

Zur Wissenschaftsgeschichte der mikronesischen Stabkarten: das Jahr 1897 und Kapitän Otto Kessler

Sdouz, Gert

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Sdouz, G. (2017). Zur Wissenschaftsgeschichte der mikronesischen Stabkarten: das Jahr 1897 und Kapitän Otto Kessler. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 40, 295-324. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-83136-8>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

► GERT SDOUZ

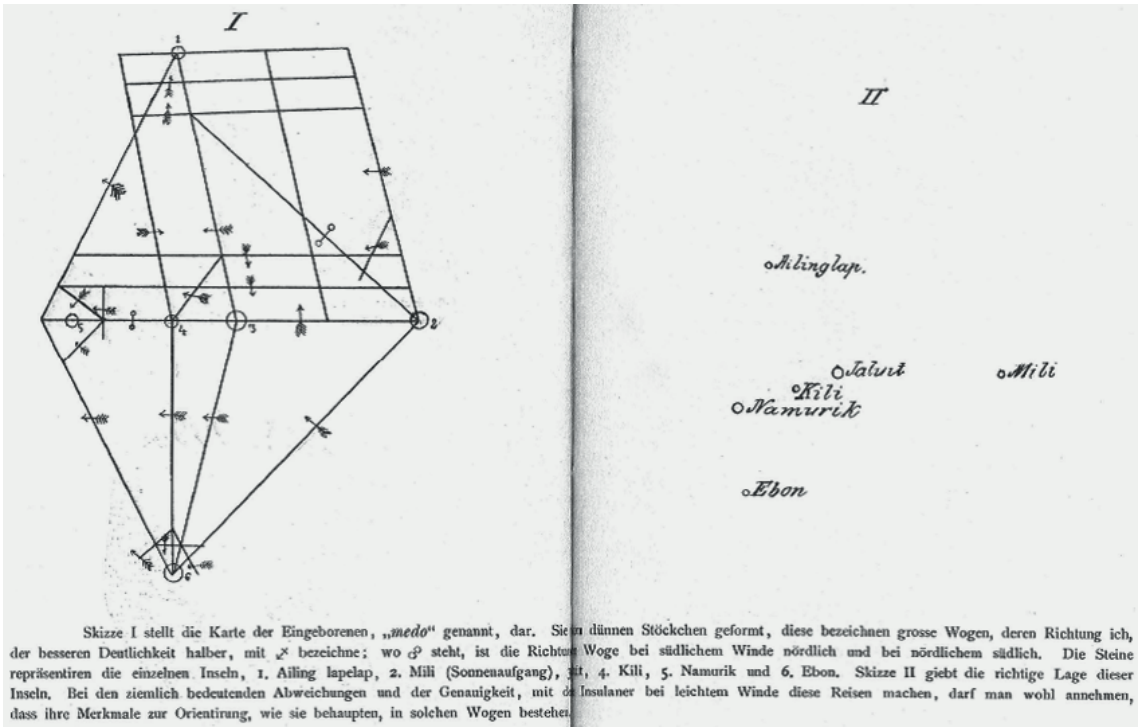
Zur Wissenschaftsgeschichte der mikronesischen Stabkarten

Das Jahr 1897 und Kapitän Otto Kessler

Erste Erklärungen der Stabkarten

The Marshall islanders are probably the greatest voyagers now remaining in the Pacific Ocean. A party of them this year beat back to their homes from Wellington Island, which is nearly 600 miles to the west, and that without any of the appliances the educated navigator would consider indispensable. Their passion for voyaging will yet facilitate the spread of the Gospel among them. They have a very accurate knowledge of the islands of their own seas, and a wonderful tact in navigating. They even construct rude maps by which they retain and impart knowledge regarding the direction and relative distances of the various groups. These maps consist of small sticks tied together in straight or curved lines, intended to represent the currents or waves to be met, while the islands are to be found at certain points where these lines meet. The construction of these maps is a secret which the chiefs would retain for themselves; and the individual who first divulged the art to us, though the husband of a chief, was threatened with death.¹

Mit diesen Worten wurden erstmals diejenigen Gegenstände der Bewohner der Marshallinseln beschrieben, die man als Navigationsinstrumente ansah und die heute als »Stabkarten« bezeichnet werden. Der Verfasser dieser Zeilen, Luther Halsey Gulick (1828–1891)², war ein Missionar aus Hawaii, der nach einem Aufenthalt am Ebon-Atoll³ zwischen 1859 und 1862 in den Vereinigten Staaten seine Erlebnisse und Erfahrungen auf einer Vortragstour vorstellte. Die in den folgenden Jahren in Mikronesien kreuzenden Seefahrer unternahmen keine weitergehenden Untersuchungen zum Gebrauch der mikronesischen Stabkarten. Nichtsdestoweniger gab es Sammler, die ethnographische Objekte erwarben, darunter auch mikronesische Stabkarten. Einige davon haben sich in Sammlungen und Museen erhalten.



Skizze I stellt die Karte der Eingeborenen, „medo“ genannt, dar. Sie ist aus dünnen Stöckchen geformt, diese bezeichnen grosse Wogen, deren Richtung ich, der besseren Deutlichkeit halber, mit \times bezeichne; wo \odot steht, ist die Richtung der Woge bei südlichem Winde nördlich und bei nördlichem südlich. Die Steine repräsentieren die einzelnen Inseln, 1. Ailinglap, 2. Mili (Sonnenaufgang), 3. Jalut, 4. Kili, 5. Namurik und 6. Ebon. Skizze II giebt die richtige Lage dieser Inseln. Bei den ziemlich bedeutenden Abweichungen und der Genauigkeit, mit der die Insulaner bei leichtem Winde diese Reisen machen, darf man wohl annehmen, dass ihre Merkmale zur Orientierung, wie sie behaupten, in solchen Wogen bestehen.

Abb. 1 Franz Henshems Stabkarte in »Beitrag zur Sprache der Marshall-Inseln«, Leipzig 1880, S. 88f.

Ende der 1870er-Jahre erkundete der deutsche Kaufmann Franz Hensheim (1845–1909)⁴ im Auftrag des Familienunternehmens Hensheim & Co. neue Handelsgebiete und kam dabei auch auf die Marshallinseln, wo er schließlich 1880 als Konsul des Deutschen Reichs tätig war. Bereits 1880 stellte er in einem Bericht die Sprache und »Land und Leute« vor.⁵ Kurz erwähnte er darin auch *eine eigene, aus Stöckchen und Steinen gefertigte Karte*⁶, die er – wahrscheinlich als erste Stabkarte überhaupt – im Anhang skizzierte und die Stöckchen als Wogen beschrieb. In seinen 1883 veröffentlichten »Südsee-Erinnerungen« beschrieb er seine Erfahrungen mit den Stabkarten:

In früheren Zeiten unterhielten die Marshallier einen regen Verkehr zwischen allen Inseln dieser Gruppe und besitzen von denselben auch eigene aus Stöckchen und Steinen gefertigte Karten. Wie sie behaupten, richteten sie sich nicht nur nach den Gestirnen, sondern auch nach grossen Wellen, die sich, je nach der Jahreszeit, in einer bestimmten Richtung bewegen.

Man wartete Tage- und Wochenlang auf ruhiges Wetter, und steuerte dann, mit Hilfe der Karte und der Gestirne in einer bestimmten Richtung 2 bis 3 Tage. Hatte man dann weder Land gesehen, noch die Wellen-Merkmale gefunden, so wurde die Fahrt aufgegeben und, nun dicht beim Winde, zurückgesegelt. Auf diese Art kam man zwar nur selten wieder am Abgangs-

*hafen an, erreichte aber doch meist irgend eine andere der über 30 Inseln zählenden Marshall-Gruppe. Oft aber auch, [...] wurden die kühnen Seefahrer weit von ihrer Heimath verschlagen und kehrten, wenn überhaupt, erst nach Jahren zurück.*⁷

Eines der ersten Museen, die Gegenstände aus Ozeanien sammelten, war das Museum Godeffroy in Hamburg. 1881 erschien ein Katalog⁸ dieses Museums, der unter anderem auch fünf »Segelkarten von der Marshall-Gruppe«⁹ und einen Text dazu enthielt:

*A.G. No. 3359–63. See-Karten und Segel-Directionen der Eingeborenen aus kreuzweise und in unbestimmten Mustern übereinander gelegten Bambusrohrstäbchen verfertigt. Die Lage der Inseln ist durch auf denselben befestigten Muscheln, Cypraea caput-serpentis, intermedia, Melampus luteus und Triton rubecula, angegeben. Auf der einen derselben, 3359, finden sich die Namen »Namarik, Ebon, Jaluit und Kwadjalen« auf bestimmten Stellen der Rohrstäbe angegeben. Diese Rohrstäbe-Systeme veranschaulichen jedenfalls vom Standpunkte der Eingeborenen aus die Lage gewisser Inselgruppen, leider sind dieselben ohne genaue Mittheilungen behufs deren Erklärung eingegangen. Auf 3360, wo die Rohrstäbe zu Spitzen zusammenlaufen, findet sich auf der einen das Wort »Nord«, auf der anderen das Wort »Süd«. Marshall-Gruppe.*¹⁰

Es scheint, dass der Verfasser dieser Eintragung dem Inhalt skeptisch gegenüberstand, auch die Anführung der den Eingeborenen ursprünglich nicht bekannten Begriffe der europäischen Himmelsrichtungen konnte Staunen hervorrufen. Um die Problematik der nicht verstandenen Stabkarten näher zu untersuchen, wurde der Hamburger Geograph und Verlagsbuchhändler Ludwig Friederichsen (1841–1915) gebeten, in einer Sitzung der Geographischen Gesellschaft einen Vortrag darüber zu halten. Dieser Vortrag wurde im Katalog gleich anschließend an die Beschreibung der »See-Karten und Segel-Directionen« abgedruckt. Dabei ging Friederichsen auch auf das von Hensheim 1880 erwähnte Beispiel ein:

Die vorliegenden Segelkarten sind von ganz ausserordentlichem Interesse, insofern als nirgends eine Notiz über derart bildliche Darstellungen der Lage von Inseln etc. sich findet; [...] nirgends aber erwähnt man der Anfertigung derartiger primitiver Segelkarten! – Was wollen nun die Insulaner mit den vorliegenden Karten darstellen? [...]

Ich bin geneigt anzunehmen, dass durch die Rohrstäbe die Richtung der durch die Strömung verursachten Dünung dargestellt werden soll; wenn Hensheim in seiner Brochure¹¹ sagt, sie bedeuten Wogen und die Richtung dieser Wogen mit Pfeilen anzeigt, so irrt er sich meiner Ansicht nach insofern, als die Pfeile zum Theil gerade in entgegengesetzter Richtung verlaufen wie sie die aequatoriale Gegenströmung bedingen würde, in deren Gebiet die Inselgruppen liegen. [...]

In dieser meiner Annahme, dass durch die Stäbe die Strömungsverhältnisse dargestellt werden sollen, werde ich durch Mittheilungen Kubary's bestärkt, aus denen hervorgeht, wie den Carolinern die durch Strömung erzeugte Dünung als Leitstern auf ihren Fahrten dient und von wie ungemainer Wichtigkeit die Kenntniss derselben für die Seefahrt dieser ist. [...]

Friederichsen konnte sich zwar die Stabkarten als Modell der Strömungsverhältnisse vorstellen, kritisierte aber die weiteren Details dazu.

Der deutsche Forscher Otto Finsch (1839–1917)¹² unternahm mit Unterstützung der Humboldt-Stiftung zwischen 1879 und 1882 seine erste Südsee-reise, die ihn auch zu den Marshallinseln führte.¹³ Die nicht für die Berliner Museen erworbenen Objekte verkaufte Finsch, so dass diese Ethnographica in die Sammlungen von Wien, Rom, St. Petersburg, Chicago und New York gelangten.¹⁴ 1893 brachte Otto Finsch in den Annalen des k.k. Naturhistorischen Hofmuseums seine Meinung über die Navigation und die Stabkarten der Marshall-Bewohner zum Ausdruck, wobei er auch auf die oben erwähnte Notiz von Gulick Bezug nahm¹⁵:

Ihre Leistungen sind in der That staunenswerth, besonders wenn man bedenkt, dass ihre astronomischen und geographischen Kenntnisse äusserst gering sind, und dass sie kein einziges nautisches Hilfsmittel besitzen. Denn die berühmten »Seekarten« sind, wie ich schon wiederholt bemerkte, sicherlich kein solches, sondern höchstens als »Inselkarten«, »Medu in ailing« (»ailing« = Insel), zu betrachten. Eine solche »Karte« besteht aus einem Gestell von zusammengebundenen Stäbchen (gerade, quer, schief, selbst gebogen), an welche kleine Muschel (Cypraea, Melampus) oder Korallensteinchen festgebunden sind. Letztere bedeuten die verschiedenen Atolle, während die Stäbchen, wie behauptet wird, die Richtung der Wellen oder die Dünung angeben sollen, die je nach der Jahreszeit wechselt. Leider hat noch kein wissenschaftlicher Seemann, vielleicht überhaupt kein Weisser, je eine grössere Seereise mit einem Marshall-Canu gemacht, um den Werth dieser »Karten« zu prüfen, und so bleibt es bei gelehrten Deutungen, denn die Eingeborenen selbst wissen herzlich wenig über ihre Seekarten und deren Bedeutung mitzutheilen. Ich selbst habe solche Karten von den erfahrensten und befahrensten Eingeborenen machen und mir erklären lassen, und dabei kam nicht mehr heraus als die individuelle geographische Kenntniss über die Lage einiger Inseln. [...] Fast scheint es, als wären diese »Inselkarten« überhaupt erst seit dem engeren Verkehr der Eingeborenen, und zwar Dschaluts mit weissen Seefahrern entstanden und vielleicht aus den Stricken hervorgegangen, die nach Gulik (wohl auf Ebon) »Seekarten« vorstellen sollten. Es sind dies Stricke, »welche, in bestimmten Knoten zusammengebunden, den Lauf der Strömungen bezeichnen« sollen, also jedenfalls noch primitiver als die »Seekarten« der Dschaluter aus Stäbchen. Kubary¹⁶ erwähnt von Ebon keine der beiden Formen, und wären sie ein altererbtes nautisches Hilfs-

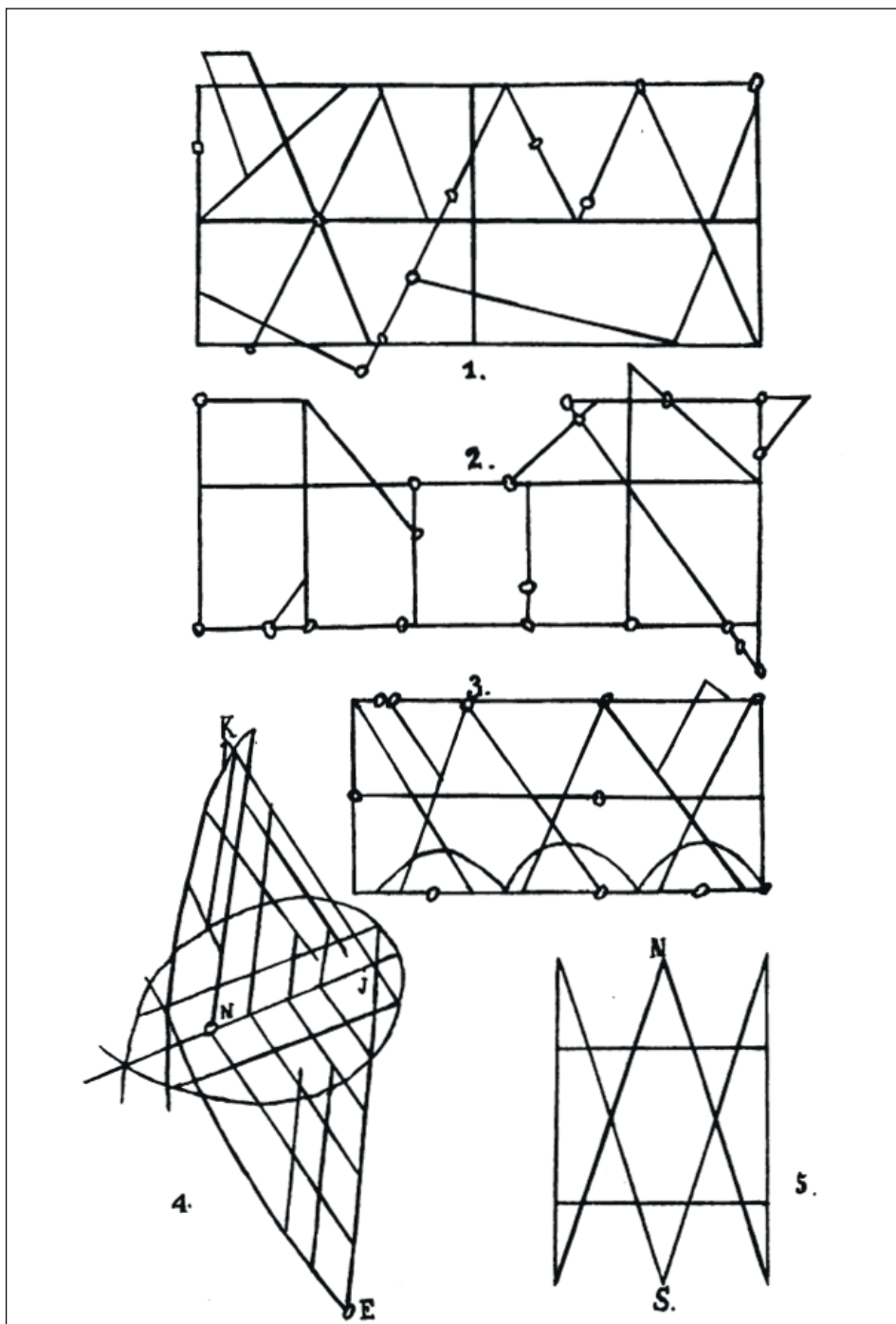


Abb. 2 Tafel XXXII des Katalogs des Museums Godeffroy, 1881: Segelkarten von der Marshall-Gruppe.

mittel eigener Erfindung, so würde Kotzebue¹⁷, der die Eingeborenen so viel über Seewesen ausfragte, ohne allen Zweifel schon damals einen »Medu« erhalten und darüber berichtet haben.

Es ist interessant zu sehen, dass auch Finsch an der Authentizität der Stabkarten zweifelte.

Der Dresdner Mediziner Erwin Steinbach (1866–1900)¹⁸ wurde als Arzt der Seewehr im Oktober 1891 nach Jaluit entsandt, wo er bis 1894 für die Gesundheitsversorgung auf den Marshallinseln zuständig war. Nach seiner Rückkehr nach Deutschland veröffentlichte er in den Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin einen Bericht über die Inseln.¹⁹ Darin nimmt er auch zu den Stabkarten und den Aussagen von Otto Finsch Stellung:

Für die Fahrten zwischen den einzelnen Atollen besitzen die Eingeborenen eine Art Seekarten, medo genannt. Weswegen Finsch diese höchst interessanten, aus Stäbchen hergestellten Gegenstände, die sich heute noch vorfinden und besonders noch im Norden der Marshall-Gruppe im Gebrauch sind, als Spielerei bezeichnet, ist mir nicht recht erklärlich. Die einzelnen Stäbchen dieser Karten stellen einerseits bestimmte Sternrichtungen zu bestimmten Jahreszeiten dar, andererseits den Gang bestimmter Strömungen und Dünungen. [...] Es ist äußerst schwierig und gelingt erst nach langen Nachfragen und Unterhaltungen die Bedeutung aller der dabei für den betreffenden Seefahrer in Betracht kommenden Elemente zu würdigen und zu verstehen.²⁰

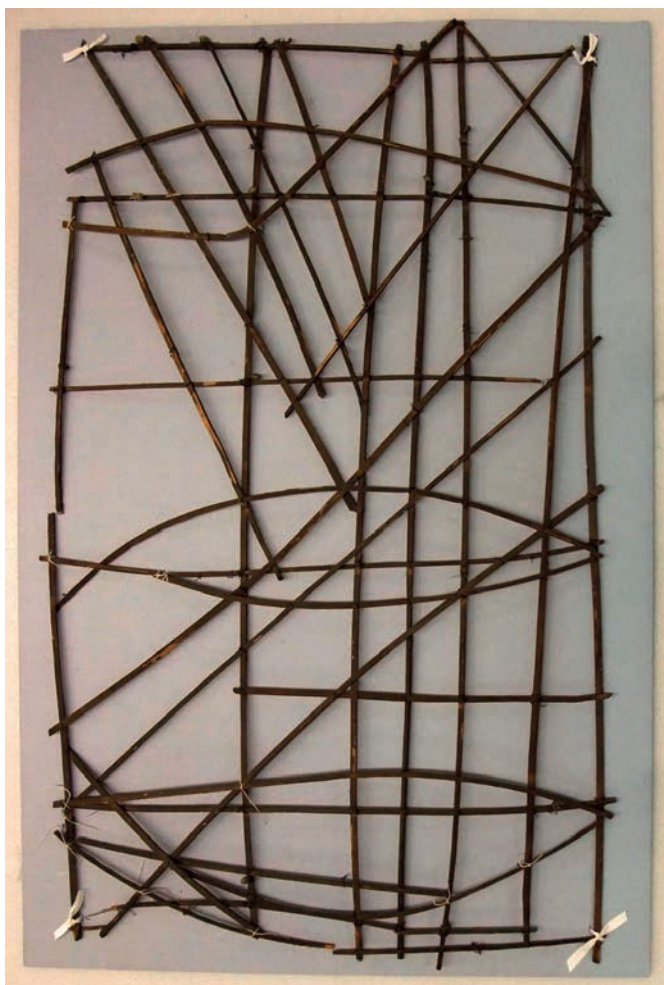
Steinbach brachte nun auch noch die Sternrichtungen und die Strömungen in die Diskussion, gab aber gleichzeitig zu verstehen, dass das Verständnis der Anwendung der Seekarten schwierig sei.

Der bekannte schottische Schriftsteller Robert Louis Stevenson (1850–1894)²¹ heiratete 1880 in Kalifornien Fanny Osbourne (1840–1914), kehrte aber nach Europa zurück. Kurz darauf wurde bei ihm Tuberkulose diagnostiziert. Nach zahlreichen Kuraufenthalten entschloss sich das Paar, 1888 von San Francisco aus eine große Südseereise zu unternehmen; ein Ziel der Reise war auch Jaluit. Das Atoll Jaluit in den Marshallinseln war bereits einige Jahre Sitz eines deutschen Konsulats, als es im Jahre 1885 durch die Flaggenhissung endgültig eine deutsche Kolonie wurde. 1890 wurde ein kaiserliches Obergericht für die Marshallinseln eingerichtet. Zwischen Dezember 1889 und April 1891 fungierte Eugen Brandeis (1846–1930)²² als Sekretär des Kaiserlichen Kommissariats in Jaluit.

Am 19. Juni 1890 landeten die Stevensons in Jaluit und wurden von Eugen Brandeis empfangen. Sie waren interessiert, Stabkarten zu erhalten. Dazu schilderte Fanny Stevenson in ihrem Tagebuch²³, das aber erst nach ihrem Tod 1914 veröffentlicht wurde, Folgendes:

He promised to have a native sailing chart made for Louis. These charts are very curious things, indeed, made of sticks, some curved, some straight,

Abb. 3a Stabkarte des University Museum, University of Pennsylvania. (https://upmaapennmuseum.netdna-ssl.com/collections/object_images.php?irn=266112#image1)



caught here and there by a small yellow cowry. The cowries represent islands, the sticks both currents and winds and days' sailing. The distances between the islands have nothing to do with miles, but with hours only. These charts are very little used now, only one old chief knowing how to make them, but the time was when each young chief must pass his examination in the charts, knowing them by heart, as they were never taken to sea but kept at home for reference and continual study.²⁴

Am 26. Juni 1890 kamen die Stevensons wieder nach Jaluit zurück und nahmen die versprochenen Stabkarten in Empfang. Jedoch gab es Schwierigkeiten bei der versuchten Interpretation, und die Anwendung der Stabkarten blieb ein Rätsel:

Louis and the commissioner and Captain Brandeis tried to make out the names of the islands by comparing the charts with our European map, but failed; a man who had been thirty years in the islands was consulted, and

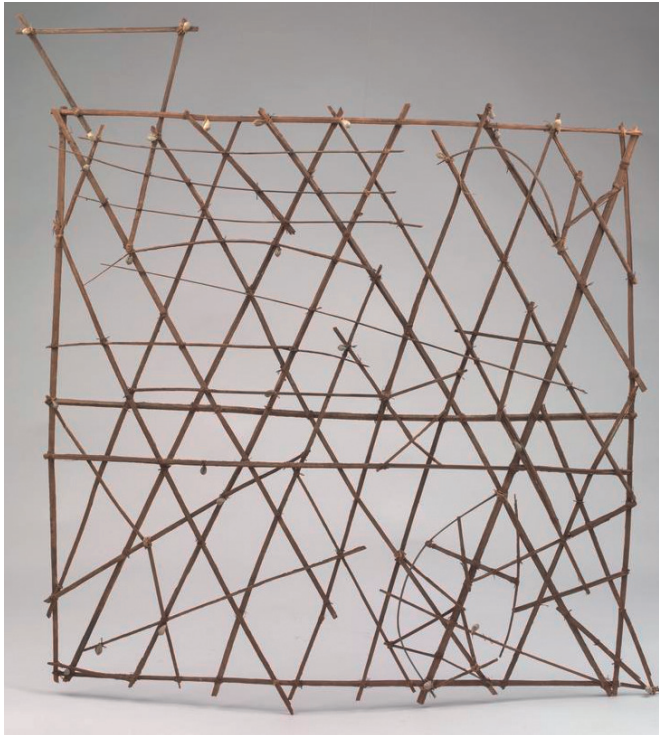


Abb. 3b Stabkarte des American Museum of Natural History, New York. (https://anthro.amnh.org/anthropology/databases/common/image_dup.cfm?cat-no=80%2E0%2F%203317)

afterward a native, but still they were baffled. It was finally settled that the thirty-year resident should see the makers of the charts (now absent) and get a complete key to be sent to Samoa.²⁵

Diese Stabkarten fanden ihren Weg nach New York²⁶ und nach Philadelphia.²⁷

Trotz dreißigjähriger Sammlertätigkeit konnte bis in die 1890er-Jahre keine wirklich ausreichende Erklärung für die Anwendung der mikronesischen Stabkarten gefunden werden, ja sogar an ihrer Authentizität wurde gezweifelt.

Interessanterweise löste eine der Stabkarten von Stevenson einen unerwarteten Forschungsimpuls aus. Ein Jahr nach dessen Tod publizierte nämlich J.E. Newell im neuseeländischen »Journal of the Polynesian Society«²⁸ die Fotografie einer der Stabkarten, begleitet von folgendem Text, welcher der im Bericht von Fanny Stevenson wiedergegebenen Information entspricht:

[...] All I know about the chart, of which this is a photograph, is that it was brought from the Marshall Islands by the late Mr. R.L. Stevenson, and that it is an undoubted and an authentic instance of a chart used to teach the youth of a bygone age the direction of the currents and the locality of the islands and lands to which there is abundant independent evidence to show they made frequent and periodical voyages.

Wir erreichen damit das für die Stabkarten-Forschung so interessante Jahr 1897 – ein Jahr, in dem sich im Pazifik viel ereignet hat.

Das Jahr 1897

Im Jahr 1897 erlebte die Ozeanienforschung eine Blüte. Ein halbes Dutzend Deutsche versuchten, Erkenntnisse über Natur und Kultur Ozeaniens zu gewinnen. Das Tor zur Südsee stellte die 300 000-Einwohner-Stadt San Francisco mit einem der bedeutendsten Häfen der Welt dar. Regelmäßige Schiffsverbindungen zu den wichtigsten Destinationen im Pazifik wurden angeboten, natürlich nach Hawaii, Samoa, Tahiti, Neuseeland und Australien. Die Oceanic Steamship Co. bot beispielsweise Verbindungen von Apia/Samoa nach Auckland, Sydney, Honolulu und Frisco an.²⁹ Auch die Posttarife in europäische Länder wurden dort annonciert.³⁰

Im Folgenden werden die Aktivitäten von sieben Deutschen im Pazifik im Jahre 1897 skizziert, und zwar von Karl von den Steinen, Immanuel und Benedikt Friedlaender, Raimund Winkler, Georg Thilenius, Augustin Krämer und Otto Fürchtegott Kessler, der als einziger ein Sprachkundiger und in die lokalen Netzwerke Integrierter war. Alle anderen führten nur mehr oder weniger kurze Forschungsfahrten durch.

Karl von den Steinen (1855–1929), der in Mühlheim an der Ruhr geboren wurde, promovierte 1875 an der Universität Straßburg über ein psychiatrisches Thema. Seine ersten medizinischen Anstellungen waren in Wien und Berlin. Angeregt durch ein Interesse an Ethnologie unternahm er darauf eine reiche Reisetätigkeit, die mit einer Weltreise 1878 begann. 1889 erfolgte in Berlin seine Habilitation über ein Thema zur Ethnologie. 1893 wurde er Mitarbeiter am Kgl. Museum für Völkerkunde in Berlin, in dessen Auftrag er 1897 zu den Marquesas-Inseln geschickt wurde, *um damit eine empfindliche Lücke der Völkerkunde auszufüllen*.³¹ Im Frühjahr dieses Jahres verließ er Deutschland, um Ende Juli über Kanada und Vancouver nach San Francisco zu gelangen.³² Er erreichte dort das französische Postsegelschiff CITY OF PAPEETE, das in Abständen von drei Monaten zwischen San Francisco und Tahiti pendelte. Die Fahrt bis zum Haupthafen der Marquesas, Taiohae, dauerte diesmal vom 1. bis zum 24. August.³³ Die Rückreise im Februar 1898 erfolgte dann über Tahiti, Rarotonga, Auckland, Apia und Honolulu nach San Francisco. Die dreibändige Publikation über die Ergebnisse im Jahr 1897, »Die Marquesaner und ihre Kunst«³⁴, wurde erst 1928 abgeschlossen.

Der in Berlin geborene Immanuel Friedlaender (1871–1948) studierte Physik. Mit seinem Bruder Benedikt (1866–1908), einem Zoologen, veröffentlichte er 1896 »Absolute oder relative Bewegung«³⁵, ein frühes Werk zur Relativitätstheorie. Seine Ehefrau Herta war die Schwester des österreichi-

Oceanic Steamship Company.

TIME TABLE:

The Fine Passenger Steamers of This Line will Arrive at and Leave This Port as hereunder.

FROM SAN FRANCISCO:

AUSTRALIA, JUNE 22
 MARIPOSA, JULY 1
 AUSTRALIA, JULY 20
 MOANA, JULY 29
 AUSTRALIA, AUG. 17
 ALAMEDA, AUG. 26
 AUSTRALIA, SEPT. 14
 MARIPOSA, SEPT. 23

FOR SAN FRANCISCO:

MOANA, JUNE 24
 AUSTRALIA, JUNE 30
 ALAMEDA, JULY 22
 AUSTRALIA, JULY 28
 MARIPOSA, AUG. 19
 AUSTRALIA, AUG. 25
 MONOWAI, SEPT. 16
 AUSTRALIA, SEPT. 22

In connection with the sailing of the above steamers, the Agents are prepared to issue, to intending passengers, coupon through tickets by any railroad from San Francisco to all points in the United States, and from New York by any steamship line to all European ports.

For further particulars apply

WM. G. IRWIN & CO.,
 Limited.

General Agents Oceanic S. S. Co.

Abb. 4 Verbindungen der »Oceanic Steamship Company« zwischen San Francisco und Honolulu im Sommer 1897. (Aus: The Hawaiian Star, 3. Juni 1897, S. 2)

schen Pioniers der Radioaktivitätsforschung und Leiters des ersten wissenschaftlichen Instituts hierfür, Stefan Meyer (1872–1949).³⁶ Immanuel Friedlaender wandte sich aber schon zeitig der Vulkanologie zu und unternahm gemeinsam mit seinem Bruder diesbezügliche Forschungsreisen, darunter auch nach Hawaii und Samoa.³⁷ In Samoa trafen sie auf Raimund Winkler, der seit Oktober 1895 als Kommandant des Kreuzers S.M.S. BUSSARD die deutschen Schutzgebiete in Ozeanien befuhr. Korvettenkapitän Winkler berichtete später darüber:

Kurz ehe ich im Jahre 1897 eine zweite Reise nach den Marschall-Inseln

Abb. 5 Posttarife von Apia/Samoa nach Europa im Jahr 1893. (Aus: Samoa Times and South Sea Advertiser, 31. Oktober 1896, S. 4)

IMPERIAL GERMAN POST OFFICE.

TARIFF for PARCEL POST, until further notice, by s.s. Upolu or American Mail Steamer to Sydney, thence to be forwarded by Norddeutscher Lloyd Steamer to Bremen, and further to place of destination.

Country.	Weight up to.	Postage.
Austria,	5 kilo-11 lb. Eng.	M. 3 60-3s 7½
France,	5 kilo-11 lb. „	„ „ „
Germany,	5 kilo-11 lb. „	M. 3.20-5s 2½
Grt. Britain	1 kilo-2 lb. „	M. 3.80-3s 10
do	3 „ 6½ lb. „	M. 4.30-4s 4d
Norway,	5 kilo-11 lb. „	M. 4.40-4s 5d
Sweden,	3 kilo-6½ lb. „	M. 4.40-4s 5d

In addition to the postage, 10 cents will be charged for the necessary Customs Declarations etc. Information re postage to other Countries will be given at the Office.

APIA, 23rd November, 1893.

IMPERIAL GERMAN POST OFFICE,

antrat, wurde ich in Samoa von dem gerade dort sich aufhaltenden Forschungsreisenden Herrn Dr. Benedict Friedlaender nochmals für diese Angelegenheit interessirt, der auch seinerseits mich bat, wenn angängig, noch einen Versuch zu machen, das Geheimniß der Karten zu ergründen, da auch die Polynesian Society, deren Mitglied er war, großen Werth auf die Erforschung dieser Karten lege. Dr. Friedlaender gab mir auch noch die Abbildung einer, von den beiden in meinem Besitz befindlichen abweichenden Karte, die in dem »Journal of the Polynesian Society« veröffentlicht war, mit der Bitte, auch die Entzifferung der hierin enthaltenen Linien zu versuchen. Bei Veröffentlichung dieser Karte war nur angegeben, daß sie ein Mittel bilde, »to teach the youth the direction of the currents«.³⁸

Das Interesse Winklers an den Navigationskarten war schon im Jahr zuvor geweckt worden. Die S.M.S. BUSSARD war nämlich zur Entwaffnung auf-

ständischer Bewohner einiger der Marshallinseln zu Hilfe gerufen worden.³⁹ Bei diesem Aufenthalt in Jaluit im Juli 1896 hatte Winkler vom Kaiserlichen Landeshauptmann Dr. Irmer (1853–1931) zwei Stabkarten zum Geschenk erhalten.⁴⁰ Winkler führte weiter aus:

Dr. Irmer bemerkte hierbei, daß er leider nicht im Stande sei, mir die Bedeutung und den Gebrauch der Karten zu erklären, da hierüber seitens der Insulaner strengstes Geheimniß gewahrt würde, und nur wenige der alten Häuptlinge selbst im Besitz des Geheimnisses seien; er habe zwar versucht, deren Erklärungen zu erlangen, sie als Nichtfachmann aber nicht deuten können. Er legte mir deshalb nahe, da die Forscher der Völkerkunde sich sehr für diese Sache interessierten und bisher eine eingehende Erklärung der nach Hause gelangten Karten noch nicht erhalten hätten, meinerseits mein Glück zu versuchen, und stellte mir seinen ganzen Einfluß hierfür zur Verfügung.

Doch Winklers Bemühungen blieben offensichtlich erfolglos:

Hierdurch wurde denn auch der Häuptling Lojak, der als einer der angesehensten Flottenführer der Insulaner galt, bewogen, mir seine Erklärungen abzugeben, die der eingeborene Diener des Landeshauptmanns, Ladjur, mir verdolmetschen sollte. Eines Vormittags fand der feierliche Akt in der Landeshauptmannschaft statt, nachdem Lojak, des großen Geheimnisses wegen, zunächst trotz der 34° Hitze alle Fenster hatte schließen lassen, und Ladjur mit dem Tode bedroht war, wenn er dieses mit tabu belegte Geheimniß weiter verrathen würde; das Resultat des langen Schwitzbades war aber leider ein völlig negatives. Ich bekam auch nur dasselbe heraus, was die übrigen Herren auf den Marschall-Inseln den Erklärungen hatten entnehmen können, daß nämlich die Muscheln auf den Karten die Inseln, die Linien die Strömungen (currents) [* Ladjur konnte die Marschall-Sprache nur in das Englische verdolmetschen] bezeichnen sollten, daß den Eingeborenen diese Strömungen bekannt seien, und daß bei der Seefahrt ein Mann vom Bug des Kanoes auf das Wasser sehe und dann in der einfachsten Weise nach den Strömungen und der Karte den Kurs angebe.*

Alle meine Einwände, daß die Strömung im offenen Meer nicht zu sehen sei, alle meine Querfragen, um eine genauere Erklärung zu erhalten, nutzten nichts, ich mußte mich mit der erhaltenen Auskunft bescheiden und konnte daher nur zu dem Schluß kommen, daß die Marschall-Insulaner einen sechsten Sinn besitzen müßten, der uns fehlte, sie also mehr könnten als wir. Wie sich später herausstellte, war dieser Mißerfolg allerdings nur dem mangelhaften Dolmetscher zu verdanken, verbunden mit meiner geringen Uebung, mich in den Gedankengang und die Ausdrucksweise Eingeborener hineinzufinden.

Die beiden erhaltenen Karten hatte ich in meiner Kajüte untergehangen, und sie bildeten im Laufe des nächsten Jahres während meines Aufenthaltes in der Südsee, Australien und Neuseeland infolge ihrer auffallenden Konstruktion stets ein Gesprächsthema mit meinen Besuchern, besonders den englischen Seeoffizieren und den häufig mit der Südsee sehr bekannten

Herren in Sidney und Neuseeland. Immer hörte ich dasselbe, daß Niemand genau den Gebrauch der Karten kenne, allseitig aber großes Interesse dafür bestehe, etwas Näheres darüber kennen zu lernen.

Georg Thilenius (1868–1937)⁴¹ studierte Medizin und habilitierte 1896 in Straßburg im Fach Anatomie. Seine Ausbildung benutzte er bei seinen nun folgenden Reisen in erster Linie für zoologische Untersuchungen. Über einen Auftrag der Königlich Preußischen Akademie der Wissenschaften, der über die Humboldt-Stiftung finanziert wurde, konnte Thilenius im Sommer 1897 nach Neuseeland reisen.⁴² Er fuhr zuerst nach Hawaii, wo er Ende August mit Augustin Krämer zusammentraf.⁴³ Sie beschlossen gemeinsam weiterzureisen und erreichten Ende September Samoa, wo beide bis Mitte November auf zoologischem Gebiet forschten. Dabei lernten sie die zur selben Zeit sich in Samoa aufhaltenden Brüder Friedlaender kennen. Thilenius reiste dann zu seinem eigentlichen Ziel, nämlich Neuseeland, während Krämer das in Samoa liegende und von Kapitän Winkler geführte Schiff S.M.S. BUSSARD bestieg und mit diesem weiterfuhr. Nach weiteren Erforschungen im Bismarck-Archipel kam Thilenius schließlich 1899 nach Deutschland zurück.⁴⁴ Im nächsten Jahr erhielt er eine Professur in Breslau und wurde 1904 zum Direktor des Hamburgischen Museums für Völkerkunde ernannt. Als solcher organisierte er die »Hamburger Südsee-Expedition« zwischen 1908 und 1910. Die in 17 Bänden erschienenen Ergebnisse dieser Expedition bilden einen Eckpfeiler in der Pazifikforschung.

Augustin Krämer (1865–1941)⁴⁵ wurde als Sohn deutscher Eltern in Chile geboren, kehrte aber bereits im Alter von zwei Jahren nach Deutschland zurück und besuchte später dort das Gymnasium. Auch er studierte Medizin und promovierte 1889 in Tübingen. Danach trat er in den Dienst der Kaiserlichen Marine und wurde Schiffsarzt auf der S.M.S. BUSSARD, die zwischen 1893 und 1895 in der Südsee mit der Basis in Apia/Samoa stationiert war. Korallenriffe und Plankton wurden dort seine Forschungsgebiete. Nach Deutschland zurückgekehrt, begann er eine neue Forschungsreise in die Südsee zu organisieren. Durch die Genehmigung der Marine, diese Reise als unbezahlten Urlaub anzusehen, und die Versicherung Stuttgarter Organisationen, gesammelte Ethnographica anzukaufen, bestärkt, brach er am 15. März 1897 zu dieser Fahrt auf.⁴⁶

Von Antwerpen fuhr er nach Chile, von wo er direkt in pazifische Gebiete zu fahren gedachte. Es stellte sich aber heraus, daß nur von San Francisco aus regelmäßige Fahrten in den Pazifik möglich waren. Krämer reiste deshalb über Lima, Guayaquil und San José de Guatemala nach Ciudad de Guatemala. Nach der Durchquerung von Guatemala ging die Fahrt mit dem Schiff weiter über Belize bis New Orleans, wo er am 26. Juli 1897 eintraf. Mit dem Zug fuhr er weiter nach Oakland bzw. San Francisco und blieb dort zwischen

dem 31. Juli und 5. August. Das am 22. Juli von Honolulu abfahrende und am 30. des Monats in San Francisco eintreffende Linienschiff ALAMEDA (vgl. Abb. 4) benötigte noch 20 Tage bis zur Rückfahrt und kam damit für Krämers Weiterreise nicht infrage. Die Passagierliste der angekommenen ALAMEDA wies *Consul and Mrs. Geissler and child*, also die Familie des in die Heimat zurückreisenden deutschen Vizekonsuls von Samoa aus⁴⁷, und wirklich traf Krämer mit Geissler in San Francisco zusammen.⁴⁸ Krämer nahm nun den Dampfer CHINA und fuhr weiter nach Honolulu. Am 11. August landeten sie, 14 Tage später kam auch Georg Thilenius, ebenfalls von San Francisco kommend, aber mit der ALAMEDA, in Honolulu an. Die beiden deutschen Forscher lernten einander nun kennen und beschlossen, gemeinsam nach Samoa zu reisen.⁴⁹ Ende September kamen sie dort an, Krämer blieb aber nur sechs Wochen, da ihm der in Apia stationierte Korvettenkapitän Winkler das Angebot machte, mit ihm auf der S.M.S. BUSSARD zu den Marshallinseln zu fahren. Mit im Gepäck waren Briefe an den in Jaluit seit 1893 in der Verbannung lebenden samoanischen Häuptling Mata'afa (1832–1912). Die vom 17. bis zum 26. November dauernde Weiterfahrt unterbrach Winkler oftmals, um Krämer den Fang von Plankton zu erlauben.

In Jaluit durfte Krämer in das damals leer stehende Haus des Landeshauptmanns einziehen. König Kabua war verreist, die Besuche bei den auf der Insel lebenden Deutschen waren überschaubar. Außer dem Regierungsarzt Dr. Otto Bartels und dem Kaufmann Adolph Capelle (1838–1905) waren noch Kapitän Otto Kessler (1861–1933) und seine Frau Helviga (1864–1942) zu begrüßen.⁵⁰ Adolph Capelle wohnte seit 1873 in Jaluit⁵¹ und war derjenige, der die Eingeborenen lehrte, Kopra herzustellen.⁵² Otto Kessler lebte seit 1886⁵³ auf der Insel. Krämer begann gleich mit der ethnographischen Aufnahme der Insel, während Kapitän Winkler an Bord der BUSSARD das Studium der einheimischen Schifffahrt übernahm:

*Täglich liess er zu sich auf sein Schiff die Häuptlinge Nelu, Lóiak und den König Kabua, der wenige Tage später nach uns eintraf, kommen, und sich von ihnen die Geheimnisse ihrer Navigation an den eigenartigen Stabkarten erklären.*⁵⁴

Detaillierter über seine Aktivitäten berichtete Kapitän Winkler selbst:

Beim zweiten Einlaufen S.M.S. »Bussard« in Jaluit im November 1897 traf ich dort vor Anker liegend den deutschen Schooner »Neptun«, Kapitän Kessler. Letzterer fuhr schon über ein Jahrzehnt in der Marschall- und Gilbert-Gruppe, war der Eingeborenen-Sprache fast ganz mächtig und mit den Häuptlingen sehr befreundet, mit einem derselben, Namens Nelu, stand er sogar in einem Bruderverhältnis. Hier hatte ich also Jemand, der mir wirklich helfen konnte. Kapitän Kessler, der selbst auch gar nichts Genaueres über die Karten wußte, aber ein außerordentliches Entgegenkommen und großes Interesse für die Sache zeigte, sagte mir auch sofort bereitwilligst seine Hilfe zu.

Es begann nun eine anstrengende, langwierige und besonders sehr viel Geduld erheischende Arbeit. Der Häuptling Nelu, der seinem Bruder Kessler nichts abschlagen durfte, wurde zuerst ausgeholt; er erzählte auch wohl Alles, was er wußte, und versetzte uns in große Freude durch sein Entgegenkommen; wenn ich abends aber alles Gehörte und Notirte zusammenstellte und in Form bringen wollte, so fanden sich immer so viele Widersprüche, daß fast täglich alles Niedergeschriebene wieder durchgestrichen werden mußte. Wir kamen dann dahinter, daß Nelu selbst nicht mehr genügend unterrichtet war und durch das fortwährende Biertrinken, das nur noch seine einzige Beschäftigung bildete, wohl zu stumpf geworden sei, um eine klare, einwandfreie Auskunft geben zu können.

Es wurde nun also der Häuptling Lojak mit hinzugezogen, der anfangs mit der Sprache nicht recht heraus wollte, dann aber, als er hörte, daß Nelu uns schon Alles erzählt habe, auch weichherziger wurde und uns unsere Fragen beantwortete. Aber welche Geduld war auch hier wieder nöthig! Dieses stundenlange Sitzen und Ausgequetschtwerden war gar nicht nach dem Sinn der Herren Könige, wie sie sich nennen; es war ihnen auch recht unbequem, sich korrekt ausdrücken zu sollen; es mangelte auch die Fähigkeit hierzu, und häufig mußten wir die Sitzung abbrechen, da die Leutenchen zu unzufrieden wurden.

Einmal erklärte mir Lojak ziemlich unumwunden, daß er solch dummen Kerl wie mich noch nicht gesehen hätte, täglich erzähle er mir dasselbe, täglich käme ich wieder mit den gleichen dummen Fragen, jetzt wolle er mir überhaupt nichts mehr sagen, und nur ein Gläschen Sekt, das der alte Herr sehr liebte, konnte ihn wieder freundlich stimmen.

Als äußerstes Mittel hatte ich übrigens einen noch sehr glänzend aussehenden Uniformrock in meiner Schlafkammer hängen, den ich Lojak versprochen hatte, wenn er mir immer hübsch alle Fragen beantworten würde. Der Hinweis auf diesen Rock verfehlte nie seine Wirkung, denn der mit Lojak sonst gleich angesehene Häuptling Kabua hatte schon früher von einem Kommandanten einen solchen Rock bekommen, in dem er zu Lojaks größter Eifersucht immer bei besonders festlichen Gelegenheiten erschien. Jetzt also einen noch besseren Rock zu erhalten, bedeutete für Lojak das höchste Glück, das ihm denn auch zum Schlusse beschieden wurde.

Kamen wir so unter Zuhülfenahme aller Mittel auch ein gut Stück weiter, so blieben doch noch manche schwer auszufüllende Lücken in unserem Verständniß.⁵⁵

Es scheint, als ob all die bisherigen Informationen zu den Stabkarten nur zum Erhalt von Belohnungen erdacht worden sind. In dieser Situation fand Winkler einen auf den Inseln lebenden Mischling, Jochem de Brum, der gewillt war, bei der Erlangung weiterer Auskünfte zu helfen. Jochem war aber erstens kein Einwohner von Jaluit, und zweitens war seine Methode mehr

als fragwürdig. Es wurde nämlich ein weiterer Eingeborener befragt, jedoch nur unter vier Augen hinter der Hütte, ohne Beisein von Winkler.⁵⁶

Winkler selbst scheint aber mit den Ergebnissen zufrieden gewesen zu sein:

Auf diese Weise gelang es endlich, den größten Theil der Unklarheiten zu beseitigen und für die nachstehend beschriebenen Karten I bis IV die Erklärungen, und besonders auch die Bedeutung der vorkommenden Bezeichnungen zu erhalten.

Vor seiner Beschreibung der Ergebnisse führte Winkler noch die ihn unterstützenden Personen an:

Ebenso wie den Herren Capelle, Kapitän Keßler und Jochem de Brum schulde ich auch dem Kaiserlichen Richter Herrn Senfft, dem Vorstande der Jaluit-Gesellschaft, Herrn Huetter, und den übrigen Herrn Jaluits vielen Dank für ihre stets bereitwillige Unterstützung bei meinen Arbeiten, sei es durch eigene Auskunft, sei es durch Vermittlung meines Verkehrs mit den Eingeborenen.

Nach nur 17 Tagen auf Jaluit verließ Kapitän Winkler am 13. Dezember 1897 auf der S.M.S. BUSSARD die Marshallinseln. Seine Weiterreise führte nach Herbertshöhe⁵⁷, wo er das Kommando des Schiffes übergab. Doch auch die Tage der S.M.S. BUSSARD in der Südsee waren gezählt; über Sydney fuhr sie wieder nach Apia/Samoa, wo sie am 21. Mai 1898 eintraf.⁵⁸ Im September ging es noch einmal nach Jaluit, um den dorthin verbannten Häuptling Mata'afa in seine Heimat Samoa zurückzubringen. Damit waren die Missionen von S.M.S. BUSSARD in der Südsee beendet, und das Schiff trat die Heimreise nach Deutschland an, wo es schließlich im April 1899 eintraf.

Otto Fürchtegott Kessler (1861–1933)⁵⁹ wurde in Groß-Erkmannsdorf bei Dresden geboren. Nach der Schulausbildung, darunter in der Dresdner Kreuzschule, ging er nach Hamburg, um dort als Schiffsjunge anzuheuern. Nachdem er bereits mit 14 Jahren erstmalig den Atlantik überquert hatte, wurde er schließlich 1886 von einer deutschen Handelsgesellschaft als Erster Steuermann eingestellt und nach der Fusionierung zur Jaluit-Gesellschaft im Jahr darauf von dieser übernommen.⁶⁰ Diese Firma wurde nach der Inbesitznahme der Marshallinseln gegründet, um eine effektive Verwaltung der Kolonie ohne direkten staatlichen Eingriff zu gewährleisten. Vier Jahre später wurde Otto Kessler zum Kapitän befördert und fuhr bis zum Jahr 1897 für die Jaluit-Gesellschaft zwischen den Marshallinseln, den Karolinen und den Gilbertinseln. In erster Linie war Kopra seine Handelsware. Im Februar 1890 heiratete er in Dresden Clara Lippmann, die gemeinsam mit dem frisch zum Kaiserlichen Sekretär ernannten Eugen Brandeis in Jaluit eintraf⁶¹, aber bereits am Silvestertag desselben Jahres in den Ozeanfluten bei Jaluit umkam. Kessler lernte in der Folge die Dänin Helviga Ortmann (1864–1942) kennen, die später in Samoa ihren Wohnsitz hatte. Die beiden beschlossen 1897 zu heiraten.

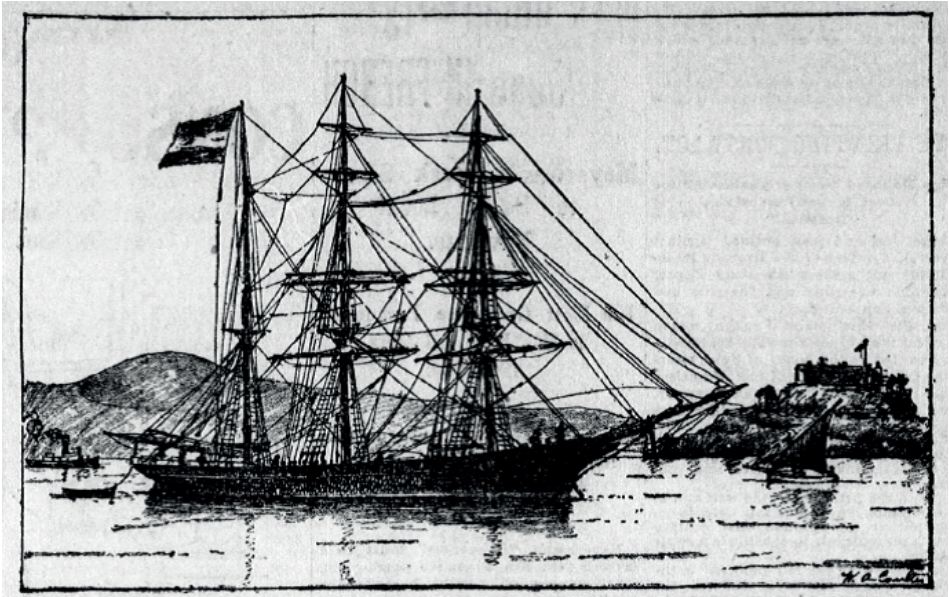


Abb. 6 Bark JOHN WESLEY in der Bucht von San Francisco. (Aus: The San Francisco Call, 24. März 1897, S. 7)

Die zu 238 t vermessene JOHN WESLEY war eines der Schiffe der Jaluit-Gesellschaft. Seit 1894 war Otto Kessler der Kapitän der JOHN WESLEY. Seine letzte Fahrt mit ihr sollte ihn zu seiner Hochzeit nach San Francisco bringen. Am 15. Januar 1897 verließ er Jaluit, um nach 65 Tagen mit einer Ladung von 99 t Kopra⁶² in San Francisco zu landen. Diese Menge entsprach 4 % der Gesamtproduktion der Marshallinseln dieses Jahres.⁶³ Helviga Ortmann reiste einen Monat später von Samoa an⁶⁴, und am 22. Mai wurde Hochzeit gefeiert. Der oberste Friedensrichter der Stadt selbst vollzog die Trauung.⁶⁵ Doch es gab noch eine zweite wichtige Erledigung für Otto Kessler in San Francisco. Er machte sich selbständig und kaufte dafür ein neues Handelsschiff bei der größten Werft der Westküste, bei Matthew Turner's Shipyard.⁶⁶

Matthew Turner (1825–1909), der 230 Schiffe baute, fertigte sie ab 1883 in einer neuen Werft bei Benicia in der Suisun Bay, einer der weiter landeinwärts gelegenen Buchten von San Francisco, an. Der von Otto Kessler erworbene Schoner NEPTUN hatte die Baunummer 190, 140 t und eine Länge von 31,7 m. Die Zeitung »The San Francisco Call« berichtete über die Schiffstaufe:

The new schooner Neptune, built by Matthew Turner for the Marshall Island, Gilbert group trade, will be down here next Saturday. She is 118 feet long, 24 feet broad and 10 feet deep, and has the largest and best appointed cabin of any trading schooner on the coast. She was built for the Jaluit Trading Company, but has been sold to Captain Kessler, who will command



Abb. 7 Schooner NEPTUN.
 (Aus: The San Francisco
 Call, 24. Oktober 1902,
 S. 10)

her. The captain came up here in command of the bark John Wesley, and will take the Neptune back with him. When the vessel was christened a few days ago the Rev. Mr. Read of West Berkeley went to the scene and asked Captain Kessler not to serve liquor out to his guests or the workmen. His request was denied, and then he peremptorily ordered the men to throw the beer overboard. The men laughed at him, and then Captain Kessler led his unbidden guest overboard.

The Neptune will fly the German flag and will make her headquarters at Jaluit in the Marshall group.⁶⁷

Am 30. Juni begann die Reise zurück auf die Marshallinseln. Kessler hatte also nur um einen Monat seine Landsleute von den Steinen, Krämer und Thilenius in San Francisco verpasst. Die NEPTUN kam bereits am 27. Juli 1897 mit einer Besatzung von sieben Mann und einem Passagier, nämlich der frischgebackenen Frau Kessler, samt einer Ladung Stückgut in Jaluit an.⁶⁸ Nachdem die junge Familie sich eingerichtet hatte, fuhr Kessler schon am 19. August zum Einsammeln von Kopra nach Butaritari, einem Atoll der Gilbertinseln. Er kam nach mehr als drei Monaten vollbeladen mit 155 t Kopra zurück. Am Tag nach seiner Rückkehr, am 26. November, erreichte auch Augustin Krämer auf der von Kapitän Winkler geführten S.M.S. BUSSARD die Insel.

Krämer unternahm an den nächsten Tagen in Jaluit seine Untersuchungen zu »Korallenriffen und Landesbewohnern«. Von Kapitän Kessler wurde er inzwischen eingeladen, eine Kreuzfahrt im Gilbertarchipel mitzumachen. Er nahm die Einladung mit Freuden an; Gründe dafür gab es genug:

Es war ein schönes Schiff von 140 Tonnen, nach den Angaben Kesslers von Turner in San Francisco gebaut. Es hatte eine grosse Messe, welche sich völlig über Deck befand. Sie besass nach vorne und hinten einen Ausgang, war also gut ventiliert, und führte die Kammern alle längsseit. Alles sah rein und sauber aus. Eine schönere Gelegenheit, auf einem Koprashoner zu fahren, gab es im ganzen Pacific nicht wieder. Um das Mass seiner Güte voll zu machen, drang der Kapitän darauf, dass ich die Kammer bewohnen sollte, welche er so gross gebaut hatte, dass er auch seine Frau mitnehmen konnte, die aber während der folgenden Fahrt in Djalut zu bleiben beschlossen hatte.⁶⁹

Nach einem Abschied von der Mannschaft der BUSSARD mit einem Bierabend stach die NEPTUN am 13. Dezember 1897 in See. Ein Großteil der Inselwelt der Gilberts wurde nun besucht.⁷⁰ Am 15. Januar 1898 verließ Krämer in Butaritari schließlich die NEPTUN und Kessler, um weitere zwei Wochen auf dieser Insel zu bleiben. Kessler gab dort die auf der Rundreise erworbene Ladung von 180 t Kopra an die Jaluit-Gesellschaft ab, bevor er wieder nach Jaluit zurückkehrte. Krämer nahm später den Postdampfer MERKUR für die Rückreise nach Jaluit, wo er noch bis Ende März blieb. Nach etlichen weiteren Stationen im Pazifik erreichte er schließlich Mitte Mai wieder Apia/Samoa, wo er ein Wiedersehen mit Thilenius feierte.

Durch den Aufstand in Samoa war Krämer gezwungen, Ende Januar 1899 Samoa zu verlassen. Mit dem Eintreffen in Bremerhaven am 3. März 1899 war seine zweite pazifische Reise beendet. Der Großteil der dabei gesammelten Objekte fand seinen Platz im Stuttgarter Naturalien-Cabinett.⁷¹

Die Stabkarten nach 1897

Nachdem Korvettenkapitän Winkler das Kommando der BUSSARD abgegeben hatte, veröffentlichte er 1898 in der »Marine-Rundschau« die Ergeb-

nisse seiner Recherchen zu den Stabkarten.⁷² Auf zwölf Seiten und unter Zuhilfenahme der Abbildungen von fünf Karten versuchte er in der bisher umfassendsten Arbeit darüber deren Zweck und Anwendung zu erklären:

Die sogenannten Seekarten verdienen diesen Namen eigentlich nicht, da sie nicht Karten in unserem Sinne sind, sondern nur dazu dienen, die Wasserverhältnisse zur Anschauung zu bringen, sowohl zum Unterricht der Häuptlingsöhne, die in das Geheimniß der Seefahrt eingeweiht werden sollten, als auch zur Aufklärung von Differenzen zwischen den eine Flotte führenden Häuptlingen, wenn die Wassermerkmale bei der Seefahrt nicht ganz klar lagen, und Meinungsverschiedenheiten entstanden waren. Nur in einer einzigen Karte, nachstehend mit Karte II bezeichnet, soll in erster Linie die geographische Lage der Inseln veranschaulicht werden.⁷³

Nach der Erklärung, dass die Stäbchen nicht die Strömungen, sondern den Verlauf der Dünungen darstellen, schwächte er selbst die Qualität seiner Arbeit ab:

Bei genauer wissenschaftlicher Prüfung lassen sich einige der nachstehenden Erläuterungen, die auch mir zunächst nicht haltbar erschienen, sicher anfechten; ich muß deshalb betonen, daß ich hier keine von mir aufgestellten Theorien bekannt geben und eventuell später verfechten will, sondern daß ich nur die Erklärungen so wiedergebe, wie sie mir gemacht worden sind, wie sie sich also die Marschall-Insulaner zurecht gelegt haben und wie sie ihren von ihnen behaupteten Wahrnehmungen entsprechen, deren Richtigkeit zu kontrollieren ich keine Gelegenheit hatte. Ebenso ist es natürlich nicht ausgeschlossen, daß durch verkehrte Erklärung oder verkehrtes Dolmetschen trotz größter Vorsicht und trotz immer wiederholter Prüfung des Gehörten, sich bei der Wiedergabe einige Fehler eingeschlichen haben. Solche werden hoffentlich von den Herren, die auf der jetzt geschaffenen Grundlage mit mehr Muße als ich weitere Nachforschungen anstellen können, noch herausgefunden werden und eine Richtigstellung erfahren.

Das klingt eigentlich nicht, als ob Winkler wirklich von seinen nun folgenden Erklärungen überzeugt gewesen wäre. Zuerst wurden 13 mit der Dünung zusammenhängende Worte bzw. Begriffe erklärt. Sodann teilte er die fünf Karten, die er dem Völkerkundemuseum in Berlin übergab⁷⁴, in drei Kategorien ein: Karten der ganzen Inselgruppe (»Rebbelib«), Karten von Teilen davon (»Meddo«) und sogenannte *Hilfskarten*, die »Mattang«. Die letzte Gruppe dient ganz allgemein als Lehrmittel, ohne irgend bestimmte Inseln andeuten zu wollen. Eine Kategorisierung bei einer Objektmenge von fünf scheint aus heutiger Sicht sehr gewagt. Für die Unstimmigkeiten bei der Anordnung der Stäbchen brachte er folgendes Argument:

Eine Erklärung der Karten ist aus vorstehenden Gründen immer schwer zu finden, wenn man nicht den Verfertiger der Karte selbst als Erklärer hat; ein anderer, wenn auch vollkommen eingeweihter Navigator kann sich in eine von ihm nicht angefertigte Karte unter Umständen gar nicht hineindenken.⁷⁵

Mit dem Ersuchen um eine Erklärung zeigte Winkler seinen Informanten auch die im »Journal of the Polynesian Society« abgebildete Karte von Robert Louis Stevenson, die ja schließlich auch in Jaluit erworben worden war; jedoch: [...] *es wurde mir gesagt, daß man sich alles Mögliche bei den Linien denken könne, es käme darauf an, wie man die Karte hinlege und an welchen Punkten man Inseln supponire; was der Verfertiger sich dabei gedacht habe und mit der Karte habe darstellen wollen, könne man nicht wissen.*

Es folgte nun der Versuch, jede einzelne der fünf Karten zu analysieren. Bei Karte II, die zur seltenen Gattung der echten »geographischen« Karten, der sogenannten Rebbelib, gehören sollte, musste Winkler selber zugeben:

[...] *Die auf den Stäbchen befestigten kleinen Muscheln stellen die verschiedenen Inseln dar, deren Lage auch nach unserer Karte ziemlich richtig zueinander angegeben ist. Dies rührt aber wohl mit daher, daß bei Anfertigung dieser Rebbelib unsere Karte bezw. die aus Gebrauch unserer Karte erworbene Kenntniß schon mit zu Rathe gezogen ist; in früheren Zeiten soll die Lage der Inseln häufig recht falsch gewesen sein.*⁷⁶

Die zweite analysierte Rebbelib-Karte, Karte IV, stellte einen krassen Gegensatz zu Karte II dar:

*Die Lage der durch die Muscheln angedeuteten Inseln ist, wie aus einem Vergleich mit der Karte zu ersehen ist, eine sehr ungenaue, der Erklärer Lojak verstand aber gar nicht, daß anfangs daran Anstoß genommen wurde, da, wie er sagte, es für den Zweck dieser Rebbelib hierauf gar nicht ankäme. Hauptzweck soll eben sein die Darstellung der verschiedenen Dünungen und des Verlaufs derselben.*⁷⁷

Nach der Analyse der Karte V endet der Artikel mit einem die Qualität dieser Analyse bezeichnenden Satz:

Die nicht genannten Linien haben keine besondere Bedeutung, die Stäbchen dienen nur zum Zusammenhalten der übrigen.

Eine englische Version dieser Arbeit von Winkler, versehen mit Bemerkungen des Übersetzers, wurde bereits 1901 im »Annual Report 1899 of the Board of Regents of the Smithsonian Institution« unter »On Sea Charts Formerly Used in the Marshall Islands, with Notices on the Navigation of these Islanders in General«⁷⁸ veröffentlicht und stellte die Grundlage der meisten angelsächsischen Arbeiten über die Stabkarten dar. Der Übersetzer sah die Unstimmigkeiten der Erklärungen Winklers nicht so dramatisch und wies in seinen Anmerkungen auf die angeblich gleiche Problematik bei ähnlichen Objekten in der Ethnologie hin, wie z.B. bei den Totempfählen oder den Puppen der Puebloindianer.⁷⁹ Was heute von dieser Überlegung für die Stabkarten übernommen werden kann, ist der Ansatz, dass diese eine soziale oder mythologische Bedeutung haben, aber keine für die Navigation. Dieser Artikel enthielt zusätzlich sieben Fotografien verschiedener Stabkarten, und zwar vom National Museum of Natural History, Washington, D.C.⁸⁰ und von den Völkerkundemuseen in Berlin⁸¹ und Dresden.⁸²

In einem der umfassendsten Artikel der letzten 20 Jahre über die Stabkarten, »Nautical Cartography and Traditional Navigation in Oceania«⁸³, wurde natürlich auf Winklers Arbeit Bezug genommen, doch nicht auf den deutschen Originalbericht, sondern auf die spätere englische Ausgabe mit ihren Text- und Bildzusätzen, ohne dies aber anzugeben.

Am 20. Januar 1900 berichtete in einer Sitzung der Berliner Anthropologischen Gesellschaft Felix Ritter von Luschan⁸⁴ über neue Arbeiten zu den »Stabkarten der Marshallaner«.⁸⁵ Diese Arbeiten führten zur ersten Monographie über die Stabkarten, die schließlich 1902 vom deutschen Privatgelehrten Albert Schück (1833–1918)⁸⁶ vorgelegt wurde. Dieser stützte sich in erster Linie auf die Berichte von Kapitän Winkler und von Augustin Krämer und übernahm auch deren Interpretation der Stabkarten. Nur kurz wurden in einem Satz die Informanten erwähnt:

*Von den Häuptlingen Nelu und Lojak, hauptsächlich von dem Unterbenen des Letzteren: Laumanuan, durch Verdolmetschen zunächst seitens Herrn Kapt. Kessler, dann besonders des portugiesischen Halbblutes Herrn Jochem de Brum aus Likieb erfuhr Herr Kapt. z.S. Winkler, dass die Schiffsführer der Marshall-Insulaner [13 zum Verständnis der Stabkarten verwendete Parameter] kennen und benutzen.*⁸⁷

Weiter gelang es Schück, einen Katalog aller zu dieser Zeit bekannten Karten zusammenzustellen und die Karten nach Krämers Kategorisierung einzuteilen. Um 1900 waren mehr als 43 Karten bekannt.⁸⁸ Abschließende Fragen befassten sich mit der Verbreitung der Karten, mit ihren Vorläufern und mit ihrer Ursprünglichkeit. Dem Autor schien es aber zweifelhaft, ob auf die letzte Frage je eine sichere Antwort erlangt werden wird, da einerseits die Stabkarten rohe Nachahmungen europäischer Karten darstellen, andererseits nichts gegen die Kreativität der Marshall-Insulaner spricht. Letztlich wurden durch diese umfassende Monographie die doch eher unsicheren bisherigen Erklärungen gefestigt und damit ein Referenzwerk begründet.

Der 1899 wieder nach Deutschland zurückgekehrte Georg Thilenius organisierte nun als Direktor des Hamburger Völkerkundemuseums eine große Südsee-Expedition, die schließlich zwischen 1908 und 1910 durchgeführt wurde. Mikronesien und die Marshallinseln spielten dabei nur eine kleine Rolle. Zum Leiter des zweiten Teils der Expedition ab Sommer 1909 wurde Augustin Krämer bestimmt, der nun Mikronesien an Bord des Expeditionsschiffes PEIHO ein zweites Mal besuchte.⁸⁹ Am 25. Februar 1910 landete Krämer wieder in Jaluit, wo die Expedition fünf Tage blieb. Die Zeit verging mit der Ladung von Kohlen und wenigen anthropologischen Messungen. Erkundungen zu den Stabkarten gab es keine. Bereits am 12. März verließ die PEIHO wieder die Marshallinseln.

Im Gesamtwerk der Hamburger Südsee-Expedition nehmen die Stabkarten überraschend wenig Platz ein. Im Kapitel »Geistige Kultur«⁹⁰, das erst

1938 von Hans Nevermann⁹¹ und nicht von Augustin Krämer verfasst wurde, sind ihnen acht Seiten gewidmet. Die 40 Jahre zuvor getroffenen Aussagen von Kapitän Winkler und Augustin Krämer wurden gekürzt übernommen:

*[...] Ein einheitliches System der Seekarten besteht nicht, und eine Schule kennt nicht die Lehre der andern. So kann eine Seekarte nur richtig von ihrem Verfertiger erklärt werden, für den ihre Teile eine bestimmte Bedeutung haben, die ein anderer, der sonst ebenfalls ein guter Seemann sein mag, aber in einer anderen Schule gelernt hat, nicht ohne weiteres erkennen kann. [...]*⁹²

Der Verlauf der Feldforschung in Jaluit 40 Jahre zuvor wurde sogar unrichtig wiedergegeben – Kapitän Kesslers befreundeter Informant, Häuptling Nelu, wurde nun zu *Krämers Gewährsmann*, Kessler selbst wurde im ganzen Werk nicht mehr erwähnt.

Es kam bei dieser Expedition nicht so sehr auf neue Erkenntnisse an, sondern auf das Sammeln von Objekten und Daten. Dieses Sammeln war natürlich problematisch. Beim Besuch einer Insel der Karolinen schrieb der Expeditionsteilnehmer Hellwig:⁹³

*Vieles blieb unerworben, da es offenbar Fremdenindustrieartikel darstellte, wie Beilklingen und Stampfer aus Tridacna, Schurze, Hüte, Körbe, Schüsseln, Tauwerk.*⁹⁴

Es ist anzunehmen, dass diese Aussage auch für die Marshallinseln galt; und nicht nur das, sondern dass diese Industrie schon sehr lange in der Südsee existierte. Zu diesem Schluss kam auch die Ethnologin Anna-Maria Brandstetter in einer Arbeit⁹⁵ über Kapitän Adolf Rittscher⁹⁶, der zwischen 1902 und 1904 für die Jaluit-Gesellschaft tätig war. Er erwarb in größerer Anzahl Stabkarten, die er nach seiner Rückkehr nach Europa an verschiedene Sammlungen und Museen verkaufte. In zwölf Sammlungen befinden sich 21 von ihm verkaufte Stabkarten, die als zwei »Serien« von fast gleichen Karten vorliegen. Mitgeliefert wurden Herkunftszeugnisse mit Erklärungen örtlicher Experten. Die Vermutung liegt nahe, dass diese Objekte als Auftragsarbeit angefertigt wurden.

Im Jahr 1971 gab das Berliner Museum für Völkerkunde zwei Führungsblätter zum Thema »Navigieren mit ›Stabkarten‹ auf den Marshall-Inseln« heraus.⁹⁷ Dabei wurden Winklers 75 Jahre alte Erklärungen und als Beispiel seine Karte IV als Abbildung 1 verwendet. Der Autor dieser Blätter übernahm auch wieder Winklers Argumente bei Erklärungsschwierigkeiten:

Diese Lücken und auch ein Teil der erläuterten Kartenabschnitte erwecken den Anschein der Unvollständigkeit. Tatsächlich dürften einerseits den Informanten Winklers nicht mehr alle Bedeutungen gegenwärtig gewesen sein; andererseits fiel es ihnen wohl schwer, dem aussenstehenden Laien für sie selbstverständliche Dinge zu erklären.

Es scheint auch diesem Autor entgangen zu sein, dass wenigstens ein Teil der Informationen durch einen der tüchtigsten und der Marshall-Sprache mächtigen, seit zehn Jahren auf Jaluit wohnenden Kapitän, nämlich Otto Kessler, erhalten wurde. Die angeführten Gründe konnten somit nicht für die Unstimmigkeiten der Erklärungen verantwortlich sein.

In all den der Monographie Schücks folgenden Arbeiten zu den Stabkarten wurden Otto Kessler und Jochem de Brum nicht mehr erwähnt. Speziell die auf größere Beachtung gestoßenen Publikationen von Augustin Krämer enthalten die Namen der beiden nicht mehr; Krämer selbst wurde nun als Entdecker der Wirkungsweise der Stabkarten angeführt. Erst die kritische Bewertung der kolonialen Forscher der letzten Jahrzehnte zeigte ein anderes Bild von Krämer⁹⁸, und erst seit 2010 wurden die eigentlichen Akteure in den Vordergrund gerückt.⁹⁹

Die Diskussion über die Stabkarten jedoch hält bis heute weiter an, und zahlreiche Arbeiten darüber wurden veröffentlicht. Beispielhaft sollen hier die umfassende Studie von Ben Finney¹⁰⁰ erwähnt werden und die eine Liste von 69 Karten enthaltende theoretische Arbeit zu den mathematischen Ideen der Modellierung und der Wellendynamik bei den Stabkarten von Marcia Ascher.¹⁰¹ Schließlich sind die Versuche von Joseph Genz und seinem Team anzuführen, die Funktionsweise der Karten in der Praxis auszuprobieren.¹⁰² Mit der Hilfe einer der letzten einheimischen Navigatoren, Captain Korent Joel (1948–2017)¹⁰³, wurden durch Fahrten zwischen den Atollen die verschiedenen Modellansätze zu den Stabkarten getestet, was aber zu keinem klaren Ergebnis führte. Genz schrieb in der Zusammenfassung:

[...] However, my informants' models also diverge from previously documented models (e.g., Winkler 1901) and from each other in several respects. Whether these differences stem from regional variation in knowledge, lack of scholarly research in those areas, generational knowledge loss, or idiosyncratic differences, my informants' models are in fact sufficiently similar that Captain Korent was able to navigate with both models in mind and invoke a particular model based on immediate conditions with enough accuracy to interpret the ocean surface and find land. [...]

Die von Otto Kessler gesammelten ethnologischen Objekte befinden sich heute in Dresden, Berlin und Wien, jedoch befindet sich keine Stabkarte darunter – er hatte keine gesammelt.

Literatur:

- Ascher, Marcia: Models and Maps from the Marshall Islands: A Case in Ethnomathematics. In: *Historia Mathematica* 22, 1995, S. 347–370.
- Brandstetter, Anna-Maria: Einkaufen en gros, Verkaufen en détail – Zwei Stabkarten von den Marshallinseln. Johannes Gutenberg-Universität Mainz 2015. <http://www.sammlungen.uni-mainz.de/809.php>.

- Finney, Ben: Nautical Cartography and Traditional Navigation in Oceania. In: Woodward, David, und Lewis, G. Malcolm: *The History of Cartography*, 2.3: *Cartography in the Traditional African, American, Arctic, Australian, and Pacific Societies*. Chicago 1998, S. 443–492.
- Finsch, Otto: *Ethnologische Erfahrungen und Belegstücke aus der Südsee*. Dritte Abtheilung: Mikronesien (West-Oceanien). II. Marshall-Archipel. In: *Annalen des k.k. Hofmuseums in Wien VII/2*, Wien 1893, S. 119–182.
- Finsch, Otto: *Systematische Uebersicht der Ergebnisse seiner Reisen und schriftstellerischen Thätigkeit (1859–1899)*. Berlin 1899.
- Fischer, Hans: *Die Hamburger Südsee-Expedition*. Frankfurt a.M. 1981.
- Franz, Erhard: *Das Navigieren mit »Stabkarten« auf den Marshall-Inseln 1 (Karte 97a) und 2 (Karte 97b)*. Führungsblätter des Museums für Völkerkunde Berlin. Berlin 1971.
- Friedlaender, Benedict, und Friedlaender, Immanuel: *Absolute und relative Bewegung*. Berlin 1896.
- Genz, Joseph: *Resolving Ambivalence in Marshallese Navigation: Relearning, Reinterpreting, and Reviving the "Stick Chart" Wave Model*. In: *Structure and Dynamics* 9(1), 2016, S. 8–40.
- Genz, Joseph, Aucan, J., Merrifield, M., Finney, B., Joel, K., und Kelen, A.: *Wave Navigation in the Marshall Islands: Comparing Indigenous and Western Scientific Knowledge of the Ocean*. In: *Oceanography* 22(2), 2009, S. 234–245.
- Gulick, L.H.: *Micronesia – of the Pacific Ocean*. In: *The Nautical Magazine and Naval Chronicle* 31, 1862, S. 169–182, 237–245, 298–308, 358–363, 408–417.
- Hellwig, Franz Emil: *Tagebuch der Expedition*. In: Thilenius, Georg: *Ergebnisse der Südsee-Expedition 1908–1910*. Band I: *Allgemeines*. Hamburg 1927, S. 41–360.
- Hernsheim, Franz: *Beitrag zur Sprache der Marshall-Inseln*. Leipzig 1880.
- Hernsheim, Franz: *Südsee-Erinnerungen (1875–1880)*. Berlin 1883.
- Hezel, Francis X.: *The First Taint of Civilization*. Honolulu 1983.
- Hildebrand, Hans H., Röhr, Albert, und Steinmetz, Hans-Otto: *Die Deutschen Kriegsschiffe*. Band 2. Hamburg 1999.
- Johnson, Giff: *One of the Last Marshall Islands Navigators Dies*. Radio New Zealand, 16. Januar 2017. <http://www.radionz.co.nz/international/pacific-news/322360/one-of-the-last-marshall-islands-navigators-dies>.
- Karting, Herbert: *Schiffbaumeister Matthew Turner. Zur Geschichte der produktivsten Segelschiffswerft an der amerikanischen Westküste und der auf ihr gebauten deutschen Südsee-schoner*. (= *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 32, Beiheft). Bremerhaven, Wiefelstede 2010.
- Krämer, Augustin: *Hawaii, Ostmikronesien und Samoa. Meine zweite Südseereise (1897–1899) zum Studium der Atolle und ihrer Bewohner*. Stuttgart 1906.
- Mönter, Sven: *Dr. Augustin Krämer: A German Ethnologist in the Pacific*. Thesis, University of Auckland, 2010.
- Moschner, Irmgard: *Die Ozeanischen Sammlungen*. Katalog des Museums für Völkerkunde Wien. Wien 1967.
- Mückler, Hermann: *Mission in Ozeanien*. Wien 2010.
- Nevermann, Hans: *Geistige Kultur*. In: Thilenius, Georg: *Ergebnisse der Südsee-Expedition 1908–1910*. Band II B/11: *Ralik – Ratak (Marshall-Inseln) von Augustin Krämer und Hans Nevermann*. Hamburg 1938, S. 219–236.
- Newell, J.E.: *Ancient Polynesian Chart*. In: *Journal of the Polynesian Society*, Vol. 4(4), 1895, S. 236f.
- Schmeltz, J.D.E., und Krause, R.: *Die Ethnographisch-Anthropologische Abtheilung des Museum Godeffroy in Hamburg. Ein Beitrag zur Kunde der Südsee-Völker*. Hamburg 1881.
- Schück, Albert: *Die Stabkarten der Marshall-Insulaner*. Hamburg 1902.
- Sdouz, Gert: *Die Marshallinseln aus der Sicht des Kapitäns Otto Kessler (1861–1933)*. In: *DSA* 33, 2010 (ersch. 2011), S. 349–376.

- Spennemann, Dirk H.R.: Historic Copra Production of the Marshall Islands: Annual Production. 2000. <http://marshall.csu.edu.au/Marshalls/html/copra/annprodcopra.html>.
- Spennemann, Dirk H.R.: Shipping Records for Jaluit Harbour 1897. 2005 (a). <http://marshall.csu.edu.au/Marshalls/html/history/JaluitPort1897.html>.
- Spennemann, Dirk H.R.: Traditional and Nineteenth Century Communication Patterns in the Marshall Islands. In: *Micronesia Journal of the Humanities and Social Sciences* Vol. 4/1, 2005 (b), S. 25–51.
- Steinbach, Erwin: Die Marshall-Inseln und ihre Bewohner. In: *Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin*, Bd. XXII, 1895, S. 449–488.
- Stevenson, Mrs. Robert Louis [Fanny Van de Grift Stevenson]: *The Cruise of the "Janet Nichol" among the South Sea Islands*. New York 1914.
- Thilenius, Georg: Ergebnisse einer Reise durch Oceanien. In: *Zoologische Jahrbücher, Abteilung für Systematik, Geographie und Biologie der Tiere* 17, 1903, S. 425–443.
- von Braun, Christina: *Was war deutsches Judentum? 1870–1933*. Berlin 2015.
- von den Steinen, Karl: Reise nach den Marquesas-Inseln. In: *Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin*, Bd. XXV, 1898, S. 489–513.
- von den Steinen, Karl: *Die Marquesaner und ihre Kunst*. Band I: Tatauierung. Berlin 1925.
- von Luschan, Felix: Stabkarten der Marshallaner. *Verhandlungen der Berliner anthropologischen Gesellschaft, Sitzung vom 20. Januar 1900*. Berlin 1900.
- Wätzold: *Stammliste der Kaiser Wilhelms-Akademie für das militärärztliche Bildungswesen*. Berlin 1910.
- Weiss, Gabriele: Begegnung mit den Pazifikbewohnern. In: Weiss, Gabriele, und Cazan-Simányi, Ildikó: *Aus dem Pazifik: Ein Sammler aus Leidenschaft – F.H. Otto Finsch (1839–1917)*. Katalog der Ausstellung des Museums für Völkerkunde. Wien 2012, S. 39–45.
- Weiss, Gabriele, und Cazan-Simányi, Ildikó: *Aus dem Pazifik: Ein Sammler aus Leidenschaft – F.H. Otto Finsch (1839–1917)*. Katalog der Ausstellung des Museums für Völkerkunde. Wien 2012.
- Winkler, Raimund: Ueber die in früheren Zeiten in den Marschall-Inseln gebrauchten Seekarten, mit einigen Notizen über die Seefahrt der Marschall-Insulaner im Allgemeinen. In: *Marine-Rundschau* 10, 1898, S. 1418–1439.
- Winkler, Raimund: *On Sea Charts Formerly Used in the Marshall Islands, with Notices on the Navigation of these Islanders in General*. In: *Annual Report of the Board of Regents of the Smithsonian Institution* 1899, Washington, D.C., 1901, S. 487–502.

Anmerkungen:

- 1 Gulick 1862, S. 303f.
- 2 Mückler 2010, S. 177.
- 3 Ebon ist das südlichste Atoll der Ralik-Kette der Marshallinseln und das erste Atoll dieser Inseln, das missioniert wurde.
- 4 Franz Hershheim (* 1845 in Mainz, † 1909 in Heidelberg).
- 5 Hershheim 1880.
- 6 Ebd., S. 48.
- 7 Hershheim 1883, S. 93.
- 8 Schmeltz/Krause 1881.
- 9 Die Nr. 4 (siehe Tafel XXXII) dieser fünf Karten kam 1887 von Hamburg in den Besitz des k.k. naturhistorischen Hofmuseums in Wien, Inv.-Nr. 27.735 (Moschner 1967, S. 32).
- 10 Schmeltz 1881/Krause, S. 271.
- 11 Hershheim 1880.
- 12 Otto Finsch (* 1839 in Warmbrunn, † 1917 in Braunschweig).
- 13 Weiss 2012, S. 40. Hier wird die Reiseroute der ersten Südseereise beschrieben.
- 14 Finsch 1899, S. 29.

- 15 Finsch 1893, S. 163f.
- 16 Johann Stanislaus Kubary (* 1846 in Warschau, † 1896 auf Ponape), ab 1869 Reisen in den Pazifik, um für das Museum des Handelshauses J.C. Godeffroy & Sohn ethnographische Objekte zu sammeln.
- 17 Otto von Kotzebue (* 1787 in Reval/Tallinn, † 1846 ebenda), Sohn des Dichters August von Kotzebue, diente bei der russischen Marine, Teilnehmer von drei Weltreisen, entdeckte bei der zweiten Weltreise (1815–1818) die Marshallinseln und besuchte sie nochmals bei der dritten Weltreise (1823–1826).
- 18 Wätzold 1910, S. 322.
- 19 Steinbach 1895.
- 20 Ebd., S. 478f.
- 21 Robert Louis Stevenson (* 1850 Edinburgh, † 1994 in Vailima, Samoa), Schriftsteller, Autor von »Treasure Island« (»Die Schatzinsel«) und »Strange Case of Dr. Jekyll and Mr. Hyde« (»Der seltsame Fall des Dr. Jekyll und Mr. Hyde«).
- 22 Eugen Brandeis (* 1846 in Geislingen bei Donaueschingen, † 1930 in Bad Säckingen)
- 23 Stevenson 1914.
- 24 Ebd., S. 150f.
- 25 Ebd., S. 159f.
- 26 American Museum of Natural History, 80.0-3317.
- 27 University Museum, University of Pennsylvania, P 3297.
- 28 Newell 1895.
- 29 The Hawaiian Star, 3. Juni 1897, S. 2.
- 30 Samoa Times and South Sea Advertiser, 31. Oktober 1896, S. 1.
- 31 Von den Steinen 1925, S. I.
- 32 Ebd.
- 33 Ebd., S. 490f.
- 34 Ebd.
- 35 Friedlaender/Friedlaender 1896.
- 36 Von Braun 2015, S. 186.
- 37 Ebd.
- 38 Winkler 1898, S. 1419.
- 39 Hildebrand et al. 1999, S. 160.
- 40 Winkler 1898, S. 1418.
- 41 Georg Thilenius (* 1868 in Bad Soden, † 1937 in Hamburg).
- 42 Thilenius 1903, S. 425.
- 43 Krämer 1906, S. 102–104.
- 44 Fischer 1981, S. 26.
- 45 Augustin Krämer (* 1865 in Los Angeles, Chile, † 1941 in Stuttgart), 1893–1895 Schiffsarzt auf S.M.S. BUSSARD, 1897–1899 zweite Südseereise, 1909/10 Leitung der Hamburgischen Südsee-Expedition, 1911–1915 Leiter des Lindenmuseums, 1919 Dozent für Völkerkunde in Tübingen.
- 46 Krämer 1906, S. 1.
- 47 The San Francisco Call, 30. Juli 1907, S. 7.
- 48 Krämer 1906, S. 57.
- 49 Ebd., S. 102–104.
- 50 Ebd., S. 208.
- 51 Hezel 1983, S. 215.
- 52 Finsch 1893, S. 124.
- 53 Archiv Sdouz: Handgeschriebener Lebenslauf von Otto Kessler, um 1920.
- 54 Krämer 1906, S. 226.
- 55 Winkler 1898, S. 1420.

- 56 Ebd., S. 1421.
- 57 Heute Kokopo auf der Insel Neubritannien in Papua-Neuguinea.
- 58 Hildebrand et al. 1999, S. 160.
- 59 In seinen Dokumenten lautet der Name Fürchtegott Otto Kessler, im täglichen Leben wurde er aber Otto genannt (persönliche Mitteilung von Frau Herta Sdouz).
- 60 Archiv Sdouz: Handgeschriebener Lebenslauf von Otto Kessler, um 1920.
- 61 Deutsche Kolonialzeitung, N.F. 4/3, 7. März 1891, S. 31.
- 62 The San Francisco Call, 21. März 1897, S. 29. Laut Spennemann 2005a hatte Kessler auf JOHN WESLEY 160 t Kopra geladen.
- 63 Spennemann 2000.
- 64 San Francisco Chronicle, 5. Mai 1897, S. 10.
- 65 Wie Krämer 1906, S. 102–104, und San Francisco Directory for the Year Commencing April 1897. San Francisco 1897, S. 37.
- 66 Karting 2010. Diese Arbeit enthält nicht nur die Geschichte dieser Werft, sondern beschreibt auch die dort gebauten Schiffe für deutsche Reeder und Gesellschaften.
- 67 The San Francisco Call, 15. Juni 1897, S. 7.
- 68 Spennemann 2005a.
- 69 Krämer 1906, S. 251.
- 70 Butaritari, Maraki, Onoatua, Tapituea, Utiroa, Temanok, Nonuti, Apamama, Maiana, Tarava, Pedju, Apaiang, Butaritari.
- 71 Mönter 2010, S. 71–73.
- 72 Winkler 1898.
- 73 Ebd., S. 1422.
- 74 Winklers Karten I bis V entsprechen in der Zusammenstellung der Stabkarten bei Schück 1902 den Fig. 11, Fig. 24, Fig. 35, Fig. 29 und Fig. 16.
- 75 Winkler 1898, S. 1426.
- 76 Ebd., S. 1428.
- 77 Ebd., S. 1430.
- 78 Winkler 1901.
- 79 Winkler 1901, S. 495.
- 80 Inv.-Nrn. E 206186 bis E 206189.
- 81 Eine Karte von Franz HERNSHEIM, eine Karte von Otto FINSCH.
- 82 Kat.-Nr. 5420, 1885 erworben, Kriegsverlust.
- 83 Finney 1998.
- 84 Felix Ritter von Luschan (* 1854 in Oberhollabrunn, † 1924 in Berlin), Jugendjahre und Medizinstudium in Wien, Kustos der Wiener Anthropologischen Gesellschaft, 1879 Militärarzt in Bosnien, Arzt im Allgemeinen Krankenhaus in Wien, 1882 Habilitation, Teilnahme an Expeditionen nach Lykien, Karien und Syrien, ab 1885 am Museum für Völkerkunde Berlin, 1904–1910 Direktor der Afrika- und Ozeanien-Abteilung, Professor der Berliner Charité.
- 85 Von Luschan 1900.
- 86 Karl Wilhelm Albert Schück (* 1833 in Brieg/Schlesien, † 1918 in Hamburg), ab dem Alter von 16 Jahren im Seediens, im Ruhestand Privatgelehrter, nautische Arbeiten und Erforschung u.a. der Stabkarten, des Jakobsstabs, des Magnetismus und des Kompasses.
- 87 Schück 1902, S. 12.
- 88 In Schück 1902, S. 13, werden folgende Museen bzw. Besitzer der Karten angegeben: Berlin 9, Bremen 2, Dresden 1 [Kriegsverlust], Mrs. Stevenson (Edinburgh) 1 [es sollten 2 sein], Hamburg 6, Honolulu 3, Leiden 1, Leipzig 3, München 1, Oxford 1, Stockholm ?, Stockton 2, Stuttgart 6, Sydney 2, Washington, D.C. 4, Wien 1.
- 89 Jaluit, Mille, Majuro, Malóelap, Rongrik, Ronglap, Lae.
- 90 Nevermann 1938.

- 91 Hans Paul Nevermann (* 1902 in Schwerin, † 1982 in Berlin), Ethnologe, seit 1922 am Hamburger Völkerkundemuseum tätig, ab 1931 Kustos für Ozeanien, 1933/34 Expedition nach Melanesien, 1945–1957 am Berliner Völkerkundemuseum, Honorarprofessor der Freien Universität Berlin.
- 92 Nevermann 1938, S. 221f.
- 93 Franz Emil Hellwig (* 1854 in Halle/Saale, † 1929 ebenda), Kaufmann, Mitarbeit in Südsee-Firmen in Melanesien, Sammler, Teilnehmer der Hamburger Südsee-Expedition, später Magazinverwalter des Hamburger Museums.
- 94 Hellwig 1927, S. 300.
- 95 Brandstetter 2015.
- 96 Adolf Ritscher landete, von Bremen kommend, als Passagier der G.M.S. DARMSTADT am 11. Mai 1902 in Sydney (Sydney Morning Herald, 12. Mai 1902, S. 6).
- 97 Franz 1971.
- 98 Fischer 1981.
- 99 Sdouz 2011.
- 100 Finney 1998.
- 101 Ascher 1995.
- 102 Genz et al. 2009, Genz 2016.
- 103 Johnson 2017.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Gert Sdouz

Hockegasse 24

A-1180 Wien

Österreich

E-Mail: gert.sdouz@aon.at

The History of Research on Micronesian Stick Charts: Captain Otto Kessler and the Year 1897

Summary

The Oceanica departments of many ethnographic museums have on display singular objects from the Micronesian Marshall Islands usually referred to as "stick charts". Although the island group has been known in Europe since 1526 and was investigated in more depth by Otto von Kotzebue in 1817, it was not until 1862 that these objects first received mention. In his report, the missionary Luther Halsey Gulick assumed the stick charts were nautical charts that served the inhabitants in navigating between the islands. Details about their making and use, however, were kept a closely guarded secret.

Taking this first mention of the stick charts as a point of departure, the article sheds light on the various reports on them and their various interpretations over the course of history on the basis of original quotations. Information from a scattering of seafarers and merchants predominate in the thirty years following Gulick's publication. These persons include, for example, the German merchant Franz Hensheim, the explorer Otto Finsch, the physician Erwin Steinbach and the Scottish writer Robert Louis Stevenson. The Mu-

seum Godeffroy in Hamburg assembled the first collection around 1880, and the world's most important ethnographic museums soon followed suit. Despite these activities, it was not until the 1890s that scholars came up with a truly sufficient explanation of how these Micronesian stick charts were used. Previously, even doubts as to their authenticity had been voiced.

The study of Oceania took a major step forward in 1897. In that year, half a dozen Germans based in San Francisco undertook to gain new insights into the nature and culture of the region. The article describes the activities of Karl von den Steinen, the brothers Immanuel and Benedikt Friedlaender, the captain Raimund Winkler, the physicians and ethnologists Georg Thilenius and Augustin Krämer and the captain and merchant Otto Kessler. All of them except von den Steinen and Thilenius also addressed themselves to the stick charts.

Already the following year saw the publication of a detailed description of the stick charts by Winkler. The accompanying analysis, however, was not very well-rounded and all in all not convincing. A slightly enlarged English translation came out in 1901 and went on to serve as a source for the majority of English-speaking authors. Finally, a monograph of the year 1902 by the German private scholar Albert Schüick consolidated all the knowledge gained about the stick charts until that time. The great Hamburg South Seas Expedition, for its part, yielded no new insights into the stick charts.

Several explanations of the stick charts published to date have been unconvincing; in some cases, even the authors themselves have been sceptical about their deliberations. In 2015, the ethnologist Anna-Maria Brandstetter proved that the majority of stick charts acquired after 1900 had been made for tourists. The authenticity of the older objects can neither be verified nor falsified. The article concludes with brief mention of the new theoretical and experimental studies pursuing this question.