

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 26 (1933)
Heft: [2]: Schüler

Rubrik: Die kühnsten Seefahrer

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 06.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Flottenparade auf Tahiti (im Stillen Ozean), wie sie der Weltumsegler Cook 1772 mit ansah. Zwei Schiffe sind durch eine Art Verdeck miteinander verbunden. Auf solchen, allerdings wesentlich grössern Doppelpirogen durchquerten Stämme der Südsee den Stillen Ozean bis nach Amerika.

DIE KÜHNSTEN SEEFAHRER.

Südseeinsulaner haben vor Zeiten auf unvollkommenen Fahrzeugen im Stillen Ozean noch kühnere Fahrten unternommen, als die Wikinge im Atlantischen. Auch sie haben, gleich den Wikingen, lange vor Kolumbus die Gestade Amerikas auf schwanken Booten erreicht. Als die Europäer in der Zeit nach 1750 etwa in die Inselwelt der Südsee vordrangen, da ging es mit den grossen Seeunternehmungen der Insulaner schon zu Ende. Auch die Kunst des Schiffbaus war im Niedergang. Immerhin hat der berühmte englische Weltumsegler Kapitän Cook (sprich: Kuk) noch eine Flottenparade auf der Insel Tahiti mit ansehen können (um 1772). Da fuhren an die 160 grosse Kriegsschiffe vor. Die längsten massen etwa 27 Meter. Ihre Besatzung zählte 144 Mann und ausserdem acht bis zehn Steuerleute. Aber es wird von noch grösseren Schiffen berichtet, die 500 bis 600 Menschen fassen konnten. Sie gehörten Fidschivölkern auf Samoa. Zum Vergleich mag angeführt werden, dass

die Hochseeschiffe der Wikinge meist zwischen 100 und 200 Mann fassten, nie aber über 300.

Die meisten dieser Hochseeschiffe der Südseeinsulaner waren Doppelboote, d. h. die Baumeister hatten zwei lange, schlanke Schiffe in einem gewissen Abstand nebeneinandergestellt und mit Querbalken zusammen verbunden. Den Abstand von Schiff zu Schiff überbrückten sie mit einem Bretterboden, einem richtigen Verdeck, über dem sich etwa ein Schutzdach oder eine Art Kajüte erhob. Oft war eines der beiden Boote kleiner. Im grössten, dem Hauptboot, stellten die Schiffszimmerleute einen oder mehrere Masten dicht an der innern Bordwand auf. Denn im Gegensatz zu vielen Naturvölkern, die erst von Europäern mit dem Segel bekanntgemacht wurden, hatten die Insulaner diese wichtige Erfindung selbstständig zustande gebracht.

In dem Wirrsal der Südsee-Inselwelt kannten sich diese Seefahrer vorzüglich aus, besassen sie doch richtige Seekarten. Immer auch waren einzelne Stämme unterwegs auf der Suche nach neuen Inseln. Wer Kapitän werden wollte, und dazu kamen besonders Söhne von Häuptlingen in Betracht, der wurde in Schiffahrts-Schulen unterrichtet.

Für jede grössere Reise trafen die Insulaner sorgfältigste Vorbereitungen. Der Rumpf der Schiffe wurde mit Haifischtran eingeölt. Man beobachtete das Wetter, die Winde, und die Seeleute verstanden sich auf die Kunst einer unfehlbaren Wettervoraussage. Mundvorrat wurde in die Schiffe geladen. Schweine, Hühner lieferten auf der Fahrt frisches Fleisch; aber auch Pökelfleisch wurde verfrachtet. Fischfanggeräte durften an Bord nicht fehlen. Mit den gefangenen Fischen machte man keine Umstände. Sie wurden roh, in Salzwasser getunkt, verspeist. So sparte man am Brennholzvorrat. Süßwasser führten die Seeleute in Gefässen aus Bambus oder Rinde mit. Ausserdem nahmen sie eine wunderbar



S e g e l b o o t v o n F i s c h e r n d e r M a r q u e s a s - I n s e l n . Die Zeit der grossen Seefahrten der Insulaner war schon vorbei, als die Europäer in die Südsee vordrangen.

durststillende Pflanze mit, die heute leider niemand mehr kennt. Vor allem aber bestand die Ladung aus Hunderten von Kokosnüssen. Noch heute trifft man kaum in der Südsee ein Boot von Eingeborenen, das nicht einen Vorrat von Kokosnüssen bei sich führte. Vielseitig ist deren Verwendung: das Innere als Speise und Trank; Schale und Fasern für die Feuerung und zu Flickarbeiten. Sogar Flosse als Rettungsboote konnten die Seefahrer aus Kokosnüssen herrichten.

Ein paar Ersatzteile für notwendig gewordene Ausbesserungen, ein paar Steuerruder, einige Steinblöcke als Anker vervollständigten die Ladung. Ein trockenes, steifes Blatt, ein Büschel Flaumfedern, in die Luft gestreckt, um die leisesten Strömungen und Wechsel des Windes festzustellen, ein Stein, den man an eine Schnur band und ins Wasser tauchen liess, um Richtung und Stärke von Meereströmungen zu erkunden,



Segelfloss von Polynesiern der Mangarewa-Inseln.

das waren die einzigen Hilfsmittel (die nautischen Instrumente) für die Fahrt, welche diese kühnen Segler besassen. Der Kompass war unbekannt; sahen sie selber zu, wie sie sich in den Richtungen zuretfanden! Und sie fanden sich zurecht. Da leuchteten des Nachts die Tausende der Sterne an dem fast immer klaren Südhimmel. Die Seefahrer kannten sie alle und wussten, wann und wo, über welcher Insel z. B. sie auf- und untergingen. Ein Sternendreieck wurde ausgesucht und darauf der Kurs gerichtet. Die Steuerleute wussten auch, wann auf ein neues Sternendreieck gehalten werden musste, um die Richtung (bei dem scheinbaren Sternenlauf) zu wahren. So segelte man denn meistens bei Nacht, tags liess der Kapitän beilegen, wenn er nicht einen andern Richtpunkt ins Auge fassen konnte. Über jeder Südseeinsel, ob gross oder klein, steht in grosser Höhe eine Wolke wie eine Riesenflagge. Jede dieser Inselwolken hat ihre eigene und besondere Form. Das Auge des Seemanns erkennt sie von weitem und

weiss dann, auf welchem Punkt des unermesslichen Ozeans sein Schiff sich jetzt befindet. Ab und zu lässt der malaio-polynesische Schiffer, gleich wie Noah die Tauben, auch Vögel fliegen, die in Käfigen an Bord mitgenommen werden. Die Richtung, in der sie fliegen, zeigt an, wo Land liegt. Auch die mitgeführten Hunde wittern auf weite Entfernung Land, und die Hähne verkünden es mit lautem Kikeriki.

2000, ja selbst 4000 Seemeilen (zu fast 2 km) legten diese kühnsten Seefahrer des Erdenrunds auf ihren Fahrten zurück. Oft wanderten ganze Völkerstämme aus, verliessen mit Hab und Gut auf ihren Booten die Heimat, stachen mutig in See und suchten sich eine neue, vielleicht noch unbekannte und unbewohnte Insel. Auf solchen wagehalsigen Entdeckerfahrten stiessen die Malaio-Polynesier auch auf die Ostküste Amerikas. Noch berichten Indianersagen von Riesen, die einst vor uralten Zeiten hergesegelt wären. Auf ihre heimatlichen Inseln zurückgekehrt sind wohl aber die Seefahrer nicht mehr. Dazu waren ihnen die herrschenden Winde nicht günstig.

W. S.

Raupen hindern den Verkehr.

In Brasilien hatte ein Eisenbahnzug erhebliche Verspätung aus einem ganz eigenartigen Grund. Über das Bahngleise zog ein riesenhafter Zug Raupen. Millionen von Prozessionsspinnern hatten sich zum Aufsuchen neuer Futterplätze aufgemacht und überquerten das Bahngleise auf einer Breite von etwa $1\frac{1}{2}$ Kilometern. Es war dem Bahnpersonal unmöglich, die „Raupenprozession“ aufzuhalten. Immer neue Massen kamen so dichtgedrängt daher, dass die Räder der Eisenbahn nicht mehr vorwärts gingen, sondern sich auf Platz drehten und der Zug auf der ansteigenden Strecke ins Rückwärtsgleiten kam. Erst nach fast zwei Stunden konnte die Fahrt fortgesetzt werden.