



DIE HILDESHEIMER NUKUORO-FIGUR

INÉS DE CASTRO

Die Name Nukuoro steht für eines der vielen Atolle Mikronesiens, welches heute zum Staat Pohnpei gehört. Die kleinen, ringförmig angeordneten Inseln sind Forschern und Sammlern außereuropäischer Kunst gleichermaßen ein Begriff. Denn aus Nukuoro stammen berühmte Holzskulpturen in Menschengestalt, die den Betrachter durch minimalistische Abstraktion in ihren Bann ziehen. Ihre Klarheit und gewinnende Einfachheit geht auf polynesisische Einflüsse zurück.

Spuren von Bearbeitung mit traditionellen Geräten aus Muschel und Haifischzähnen datieren die Figur unmittelbar nach der europäischen Entdeckung der Inseln im frühen 19. Jahrhundert. Weltweit sind nur wenige Exemplare bekannt.

Die als *tino aitu* oder auch *dinonga eidu* bezeichneten Figuren verkörpern Götter oder vergöttlichte Ahnen. *Tino* bedeutet »Körper«, *aitu* steht für »Gott« oder »Geist«. Die Holzfiguren wurden in Kulthäusern aufgestellt, zeitweilig angekleidet und während des religiösen *takotona*-Festes zur Erntezeit mit Blüten und Kopfschmuck geschmückt und mit Nahrungsmitteln bedacht.

Schulter und Oberarme der Hildesheimer Figur sind mit feinen Linien verziert, die Tatauierungen nukuorischer Oberhäupter entsprechen. Außergewöhnlich im Vergleich zu den anderen bekannten Skulpturen sind die ausgearbeiteten Ohren an beiden Seiten des tropfenförmigen Kopfes. Ein Geschlecht ist bei den Figuren nicht auszumachen.



Abb. 89
Durch Minimalismus
beeindruckende Gottheit
tino aitu. Nukuoro, 1903.
Roemer- und Pelizaeus-Museum
Hildesheim, Kat. Nr. 176.



DEN STERNEN NACH NAVIGATION UND BOOTE IN DER SÜDSEE

FLORIAN STIFEL

Schon auf die ersten Europäer, die durch die Weiten des Pazifiks segelten, übten die verschiedenen Boote Ozeaniens eine große Faszination aus. Diese hat sich bis heute erhalten und nach wie vor verblüfft die Tatsache, dass Menschen mit einer jungsteinzeitlichen Werkzeugtechnik in der Lage waren, Boote zu bauen, mit denen man tausende Kilometer offenes Meer sicher überqueren konnte.

Doch es gilt, die Bootstypen Ozeaniens deutlich zu unterscheiden – denn nicht in jedem Boot wären die langen Reisen zu bewältigen gewesen. Das wichtigste Unterscheidungskriterium ozeanischer Boote ist die Anzahl, der Aufbau, sowie die Funktion der Rumpfe. Bei einrumpfigen Typen finden sich sowohl Einbäume, wie sie heute noch auf den großen Flusssystemen Neuguineas benutzt werden, als auch Kanus, deren Rumpfe aus Planken bestehen. Plankenkanus wurden in den Salomonen bis zu einer hochseetüchtigen Größe hergestellt und dienten dem Verkehr zwischen verschiedenen Inseln. Der bekannteste Typ ist die *mon*, die schon Mendana 1568 sichtete und beschrieb.

Ausgehend von Einbäumen und Plankenkanus stellten die Ozeanier in der gesamten Südsee Auslegerboote her, die gepaddelt und gesegelt wurden. Bei kleineren Varianten handelt es sich um Boote, die man innerhalb der Lagunen zur Fischerei nutzte.

Bei den gesegelten Booten steht der Ausleger in Ozeanien immer im Luv, das heißt er zeigt in die Richtung aus der der Wind kommt. Im Idealfall wird er durch den Winddruck aus dem Wasser herausgehoben und hat dann keine bremsende Wirkung mehr. Um in diesem Zustand die besten Strömungseigenschaften zu erzielen, baute man in Mikronesien Bootsrumpfe mit einem asymmetrischen Querschnitt. Zudem wurde nicht nur eine Plattform zwischen Rumpf und Ausleger errichtet, auf der Proviant und die Besatzung Platz

Abb. 90
Doppelrumpfboot orou aus
Mailu, Papua-Neuguinea,
1932/33. Dieses Boot ist
mit dem so genannten
Krebscherensegel ausgestattet.



Abb. 91
Modell eines polynesischen
Doppelrumpfbootes aus Samoa.
Solche Modelle wurden schon
früh für europäische Besucher
hergestellt. Roemer- und
Pelizaeus-Museum Hildesheim,
Kat. Nr. 199.

fanden, sondern auch auf der Lee-Seite, um bei Leichtwind den Ausleger mittels des Gewichts der Besatzung aus dem Wasser zu heben.

Bug und Heck von Auslegerbooten sind immer identisch geformt. Oftmals ist der Mast in der Mitte des Rumpfs und kann mittels mehrerer Taue in der Längsachse des Bootes geneigt werden. Allerdings gibt es bei Auslegerbooten kein eigentliches vorne und hinten, denn ausschließlich die Segelstellung bestimmt die Ausrichtung des Bootes.

Beeindruckende Beispiele für hochseetüchtige Auslegerboote werden noch heute in Mikronesien verwendet. Die Bauweise ist nach wie vor traditionell, auch wenn moderne Werkzeuge beim Bau der Rumpfe zum Einsatz kommen und die Segel nicht mehr aus geflochtenen Matten bestehen.

Die größten Boote der Südsee waren Doppelrumpfboote, die Vorläufer der modernen Katamarane. An der Südküste Neuguineas waren bis weit in das 20. Jahrhundert Doppelrumpfboote in Gebrauch. Die *orou* von der Insel Mailu wurden technisch wie Auslegerboote gesegelt. Im Gegensatz zu den polynesischen Typen, deren Rumpfe einen V-förmigen Querschnitt hatten, wurden diese melanesischen Doppelrumpfboote aus zwei großen Einbäumen hergestellt, die mittels einer großen Plattform verbunden waren. An der Südküste Neuguineas ist zudem ein aus drei Einbäumen zusammengesetzter Bootstyp zu Hause, die *lakatoi*, die aber nur vor dem Wind zu segeln war.

In Polynesien wurden unterschiedliche Varianten von Doppelrumpfbooten gebaut, in denen jener Bootstyp zu erkennen ist, mit dem die großen Entdeckungsfahrten der Polynesier durchgeführt wurden. Bei Doppelrumpfbooten sind beide Rumpfe identisch (mit Ausnahme des aus Fiji stammenden *ndrua*-Typs) und Bug und Heck sind klar definiert. Polynesische Doppelrumpfboote konnten über 20 Meter lang sein. Wie frühe Darstellungen tonganischer und hawaiianischer Boote zeigen, führten sie sowohl bewegliche Lateinersegel als auch am Mast befestigte Kребsscherensegel. Eine große Anzahl Menschen, Tiere und Gegenstände fanden auf solchen Booten Platz, doch um die Inselwelt Polynesiens und Mikronesiens zu besiedeln, war es zudem nötig, gezielt navigieren zu können.

Neben einer extrem guten Kenntnis der ozeanischen Umwelt, mit ihren verschiedenen Winden, Meeresströmungen und Wetterphänomenen, gehörte die genaue Kenntnis der Sterne und ihrer Bewegungen am nächtlichen Himmel dazu. So kannten die spezialisierten Navigatoren zu allen wichtigen Sternen die Punkte, an denen sie im Osten auf- und im Westen untergehen. Diese Punkte dienten als Fixpunkte, denn sie ändern sich im Lauf des Jahres nicht. Sind genügend dieser Punkte bekannt, ist es möglich, den relativen Kurs eines Bootes sehr genau zu bestimmen und zu halten.

Um auch kleine und flache Inseln nicht zu verfehlen, wurde oftmals in der so

genannten Perlenkettenformation gesegelt, wobei jedes Boot eines Verbands Sichtkontakt zu je einem anderen Boot rechts und links hielt. Dadurch bildete der Bootsverband eine lange, über viele Kilometer reichende Kette, wodurch die Wahrscheinlichkeit das angepeilte Ziel zu verfehlen minimiert wurde.

Eine Möglichkeit, sich die Abfolge der besonderen Merkmale eines bekannten Seegebiets einzuprägen, waren Gesänge, wie sie von verschiedenen Karolinen-Inseln überliefert sind. In den Marshall-Inseln wurden außerdem spezielle Stabkarten angefertigt, die als Gedächtnisstützen für die Navigation dienten. Auf diesen Karten markieren die auf Stäbchen angebrachten Kaurischnecken Inseln und Riffe. Die Stäbchen zeigen die vorherrschende Dünung, die von den Inseln und Riffen ab- und umgelenkt wird. Die Kreuzungspunkte der Stäbchen markieren die Stellen, an denen Kabelleungen entstehen; diese zeigen an der Wasseroberfläche an, dass eine abgelenkte Dünung auf die Hauptdünnung trifft.

Allen technischen Feinheiten des ozeanischen Bootsbaus und allen Wissens um die maritime Umwelt zum Trotz war und ist jede Fahrt mit großen Gefahren für die Seeleute verbunden und viele haben ihr Ziel nicht erreicht.



*Abb. 92
Segelkanu Yap, 2004. Mit
Auslegerbooten legte man kurze
Distanzen zwischen den Inseln
und in den Lagunen zurück.*

*Abb. 93
Plankenkanu lisi aus Owa
Raha (Santa Ana), Salomonen,
1932/33.*