 1 antrafen, (Herodot), 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 Zeit durch Pech ersetzt worden. Einen ähnlichen technischen Uebergang von Leder zu Leinwand konnten wir ja beim Coracle in Irland und Wales beobachten. Wir entnehmen der Literatur<sup>2)</sup>, dass dieses, „Kelek“ genannte Fahrzeug bloss zum Uebersetzen einzelner Personen über den Euphrat und nicht für die eigentliche Schifffahrt benützt wurde. Nach einer schriftlichen Mitteilung des bekannten ~~Orientalisten~~<sup>Orientalisten</sup> der Wiener Universität, des Herrn Professor Dr. David Heinrich Müller, bedeutet „Kelek“ (ein Wort, das aus dem Persischen in das Türkische überging)<sup>Kürbis,</sup> offenbar, weil das Boot einer halben Kürbisschale gleicht. Aus ethymologischen Gründen wäre es freilich auch denkbar, dass dereinst ein aus wirklichen Kürbissen gebildetes Floss in Mesopotanien, analog dem Kalebassenfloss in Amerika, vorhanden gewesen sein könnte; jedoch fehlen uns über diesen Punkt alle weiteren

1) Inventar-Nummer 25484-85 der ethnographischen Abteilung des k.k. Naturhistorischen Hof-Museums in Wien.

2) Dr. Franz Kaulen, „Assyrien und Babylonien“, Freiburg im Breisgau, S. 6 und 7.



Angaben.

Der Name „Kelek“ wird aber <sup>(M. 10)</sup> in Mesopotamien fälschlich auch auf Typus 4, auf das Gerüstboot, angewendet. Nach Lehmann-Haupt <sup>1)</sup> und Kaulen <sup>2)</sup> werden in Mesopotamien für Transporte mehrerer Personen und für die Beförderung von Waren Gerüstboote benutzt. Sie bestehen aus einem Rutengeflecht, dessen Zwischenräume mittelst Brettern und Moos ausgefüllt werden. Diesem Materiale werden dann 50-300 aufgeblasene Schaf- oder Ziegenfelle unterlegt, 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 ~~erwähnten~~ <sup>angeführten</sup> Autoren wird die Verwendung dieser Gerüstboote <sup>3)</sup> bloss für den Tigris erwähnt, während Freiherr von Oppenheim sie auf dem Euphrat und Tigris gesehen haben will.

Typus 5, der uns ja für Mesopotamien auch von den alten Autoren her <sup>4)</sup> geläufig ist, kommt zufolge Lehmann-Haupt und Dr. C. Sandrečki <sup>5)</sup> heute noch zum Durchschwimmen der Flüsse vor. Sandrečki beobachtete diese unter dem Namen „Burdjuk“ bekannte Form aus dem Tigris, in der Nähe von Mosul, dem alten Ninive. 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 <sup>ursprünglich</sup> bedeutet/(nach Professor 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

- 1) C. F. Lehmann-Haupt, Das bereits erwähnte Werk S. 18 ff.
- 2) Dr. Franz Kaulen, Das bereits erwähnte Werk S. 8.
- 3) Dr. Max Freiherr von Oppenheim, „Vom Mittelmeer zum persischen Golf“, II. Bd., S. 194.
- 4) C. F. Lehmann-Haupt, Das bereits erwähnte Werk, an den erwähnten Stellen.
- 5) Dr. C. Sandrečki, „Reise von Smyrna bis Mosul“, Stuttgart 1857, I. Teil, S. 263.



erwähnte Fellboot heutigen Tags noch in Armenien anzutreffen ist. Die Beantwortung dieser Fragen müssen weiterer Forschung vorbehalten bleiben. Die von mir berücksichtigten Quellen über Mesopotamien sind sicher verlässlich, da die betreffenden Autoren ihre Mitteilungen dem persönlichen Augenschein entnehmen.

Dass Fellboote in Südarabien im Altertum vor der Epoche der grossen phönizischen Schifffahrtsperiode (1300-1000 v. Chr. Geb.) und auch nachher noch benützt worden seien, erscheint nach <sup>1)</sup> Götz wahrscheinlich. Ueber den Typus dieser Kähne lässt sich nichts aussagen. Das Volk<sup>2)</sup>, welches vor den Phöniziern dort Schifffahrt betrieb, war nach Lepsius 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 Chiwa auf dem Amu Darja, der sich in den Aral-See ergiesst. Hier kommt es nach <sup>3)</sup> Heinrich Moser vor, dass Alamantschik's, ein Turkmenen-Stamm auf ihren mit Luft aufgeblasenen Wasserschläuchen den Fluss durchschwimmen, um beispielsweise auf einem Ruderboote dahinfahrende Reisende anzugreifen. Diese Verwendung der Wasserschläuche müssen wir hierherrechnen, da sie nahezu sicher, wie aus dem Worte „Burdjuk“ hervorgeht, aus Tierfellen besteht. Das Wort Burdjuk ist ja türkisch und dürfte daher auch als Bezeichnung für die Wasserschläuche dieses Turkstammes zutreffen.

<sup>4)</sup> Nach Karl Eugen Ujfalvy werden in der Landschaft Kulu, d. i. ein Teil der indischen Landschaft Rajputana, sowie im westlichen Himalaja und in den gebirgigen Gegenden Zentralasiens aneinandergenähte mit Luft aufgeblasene Tierfelle benützt, um Flüsse zu durchqueren. Dabei legt sich der Betreffende bäuchlings auf das Objekt und lenkt es mit einem kleinen Ruder über den Fluss.

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

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

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

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



1) <sup>(Abb. II)</sup> einer Schwimmblase,  
 Das/ Schurtz entlehnte Bild, /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 gebräuchlich ist. Auch hierin lässt die Literatur vieles an Genauigkeit zu wünschen übrig. Hoffen wir, dass die Zukunft in diesem Punkte nähere Aufklärungen bringen wird. Nicht einmal die Art des benützten Tierfelles lässt sich aus den bisher vorliegenden Angaben ~~ermitteln~~ ermitteln, geschweige denn die genaue topographische Verbreitung des Objektes.

2)  
Typus 2 treffen wir nach Sven Hedin im südöstlichen Tibet, welches an den Himalaja angrenzt, an und zwar auf dem Tsangpo, einem Nebenflusse des Brahmaputra. Der Autor hat das Fell-  
 angetroffen.  
 boot in der Umgebung des Ortes Schigatse. Es besteht aus einem plumpen viereckigen, nach vorne zu verschmälertem Gerippe aus Zweigen und ist mit vier aneinander genähten Häuten von Yaks überspannt. Die ~~Äuße~~ Felle werden nach oben hin von einem das Bootsgeländer bildenden Holzring festgehalten.

Gefahren wird mit dem Boote bloss stromabwärts, während  
 einzelnen  
 es von einem ~~einzigem~~ Manne 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 Warentransporte auf dem Tsangpo werden nach Sven Hedin ~~erhalten~~ in dieser Weise bewerkstelligt.

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

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

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



Einem Fellboote vom Typus 4 begegnen wir nach Futterer im südwestlichen China auf dem Hoangho bei seinem Austritte aus dem Dschupargebirge. Dieses Gerüstboot <sup>(166/17)</sup> besteht aus 6 - 8 aufgeblasenen Yakhäuten, auf die ein hölzernes Balkenwerk gelegt ist. Es ist vierseitig und verjüngt sich nach vorne. Dort ist noch ein zweites Balkengitterwerk draufgesetzt. Vorne und hinten sind, auf mächtigen Pfosten ruhend, je zwei Ruder angebracht.

Der Passagier sitzt auf dem auf dem Balkenwerk verstauteu Gepäcksstücken. 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 sein, wo ein derartiges Fellboot in China vorkommt? Und diese einzige Erwähnung eines solchen Vorkommnisses in China verdanken wir einem geologischen Werke!

## II. Nördliches Asien.

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

2) Typus 2 war entsprechend einer Nachricht von Strahlenberg im Jahre 1730 nicht nur bei den Korjäten, wie heute, sondern auch bei den Kamtschadalen verbreitet. Wir müssen, da er von zusammenlegbaren Booten dieser Völker spricht, wohl an Fellboote kahnförmiger Art denken, da bei Trennung von Fell und Gerippe, die auch in der Gegenwart vorkommt, eine Art Zusammenlegbarkeit resultiert. Ausserdem erwähnt der Verfasser, dass er ein solches Boot, dessen „Sprossen“ aus „Walfischbein“ und dessen Ueberzug 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,

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

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



die wir wohl als eine Unterteilung der Korjäten am Flusse Penschina zu deuten haben, und sagt von ihnen, dass sie Fellboote für den Seehundsfang bauten, die 30 - 40 Mann fassen konnten. Für die unter Kamtschadalen üblichen Fellboote war damals der russische Ausdruck „Beidara“ ~~üblich~~ (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 Georgi <sup>1)</sup> teilt uns mit, dass die Kamtschadalen Boote aus „Holz und Fischbein“ hätten.- unter „Fischbein“ sind höchstwahrscheinlich 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. ~~XXXXXXXXXXXXXX~~  
~~Jahres 1878~~

Wenn uns aus dem Jahre 1878 eine Meldung seitens A. F. Rittich's <sup>2)</sup> vorliegt, dass die Namollos Fellboote besaßen, so stimmt dies mit der heutigen Verbreitung der Fellboote überein; denn die Namollos sind nach Friedrich Müller <sup>3)</sup> jene Abteilung Tschutschken, die zwischen der Koliutschin-Bai im Norden und dem Golf von Anadyr im Süden wohnen und auch unter dem Namen Strand- oder Küsten-Tschutschken oder Tuski bekannt sind. F. Müller zufolge sind sie vor 300 Jahren aus Nordwest-Amerika eingewandert. Nach Rittich waren ihre Fellboote vom Typus 2 damals mit Walrosshaut überzogen, besaßen ein Gerippe aus Treibholz, flachen Boden, senkrecht aufsteigende Wände, vorne und hinten scharfe Schnäbel. Sie wurden jedenfalls „Beidara“ genannt.

- 
- 1) Georgi, „Beschreibung aller Nationen des russischen Reiches,“ Leipzig 1783, S. 355.
  - 2) A. F. Rittich, „Ethnographie Russlands“, im Ergänzungsheft 54, zu Petermann's Geogr. Mitteilungen, Gotha 1878, S. 13.
  - 3) Friedrich Müller, „Allgemeine Ethnographie“, Wien 1879, S. 232.



Was die Gegenwart betrifft, so entnehmen wir aus den Mitteilungen von Bogoras<sup>1)</sup> und Jochelson<sup>2)</sup>, 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 benützen Fellboote, soweit sie die Küsten bewohnen. Dabei werden von ihnen Walrosshäute verwendet. Die Inland-Tschutschken 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 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 Meer 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 ~~нигде~~ bei den asiatischen Eskimos, den küstenländischen Tschutschken, mit einer später zu erwähnenden Ausnahme, und dem Korjaken in Verwendung, von denen er in der Penschina-Bai gebaut wird. (Jochelson<sup>3)</sup>) Im Gegensatz zu Jochelson<sup>4)</sup> behauptet Nelson, dass er bei den ~~ни~~ asiatischen Eskimos niemals Kajaks gesehen habe. Während Nelson's Nachrichten aus dem Jahre 1899 stammen, datieren die von Jochelson aus dem Jahre 1910. Da wir weder die Richtigkeit der Angaben des Binen noch des Andern unserer Gewährsmänner bezweifeln wollen,

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

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

3) Jochelson, Das erwähnte Werk, an der erwähnten Stelle.

4) ~~Нельсон~~ Edw. W. Nelson, „The Eskimo about Beringstrait“, im 18. ann. rep. of the bureau of ethnology, Washington, 1899, S. 218.

Wie die Gesetze betreffen, so erlauben wir uns die  
 1) 2) Mittelungen von Borger und Jochelson, dass die Jochelson, Jochelson  
Jochelson und Kamtschadalen keine Tschiboote besitzen. Dies ist bei  
 den Kamtschadalen ersichtlich, da sich an ihren Küsten hinreichend  
 gesunde Länder, deren Häute zu jenen Zwecken Verwendung finden  
 könnten. Die Tschibooten besitzen Tschiboote, sowie die Ku-  
sten bewohnen. Dabei werden von ihnen Walrosgähne verwendet. Die  
Inland-Tschibooten haben meist gar keine Boote, manchmal aber  
 hölzerne, die sie von Jukagieren und Jakuten kaufen. Zu Winterüber-  
 gängen im Winter bedienen sie sich manchmal der hölzernen Boote  
 Teile ihrer Schifften, kombiniert mit den Teilen ihrer Zelte, so-  
 dass daraus auch eine Art Tschiboote resultieren. Die sibirischen  
Tschibooten besitzen die gleichen Tschiboote wie die amerikanischen  
Korjaken gebrauchen an der Arktis Tschiboote mit Walrosgähnen.  
 die sie an der Arktis zu Seisen verwenden.  
Walrosse durch Seisen ersetzen. Bei den Korjaken an  
Arktischen Meer finden wir nur Seisen Boote.  
 der Schiffe verwendet. Diese Arktischen Boote sind  
 gleichen Arktis und gar dem Arktischen Arktis  
 und zeigen nur ganz geringe Abweichungen davon.

Typus 3 (der Kajak) im nördlichen Arktis (siehe auch wie  
 der Arktis des Arktischen Arktis. Er steht Arktischen  
 bei den sibirischen Tschibooten, den Arktischen Tschibooten,  
 mit einer später zu erwähnenden Annahme, und der Korjaken in Ver-  
 wendung, von denen er in der Arktis-Arktis (Jochelson)  
 Im Gegensatz zu Jochelson behauptet Nelson, dass er bei den Arktis  
sibirischen Tschibooten niemals Kajaks gesehen habe. Während Nelson's  
 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,

1) Borger, "The Arktis", in "The North Land Expedition",  
 Bd. VII., herausgegeben von Frank Boas, New-York  
 1909, S. 126 ff.  
 2) Jochelson, "The Arktis", in demselben Gesamtwerk, Bd. VI, 1910,  
 S. 528 ff.  
 3) Jochelson, Das erwähnte Werk, an der erwähnten Stelle.  
 4) Nelson, W. Nelson, "The Arktis about Arktis", im  
 18. ann. rep. of the Bureau of ethnology, Washington, 1899,  
 S. 218.

so müssen wir annehmen, dass die asiatischen Eskimos, vielleicht durch umgebende Volksstämme beeinflusst, schliesslich sich auch des Kajaks bedienten, 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  
 1) Georgi, aus der hervorzugehen scheint, dass der Kajak bei den ~~Jukagiren~~ <sup>Juka-</sup>giren 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, dass die Jakuten auch Kajaks besaßen, dass also beide Völker wahrscheinlich Fellboote vom Typus 2 und 3 (die Formen des arktischen Amerika) besaßen, da wir im allgemeinen diese beiden Typen vereint vorkommend finden. ~~Es wäre~~ Es wäre erstaunlich, annehmen zu müssen, dass es bei den Jukagiren niemals Fellboote gegeben habe, da sie mit den Tschutschken, Korjäten, 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, möglicherweise auch in Südarabien gegeben. In der Gegenwart gibt es ~~Fellboote und Felle~~ Fellboote und Felle in Mesopotamien, im Gebiete des ~~Amu Darja~~ Amu Darja im südöstlichen Teile von Tibet, im südwestlichen Teil von China (am Hoangho), im nördlichen an den Himalaja grenzenden Iddien, wahrscheinlich auch in vielen bergigen Gegenden Zentralasiens, die leider in der Literatur nicht näher präzisiert sind. Dann gibt es heutzutage bei den Tschutschken, Korjäten und asiatischen Eskimos Fellboote, während es im 18. Jahrhundert sicher bei den Kamtschadalen und möglicherweise auch bei den Jukagiren und Jakuten, welche gegeben hat.

1) Georgi, Das erwähnte Werk, S. 271 ff.



### C. A m e r i k a .

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. Byhan<sup>1)</sup>, weshalb ich sie auch hier wiedergeben will:

Typus 2, Unterart Umiak:<sup>(Abb. 13)</sup> „Sein Gerippe besteht aus einem ziemlich breiten elastischen 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 Ueberzug des Bootes wird aus Seehunds- oder 2 und 3fach gespaltenen Walrosshäuten zusammengenäht. Die Länge beträgt 7 - 10 m, die Breite 1.5 - 3 m, die Tiefe 70 - 90 cm und die Tragkraft 5 - 10 Zentner. Bei den Eskimos heisst dieses grosse Fellboot, welches gewöhnlich nur von den Weibern gerudert wird, Umiak, in Sibirien Beidara, auf Tschutschkisch auch Atkuat“.

Nun die Beschreibung von Typus 3 (Kajak)<sup>(Abb. 14)</sup>, ebenfalls nach Byhan (ibidem): „Der typische Polar der 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 ~~SIXTENE~~ 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 12-15 cm, die Länge auf 5 - 10 m, und das Gewicht auf 25 - 60, selten bis auf 100 Pfund (Nugumiut). Der Ueberzug wird aus 3 - 6 Robbenfellen

1) A. Byhan, „Die Polarvölker“, Quelle und Meyer, Leipzig 1909, S. 93.



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 2 Längsrippen am Boden und am Rande, zwischen denen sich 30 - 60 Seitenstützen spreizen. An den Seitenwänden findet sich gewöhnlich nur je eine Längsrippe, selten mehr. Das Verdeck wird von 10 - 20 gewölbten Querhölzern getragen. Ungefähr in der Mitte des Verdeckes ist eine ~~Stk~~ <sup>kreis-</sup> oder ~~Kreis~~runde Oeffnung 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 Kajakring sind quer über das Verdeck mehrere Riemen gespannt, unter welche Wurfbrett, Harpunen, Messer u.s.w. geschoben werden. An den Seiten hängen Leinen zum Bugsieren von erlegten Seehunden, Walrossen u.s.w., und dicht vor dem Kajakring 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."

Fellboote vom Typus 2 und 3 besitzen also in Amerika die Aläuten, die Alaska-Eskimos, die Mackenzie-Eskimos, die Zentral-Eskimos, die Labrador-Eskimos und die Grönland-Eskimos.

Die Aläuten besitzen beiderlei Arten von Fellbooten (Typus 2 und 3).<sup>1)</sup> Nach Nelson gibt es auf den ~~Arkten~~ Aläuten Kajaks mit 2 - 3 Einstiegsöffnungen, 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 benützt werden.<sup>2)</sup> Nach Murdoch sind die Umiaks der Aläuten durch russischen Einfluss so stark modifiziert, dass sie schwer als Umiaks zu erkennen sind.

- 
- 1) Edward Nelson, „The Eskimo about Beringstrait“, im 18. ann. rep. of the bureau of ethnology, Washington 1899, S. 216 ff.  
 2) J. Murdoch, „Ethnographical results of the Point Barrow Expedition“, im 9. ann. rep. of the bureau of ethnology, Washington 1892, S. 340 ff.



1)

Nach Bancroft 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 ~~xxxxxx~~ (ibidem) besitzen die Alaska-Eskimos von der St. Lawrence-Insel keine Kajaks. Nach Murdoch (ibidem) trifft man bei den Alaska-Eskimos 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. ~~Im~~ In Port Clarence gibt es nach Murdoch (l.c.) auch Kajaks mit zwei Oeffnungen für zwei Personen. Die Alaska-Eskimos 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 hintern Ende ein kreisrundes Ornament eingeschnitten. ~~xxxxxx~~

2)

Nach Boas ist es an den Kajaks der Zentral-Eskimos von der Westküste der Hudsonbai auffällig, dass sie viel leichter sind als die Kajaks in Grönland.

3)

Nach Bessels besitzen die Smithsund-Eskimos keine Kajaks wie uns Boas ~~xxxxxx~~<sup>4)</sup> mitteilt. Murdoch (l.c.) hingegen ~~xxxxxx~~ berichtet, dass die Smithsund-Eskimos 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 Grönland-Eskimos haben Umiaks und Kajaks, sowohl an der West- als auch an der Ostküste. Die Kajaks der verschiedenen Küsten~~xxxxxx~~distrikte des dänischen Westgrönland variieren ziemlich stark in der Form, wie ich mich selbst überzeugen konnte.

5)

- 
- 1) Hubert Howe Bancroft, „The native races of the pacific states of North America“, Leipzig, 1875, Bd. I, S. 59 ff. (5 Bde.)
  - 2) Franz Boas, „The Eskimo of Baffinland and the Hudsonbai“, im Bulletin of the Americ. Mus. of Nat. History, Washington 1901, Bd. XV, S. 76.
  - 3) Bessels, „Amerik. Nordpolexpedition“, Leipzig 1874.
  - 4) Franz Boas, „The Central-Eskimo“, im 6. ann. rep. of bureau of ethnology, Washington 1888, S. 486.
  - 5) Rudolf Trebitsch, „Bei den Eskimos in Westgrönland“, Dietrich Reimer, Berlin 1910.



Infolge dessen kann ein Geübter beim Anblick eines solchen Kajaks sicherlich angeben, aus welcher Gegend er stammt.

Durch Friederici<sup>1)</sup> erfahren wir, dass sich auch einzelne Indianerstämme in früherer Zeit der Typen 2 und 3 bedient haben, des 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 Zentral-Eskimos, besaßen Umiaks. Von den Algonkins verwendeten die Micmacs, bis in die allerletzte Zeit Umiaks aus Renntierfellen. Sie sind die südlichen Nachbarn der Labrador-Eskimos. 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 Eskimo-Objekte.

Durch Friederici<sup>2)</sup> wissen wir, dass in früheren Zeiten bei manchen Indianerstämmen Nord- und Südamerikas Typus 1, das Schalenboot, anzutreffen war, und zwar in Gegenden, wo es Binder gab, oder wo solche von Europäern eingeführt worden waren.

In Nordamerika fand man Typus 1:XXX Bei verschiedenen Stämmen der Selischfamilie, bei den am Jukon wohnenden zu den Athapasken gehörigen Krähenindianern, oder Tschutschone-Kutschin, bei verschiedenen Gruppen des Prairie-Stammes der Sioux, so bei den Völkern der Assiniboins, der Minitaree, der Mandans, bei den Bewohnern des untern Missouri und Platte und bei den in 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 Mason<sup>3)</sup> verdanken wir eine solche dem U.S. National-Museum in Washington entnommene Abbildung. Friederici ver-

1) Dr. Georg Friederici, „Die Schiffahrt der Indianer“, Stuttgart, Strecker und Schröder, 1907, Cap. „Fellboote“. Friederici bezeichnet nur unsern Typus 2, (Umiak) und Typus 3 (Kajak) mit dem Namen „Fellboot“.

2) Derselbe, Ebenda, im Cap. „Das bullboat“.

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



gleich ihre Form mit einem „aufgespannten, auf dem Wasser schwimmenden Regenschirm aus den Zeiten unserer Vorväter“, oder mit einer „modernen Gummibadewanne“. Die Selischstämme benützten statt der Bisonfelle ihre ledernen Zeltdecken, die Tschirokis zuweilen Bärenfelle. Die Krähenindianer bedienten sich auch dreieckiger oder viereckiger Gerüste, wobei sie zum Ueberspannen derselben mehrere Bisonfelle nahmen. Auch die Halbblutindianer und die weisen Trapper brachten an den Booten zwei Felle an.

In Südamerika fand und findet sich, Friederici zufolge noch heute (?) Typus 2, 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 Benützung des in Nordamerika nicht mehr und in Südamerika noch (?) gebräuchlichen Bootes ist in beiden Teilen Amerikas dieselbe. Gewöhnlich ~~ist~~<sup>dient</sup> es nur zum Uebersetzen von Flüssen, in selteneren Fällen zur Schifffahrt. 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 mittelst eines Lassos dirigiert. Friederici zufolge waren dereinst die Gauchowiber in St. Jago dal Estero in Argentinien (die Gauchos sind Mischlinge von Spaniern und Indianern) als „Pelota-Schwimmerinnen“ sehr geschätzt.

Auch der Typus 4, das Gerüstboot, war in Amerika anzutreffen. (Friederici)<sup>1)</sup> Dieses Fahrzeug ist in Amerika unter dem Namen „Balsa“ bekannt, womit jedes flossartige Transportmittel bezeichnet wird. In diesem speziellen Falle spricht Friederici

1) Friederici, Ebenda, im Cap. „Die Balsa“.



von einer „Tierhautbalsa“. Sie bestand aus mehreren mittelst Riemen verbundenen Stangen, die auf zwei luftgefüllten Seelöwenfellen ruhten. Diese waren vorne in einem spitzen Winkel zusammengenäht, rückwärts jedoch standen sie weiter 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 benützt und manchmal sogar auch mit Segeln.

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. Meyen<sup>1)</sup> solche Fahrzeuge im nördlichen Peru und im südlichen Chile.

Zusammenfassend können wir über Amerika Folgendes aussagen: Fellboote finden wir nahezu bei allen Eskimo-Stämmen in der Gegenwart. In der Vergangenheit gab es Fellboote auch bei vielen Indianer-Stämmen Nord- und Südamerikas. In Südamerika scheinen Fellboote noch heutzutage (?) vorzukommen. Doch macht es mir den Eindruck, als ob für diese die Indianer-Stämme Amerikas betreffenden Fragen die Literatur an Klarheit Einiges zu wünschen übrig liesse.

Auffallend ist es, dass wir das Fellboot in Europa, Asien und Amerika antreffen, dass aber zwei ganze Erdteile, nämlich Afrika,<sup>und</sup> Australien und Polynesien dieses Verkehrsmittels vollständig entraten.<sup>2)</sup> Ling Roth zufolge war es auch in Tasmanien<sup>3)</sup> nie zu finden. Dabei weist Roth auf eine irrige Angabe Ratzel's hin. Ling Roth, einem der gründlichsten Kenner Tasmaniens, glaubend, müssen wir auch annehmen, dass die bei Waitz<sup>4)</sup> und sonst etwa in der Literatur vorkommenden Angaben über das Vorhandensein von Fellbooten in Tasmanien falsch sind.

- 1) J. Meyen, „Reise um die Erde“, Berlin 1834, Bd. I, S. 221.
- 2) H. Ling Roth, „The aborigines of Tasmania“, Halifax, 1899, S. 158.
- 3) Friedrich Ratzel, „Völkerkunde“, 2. Auflage, (2 Bde) Leipzig und Wien 1894 und 1895, Bd. I, S. 352.
- 4) Dr. H. Waitz, „Antropologie der Naturvölker“, Leipzig 1862-~~xxx~~ 1877, S. 812.



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<sup>1)</sup> fehlen! Luschan, 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 malayische Einfluss deutlich geltend gemacht. Und die Malayen 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 ~~hat~~ 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 Felle als Schiffsfahrzeuge 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 vorn herein die Versuchung nahe, Zusammenhänge aufzustellen. Doch wollen wir den Tatsachen keinen Zwang antun und ihre Erklärung lieber in Bastian's bekanntem „Elementargedanken“ suchen. Wir müssen also annehmen, dass das Fellboot an verschiedenen Punkten der Erde spontan, ohne Beeinflussung anderer Gebiete erfunden wurde. Es geht

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



also hier wie in so vielen Fällen nicht an, bloss aus der Gleich-  
artigkeit eines an verschiedenen Punkten der Erde vorkommenden  
ethnographischen Objektes, auf irgendwelche kulturhistorische  
Zusammenhänge, wie es ja die Schule Gräbner, Ankermann und Foy so  
gerne tut, schliessen zu wollen. ~~Maxx Foy~~ 1)

Es erübrigt mir noch, dem Philologen, Herrn cand. phil.  
Friedrich Glaeser in Wien, der für die korrekte Uebersetzung und  
 für die richtige Beurteilung der von mir angeführten Quellen in  
 lateinischer und griechischer Sprache gesorgt hat, wärmstens zu  
 danken. Herr Prof. Michael Haberlandt, Herr Prof. Moritz Hoernes,  
 Herr Dr. Arthur Haberlandt in Wien, Herr Prof. Weule in Leipzig,  
 Herr Dr. Eduard Hahn in Berlin, Herr Dr. A. N. Byhan in Hamburg,  
 Herr Prof. E. Haddon in Cambridge, Herr Prof. E. Anwyl in Aber-  
rystrith in Wales und Herr Sven Hedgín in Stockholm sind 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.



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





