

# Zusammenfassung zur Lokalisation der Claes-Pietersz-Bucht, Neu-Mecklenburg (New-Ireland)

Autor(en): **Krämer, Augustin**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungen der Geographisch-Ethnographischen Gesellschaft  
Zürich**

Band (Jahr): **30 (1929-1930)**

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-22936>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Zusammenfassung zur Lokalisation der Claes-Pietersz-Bucht, Neu-Mecklenburg (New-Ireland).

Von Prof. Dr. AUGUSTIN KRÄMER, Tübingen.

---

Vier Beiträge zu dieser Lokalisation sind schon erschienen<sup>1)</sup>. Schon 1915/16 veröffentlichte *O. Schlaginhaufen* im Band XVI der Mitteilungen der Geographisch-Ethnographischen Gesellschaft Zürich eine Arbeit, betitelt: „Le Maires Claes-Pietersz-Bucht an der Ost-Küste Neu-Irlands“, in der er betreffs der Lokalisation zwischen der Bucht von Muliama und der von Hiruán schwankte. In einem Nachtrag hat er dann zu dem Buche von *Elisabeth Krämer-Bannow* „Bei kunstsinnigen Kannibalen“ (Berlin 1916) Stellung genommen und auch meine Arbeiten erwähnt. Da aber darin von genannter Bucht nicht die Rede ist, fällt eine Entgegnung fort.

1920/21 erschienen dann im Band XXI gleicher Zeitschrift Aufsätze von *K. Sapper* und *G. Friederici* zur selben Frage, und *O. Schlaginhaufen* fügte „Weitere Bemerkungen“ usw. hinzu. Da ich nun auch die in Betracht kommenden Gebiete besucht, und auf dem Marsche mit Uhr und Kompass aufgenommen habe<sup>2)</sup>, so fühle ich mich verpflichtet, auch zu der Frage Stellung zu nehmen, um so mehr, als ich durch einige neue Gesichtspunkte und Beobachtungen einen gewissen Abschluss glaube herbeiführen zu können. Ich muss nur um Nachsicht bitten, dass ich es wegen vieljähriger dringender Arbeiten nicht längst getan habe.

An und für sich könnte die ganze Frage belanglos erscheinen, aber das ungeheure Aufsehen, das durch die Entdeckungen *W. Schoutens* seinerzeit hervorgerufen wurde, berechtigt zur nochmaligen Aufrollung. Auch ethnologische Gründe lassen es angezeigt erscheinen.

---

<sup>1)</sup> Sie sind in einem Separatabdruck 1922 zusammen erschienen (jetzt vergriffen), den mir Herr Prof. Dr. Walter Behrmann, der die Arbeiten in *Petermanns Geogr. Mitt.* Bd. 71, 1925, S. 137 besprach, zur Verfügung gestellt hat.

<sup>2)</sup> Mein Material habe ich Ende 1910 bald nach meiner Rückkehr aus Neu-Mecklenburg und den Carolinen im Reichsmarineamt zu Berlin mit dem Kartographen *Budzinski* ausgearbeitet, wonach dann die Seekarten verbessert wurden, z. B. die neueste Karte Nr. 411 der Marineleitung 1922, die allerdings beim Porpophafen im Süden aufhört, dann Nr. 414 u. 237 (Tit. XII, 116 u. 112)

*Schlaginhaufen* hat in seiner ersten Arbeit das Journal *Jacques Le Maires* benutzt, der ja selbst zwar Führer der Expedition, aber kein Seemann war, nur als Abgesandter seines Vaters, des Stifters der Expedition, die Reise auf der „Eendracht“ mitmachte, während auf der „Hoorn“ der Kaufmann Aris Claesz(oon) eingeschifft war, wohl auch der Sohn eines Hoorners Bürgers, eines Mitstifters. Schiffsführer waren die Gebrüder Schouten, von denen Willem Cornelis auf der „Eendracht“ die seemännische Leitung hatte. Das Schiff machte aber seinem Namen keine Ehre, denn es herrschte grosse Uneinigkeit zwischen dem Kapitän und dem Führer, was wahrscheinlich hauptsächlich auf die Ruhmsucht des ersteren zurückzuführen war, der ja als Pilot schliesslich auch das Hauptverdienst an den Entdeckungen hat. So kommt es, dass viele Veröffentlichungen der Reise<sup>1)</sup> sofort nach der Rückkehr der Expedition 1617 und später herauskamen, allein im Jahre 1618 (einschliesslich der Uebersetzungen) etwa sechs, und 1619 ebensoviele. Alle für die Nautik und Geographie zuverlässigen Berichte mussten auf dem Schiffslogbuch beruhen, sind also mehr auf der Seite der Seeleute zu suchen, also W. C. Schoutens, der aber offenbar für seine Berichte selbst nicht die Feder geführt hat<sup>2)</sup>; jedenfalls verschweigen diese Berichte vielfach die Verdienste der Kaufleute um das Zustandekommen der Expedition. Andererseits wollen hinwiederum die Veröffentlichungen dieser den Verdiensten der Seeleute nicht gerecht werden, so der Spiegel *Jacob Le Maires* von 1622 (Frederic Müller S. 56), wohl das Journal *Le Maires* von 1622, das *Schlaginhaufen* (S. 4) nennt. Wichmann schildert die Streitigkeiten an Bord der „Eendracht“ recht anschaulich, und es geht daraus hervor, dass Schouten schon am 15. Mai nach einem nordwestlichen Kurs drängte, da er glaubte, dass das Schiff südlich von Neu-Guinea sich befinde, dort keine Durchfahrt finde und wegen der Ostwinde nicht zurückkönnne; Le Maire war aber dagegen, und so einigte man sich auf einen WNW-Kurs. Später ist dann der Kurs auf W und W z. N herabgedrückt worden, wie es offenbar des Expeditionsführers Absicht war, um eben möglichst Neu-Guinea aufzufinden. Für den Kurs usw. sind in erster Linie die Schiffslogbücher zuständig, und,

<sup>1)</sup> Siehe die Zusammenstellung bei *Frederik Müller*, „Memoire Bibliographique sur les Journaux des Navigateurs Neerlandais“ usw., Amsterdam 1867, S. 41 ff. Bei *Arthur Wichmann*, „Nova Guinea“, Band I S. 60 Anm. 2, ist P. A. Tiele genannt, der aber nur Mitarbeiter war. Müller und Wichmann geben wichtige Erläuterungen zur Vorgeschichte der Expedition und ihren Folgen.

<sup>2)</sup> Wichmann sagt S. 62, dass dem Journal van Schoutens unbedingt das von Le Maire geführte Logbuch zugrunde liegt, aber der Schiffer muss doch auch ein Logbuch geführt haben.

wie schon betont, ist es kaum denkbar, dass der Kapitän der „Eendracht“ keines geführt hätte.

Für die Lokalisierung der Claes-Pietersz-Bucht ist der 25. Juni 1616 am wichtigsten; leider fehlt aber, soweit ich mich orientieren konnte, allenthalben gerade an diesem Tage der Entdeckung des vermeintlichen Neu-Guinea die Angabe des Kurses, mit dem auf das hohe Land zugesteuert wurde, und ebenso die genaue Zeit der Ankunft dorten und das Mittagbesteck. Immerhin lassen sich aus den Notizen der vorhergehenden Tage einige Schlüsse ziehen, die etwas zur Klärung der Frage beitragen. So will ich alles zusammenstellen, was ich fand<sup>1)</sup>:

Die Fahrt verlief also folgendermassen:

Der Kurs war vom 21. bis 24. gemäss dem Einfluss des Expeditionsleiters W—W z. N, am 24. bis 25. wohl WNW. Am 24. befand sich das Schiff nordöstlich von Nissan, oder gar ONO, weil aus dieser Peilung allein die drei Inseln wahrgenommen werden können, nämlich die etwa 20 m hohe und recht lange Hauptinsel Nissan, dann die kleine am Laguneneingang gelegene Insel Sirot und das etwas grössere Pinipel im Norden<sup>2)</sup>.

Am 25. früh konnte das Schiff wegen ungünstigen Windes nicht an die neugesichtete nördliche Insel St. Jan herankommen; ob der Wind ablandig (aus Westen, vom Gebirge Tombaras her) oder südlich wie am 24., oder östlich war, geht aus den Aufzeichnungen nicht hervor. Jedenfalls wurde wohl mitten im Kanal zwischen Nissan und Feni das hohe SW-Land gesichtet, und dies muss in der ersten Morgenfrühe, also so um 6 Uhr geschehen sein, weil sonst das Schiff nicht schon mittags hätte dort sein können. Die Entfernung von St. Jan bis Kap Sta. Maria ist nämlich 50 Seemeilen, von der Nordspitze von Pinipel, die mit dem Kap auf einer Breite liegt, sogar 60 Seemeilen, so dass also von letzterem Ort 10 Seemeilen in einer Stunde hätten gefahren werden müssen, was wohl die „Eendracht“

---

<sup>1)</sup> Meine Quellen waren: „Harris Navigantium et Itinerantium“, Bd. I, London 1764, S. 59; ferner „Journael of te Beschriivinghe von de wonderliche Reyse door Willem Cornelisz Schouten van Hoorn 1615, 1616, 1617“, 1648, ihm war Spilbergens Bericht als Appendix angehängt; s. näheren Titel usw. in „Mémoire bibliographique“ S. 49, ferner Burney Bd. II S. 418.

<sup>2)</sup> In der Einfahrt nach Nissan liegen, wie ich selbst sah, die beiden Inseln Sirot (N) und Barahun (bei Fritz Krause Bahraun) (S). Sirot liegt etwas aus dem Kranz gerückt, so dass sie möglicherweise als besondere Insel erscheint. Aber Pinipel hat im W noch eine deutlich abgesetzte Nebeninsel Esau, auf der früher, als es noch besonders gefährlich auf der Hauptinsel war, die Händlerstation sich befand, wie Krause anmerkt. Es kann also auch Nissan, Pinipel und Esau gemeint sein.

nicht leisten konnte. Wenigstens hatte sie für die 60 Seemeilen von Carteret-Insel bis Nissan (NO) vom 22. abends bis 24. mittags, also in 36 Stunden, nicht einmal 2 Seemeilen die Stunde gemacht. Sie wird allerdings bei den vielen Begegnungen mit Inseln in diesen Tagen wenig Tuch gesetzt haben und der schralende Wind (OSO—S) wird wohl auch recht flau gewesen sein.

20. Juni 1616 4° 50'. Wind NO, Kurs W, abends Land südlich, nachts ohne Segel.
21. Juni 1616 Früh nach dem Land gesegelt, 40° 47' Br. Niedere Inseln, Sande nach NW, drei bis vier kleine Inseln, Boot mit sechs Männern mit Bogen und Pfeil, tatauiert, dunkler als die Futuna-Leute; Fahrt nach W. Marqueen-I. = Taguu.
22. Juni 1616 Fahrt W—W z. N, 4° 45' (gute OSO - Brise). Abends 12 bis 13 Inseln an Backbord in WSW, NO—SW streichend. Schiff macht Bogen nach N wegen zwei Bäumen im Wasser; 32 leagues<sup>1)</sup> von gestern; kein Strom. Carteret-I. = Kilinailau (Gililailau).
24. Juni 1616 *Südwind*. Drei Inseln an Backbord in SW, 4° 25', eine hoch, zwei niedrig, eine sehr klein, 2 Meilen lang, voll Bäume, Küste zerrissen und felsig, mit sieben bis acht Hügeln, nördlich in 1/2 Meile passiert. Nachmittags hohe Insel W z. N, nachts an- und abstehend zwischen Groen-I. und St. John. Grüne I. = Nissan. St. Jan = Feni (Anir).
25. Juni 1616 Wind nicht günstig für Annäherung von N.-Insel; auf der Fahrt hohes Land in SW; Mittags<sup>2)</sup> dort; Fahrt längs der Küste NW, Wind OSO; Schiffsboot immer nahe am Strande segelnd und lotend; Anker in 45 Faden in einer Bucht, gegenüber Fluss; unbequemer und schlüpfriger Ort. Insel in N. Tangga<sup>3)</sup>.

<sup>1)</sup> 1 league = 3 Meilen zu 1600 m (1 Seemeile = 1850 m).

<sup>2)</sup> Unbegreiflicherweise wurde kein Mittagsbesteck genommen oder notiert, als ob das Land bekannt gewesen wäre; auch der Kurs bis dahin ist nicht angegeben.

<sup>3)</sup> Diese Insel muss unbedingt Tangga gewesen sein, die an der Ostküste unbedingt sichtbar ist; sie liegt auf den alten Karten (auch bei Sapper) viel zu weit westlich, 40 km näher der Küste als in Wirklichkeit. Meine Peilungen von *Muliama* sind:

Lihir (Hauptinsel) N 30° W (mit vier kleinen Nebeninseln),  
Tangga (Malemdok) N 4° O (aus zehn Inseln und Inselchen bestehend),  
Feni (Gofon) N 84° O (= W 6° N) (zwei Inseln);

von *Matanatámbéran-Kap* aus (Gunei-Feld):

Tangga N 40° O (Schlaginh., S. 35),  
Lihir N 20° W.

Man muss also wohl annehmen, dass die „Eendracht“ am 25. früh schon westlich von Feni sich befand, von wo die Entfernung bis zur Küste von „Neu-Guinea“ (!) nur noch etwa 45 Seemeilen war, die in 6 Stunden bei 7—8 Seemeilen Geschwindigkeit schon geschafft werden konnten, zumal da ein frischer OSO schon früh aufgekommen zu sein scheint, wie er bei der Fahrt längs der Küste vermerkt ist.

Als das hohe Land in Sicht gekommen war, das man für das ersehnte Neu-Guinea hielt, wurden natürlich sofort alle Segel gesetzt, um möglichst noch bei östlicher Sonne an das unbekannte Land heranzukommen. Eine so schnelle Fahrt war nur bei einer Bakstagsbrise möglich, Kurs W—W z. S bei OSO-Wind, so dass alle Segel vollstanden.

Die alte Annahme, dass das Land bei Kap Sta. Maria erreicht wurde, hat deshalb einen hohen Grad der Wahrscheinlichkeit für sich (s. Anm. 1). Die Originalkarte Le Maires<sup>1)</sup>, die den Kurs aus dem Kanal mitten herauskommend südöstlich ansetzt, aber auch mitten zwischen Pinipel und Tombára in einem Bogen nach NW umbiegt, ist so ungenau und unmöglich, dass sie für die Kursbestimmung nicht in Frage kommt. Wichtiger ist, dass bei der Fahrt längs der Küste eine Insel landwärts bleibt, die nur die kleine Insel Bit nördlich vom Ostkap sein kann<sup>2)</sup>. Bei dieser Fahrt muss auch der Hafen von Muliama passiert worden sein; das nahe dem Strand segelnde Lotungsboot hat den Korallenriffhafen sicherlich bemerkt, aber alsbald von ihm Abstand genommen, da ein Segelschiff bei auflandigem Wind nicht gern an ein unbekanntes Korallenriff herangeht. Die Einfahrt in diesen Korallenriffhafen ist ja auch so eng, dass die meisten Schiffsführer, die einmal im Hafen drin waren, sich verschworen, dies nicht noch einmal zu tun. Wenigstens hörte ich dies selbst von dem Kapitän S. M. S. „Planet“, der die Marineexpedition 1907 dort absetzte. Der „Planet“ war doch wirklich kein grosses Schiff (s. auch die Notiz im S.-H.) und hatte eine Schraube!

Dann: wenn ein grösseres Segelschiff glücklich drin zu Anker gekommen ist, wie soll es wieder herauskommen, wenn kein raumer Wind aufkommt? Dann ist es ganz in die Hand der Eingeborenen gegeben, die ja den Neuankömmling, wie Le Maires Bericht lehrt, alsbald angreifen. Ich habe hier so viel Erlebnisse aus meiner Seefahrzeit im Atollgebiet, dass ich für die Ablehnung des Muliamahafens mich einsetzen kann.

*Ich halte es also für ganz ausgeschlossen, dass der Hafen von Muliama der erste Ankerplatz gewesen sein kann und ebensowenig wird ein Schiff*

<sup>1)</sup> S. auch bei Schlaginhausen S. 7.

<sup>2)</sup> So auch von *Schlaginhausen* notiert; s. seine Karte 12 in: Mitt. a. d. Deutsch. Schutzgeb. Bd. XXI, 1908. Bit heisst im Muliama-Dialekt „Insel“ (s. S. 74 Anm. 3).

in der dem Passat ausgesetzten Reede von *Warankansáu* ankern, wie *Schlaginhaufen* annimmt<sup>1)</sup>. Bei der Weiterfahrt aber wurde das Kap Sena gerundet, das nach meinen Peilungen viel weiter vorspringt (s. die Marinekarte 215), als es bei Schlaginhaufen der Fall ist<sup>2)</sup>. Dadurch entstand nördlich des Kaps ein sicherer Schutz gegen den OSO, zumal Korallenriffe hier fehlen, und bei dem Herannahen der Nacht — denn von Kap Sta. Maria bis hierher waren es 25 Seemeilen — war ein Ankern geboten. Flüsse sind hier, in der Bucht nördlich von Kap Sena, mehrere vorhanden, ganz in der Ecke einer bei *Kombon*, der nach meiner Beobachtung 10 m breit und 30 cm tief ist, und etwa 1 Wegstunde weiter nördlich der 100 m breite, knietiefe *Daulom*<sup>3)</sup> und dicht dabei der nur 30 m breite, aber hüftentiefe *Hirauu* (nicht Hiruán).

Aber deraus kopfgrossen Basaltkieseln bestehende Strand steht nördlich von *Kombon*, je weiter nördlich um so mehr, unter der Wirkung der Brandung, so dass Boote hier ganz unmöglich Wasser nehmen können, höchstens bei Westwind, der aber im Juni beinahe ausgeschlossen ist. Die Elisabethbucht nördlich Kap Matanatáberan kann aber nicht in Frage kommen, denn sie

<sup>1)</sup> S. zweite Arbeit, S. 55. Die Bäche sind dort klein und münden für Wassereinnehmer ungünstig. Die Insel im Norden war überdies von dort aus nicht sichtbar, weil durch das Vorgebirge von Sena verdeckt.

<sup>2)</sup> Man wandert ja auch vom Dorf Sena an der Südseite des Kaps landeinwärts über den Ausläufer eines Höhenrückens, der im Kap Sena endet, und braucht bis *Kombon* dann eine kleine Stunde!

<sup>3)</sup> Schlaginhaufen (*Daulam*, [Sapper: *Daulum*]) nennt, S. 36 im Nachtrag, die Eintragung des Dorfes *Rukalílik* auf Karte V des Buches „Bei kunst sinnigen Kannibalen“ von E. Krämer-Bannow S. 54 fehlerhaft; das ist richtig, was die Karte betrifft; denn am linken Ufer des *Daulom* liegt *Porbunbun*, und nördlich unmittelbar an der *Hiruaumündung* *Rukalílik*; so steht's auch daneben im Text auf S. 55, was der Autor übersehen hat, da er sich nur an die Karte hielt, deren falsche Zeichnung von mir übersehen wurde. *Rukalílik* und *Porbunbun* heissen übrigens zusammen *Hiratán*, so dass die Benennung der Bucht nach dieser Dorfgemeinde richtiger wäre, als nach dem Fluss *Hirauu*. Unmittelbar darauf sagt Schlaginhaufen, dass meine Feststellung, die Insel *Bit* liege in einer Bucht, nicht neu sei, und belegt dies mit seinem Reisebericht 1908. Aber auf seiner schon erwähnten Karte 12 liegt sie frei von der Küste und auch auf Tafel VI Abb. 1 in den Mitt. a. d. Deutsch. Schutzgeb. 1908, weil sie von südlich von *Maritsoan* aus sozusagen aus der Bucht hinausphotographiert wurde. Ich meine, dass dies nicht der Fall ist, wenn man von Norden aus die Küste hinabblickt, dann sieht man eben die Insel *Bit* nicht freiliegend, sondern vor dem Land. Wie das Kap *Danfu* und das Ostkap auf der Karte 12 zu wenig vorspringen, so auch das Kap *Sena* und Kap *Matanatáberan* (*Bit* s. auch Seite 73 Anm. 2).

ist mindestens 15 Seemeilen weiter weg, und guter Ankergrund unter 50 m ist hier reichlich vorhanden und — die Insel im Hafen wäre wohl erwähnt worden<sup>1)</sup>. Wichmanns Annahme von Namatanai ist aber geradezu unmöglich. Dorthin zu fahren hätte am selben Tage nicht mehr gereicht, da das Schiff bei der Hafensuche nicht allzu rasch fahren konnte.

So muss also der Ankerplatz Schoutens unmittelbar nördlich von Kap Sena beim Dorfe Kombon gewesen sein, einen Kanonenschuss<sup>2)</sup> vom Lande in 45 Klafter Tiefe, also in etwa 80 m. Wenn es heisst, dass der Ankergrund schlüpfrig gewesen sei, so stimmt dies völlig mit dem Strand aus kopfgrossen Steinkieseln<sup>3)</sup> überein, die nur vom Meeresboden bei Stürmen abgebrochen und auf den Strand hinaufgeworfen sein können, da jenseits des Strandwalles nur Kalk ansteht; der Ankergrund war also felsig, worauf das Eisen schlecht haftet und schliert.

Kapitän z. See Kurtz, ein alter Südseefahrer und in Vermessung und Lotung erfahren, schreibt mir, ohne dass er wusste, um welchen Ort es sich handelt, hinsichtlich der Anfrage, was ein unbequemer und schlüpfriger Ort ist:

„Ein unbequemer Ankerplatz ist ein im Verhältnis zur Wassertiefe zu enger Platz (Gefahr beim Schwegen von Land und Riffen unklar zu kommen); bei sehr tiefem Wasser, unter Umständen schon von 40 m an, kann man den Anker nicht fallen lassen, sondern muss ihn auf den Grund fieren (unbequem!), und auch das Ankerlichten aus grosser Tiefe ist schwierig =

<sup>1)</sup> Noch eine Insel und ein Riffhafen ist hier abzutun, nämlich der Hafen von Póropop mit der Insel Boensím, von uns am 16. Dezember 1908 „entdeckt“ (E. Krämer-B. S. 58 u. 59). Schlaginhafen S. 10 war aber schon am 14. Juni 1908 in „Purpup“ und notierte Bainsif, nachdem er früher schon Bainsim notiert hatte. Ich wusste nichts von seinem früheren Dasein, und darf nur das für mich in Anspruch nehmen, dass ich die Güte des Hafens erkannte und es alsbald ans Reichsmarineamt meldete, das ihn im Dezember 1911 vermessen liess (Karte Nr. 545). Wie bei Bit, so verhält es sich auch bei dieser Insel Boensím; sie liegt unter Land und nicht frei vom Strande, wie Schlaginhafen auf Karte 12 (links oben) angegeben hat. Das Kap Matana-támberan mit der Dorfgemeinde Hipungan springt nämlich so weit nach Osten vor, dass die Insel von Norden gar nicht, von Süden, insbesondere vom Ankerplatz bei Kap Sena, ohne Fernglas nicht bemerkt werden kann. Das Fehlen der Insel auf der Karte Le Maires ist also belanglos (s. Sappers Arbeit 7. Seite).

<sup>2)</sup> Nach Angabe von Kapitän z. See v. Mantey vom Marinearchiv war ein Kanonenschuss um 1616 wohl 1000 Schritt = 800 m. Also war wohl der Ankerplatz bei Kombon, und von Daulom nur wenig weiter entfernt.

<sup>3)</sup> Sappers Karte: Aeltere und jüngere Eruptivgesteine, Gneis, Kalk.



unbequem. In der Südsee fällt der Meeresgrund von der Küste oft im Winkel von  $45^{\circ}$  zur Tiefe ab, so dass man 100 m von Land schon 100 m Wasser otet. Es ist aber schon höchst unbequem, wenn man erst 200 m von Land 100 m Tiefe findet. Zum Ankern wäre das ein sehr „unbequemer Ort“.

Ein schlüpfriger Ort ist kein geläufiger Begriff. In Verbindung mit Ankern kann es nur heissen, dass der Anker auf dem Grunde nicht fasst, das Schiff also bei einigem Wind oder Strom ins Treiben gerät. In diesem Sinne schlüpfrig wäre also etwa ein glatter Felsboden oder ein ganz grobes lockeres Geröll oder auch eine *dünne* Schicht von Sand oder Schlick auf Fels. Fällt ein solcher Meeresboden auch noch dazu steil ab, so ist seine „Schlüpfrigkeit“ doppelt unbequem, denn wenn das Schiff ins Treiben gerät, kann es leicht in tiefes Wasser treiben.“

Schlaginhauven sagt am Ende seines Schlusswortes, nachdem er für die Muliama-Bucht eingetreten ist und sie noch durch die Reede von Warankansán zu retten versucht hat: Der Ankerplatz wird in einer dieser beiden Buchten zu suchen sein; welche von beiden mit der Claes-Pietersz-Bucht identisch ist, scheint mir vorläufig nicht entschieden werden zu können.

Aber nach dem Vorgebrachten ist es nautisch und geographisch beinahe sicher, dass der Ankerplatz der „Eendracht“ nördlich von Kap Sena war; diese Annahme wird noch gestützt durch die *Sprachvergleichung*. Die *ersten Entdecker* haben nämlich ein Verzeichnis von 85 Wörtern aufgenommen, das *Schlaginhauven* und *Friederici* mit den Sprachen der Ostküste verglichen haben, vornehmlich mit der südlichen von Muliama, die bis Kombon reicht, und der nördlich des Daulom, Pitmusuán genannt, von *Friederici* unter Nókón-Dialekt geführt. Letzterer gibt nun an, dass etwa drei Viertel (Schlaginhauven vier Fünftel) aller von Le Maire aufgezeichneten Wörter dem Nókón-Dialekte angehören. Von diesen kommen eine Reihe *zugleich* im Muliama-Dialekt vor, z. B.: 4. Schwein *bo*, 7. Wasser *dan*, 9. Krabben *kirkir*, 12. Kalk *kambeng*, 13. Oel *pulpul*, 24. Hand *limang*, 25. Fuss *kekeng*, 26. Brüste *susu*, 28. Zunge *germéng*, 31. Bauch *baláng*, 33. Finger *kat an limang*, 59. Sand *konenkin*, 64. Knochenspeer *tuanir* usw.; einige wenige endlich kommen nur in der Muliama-Sprache vor, als: 44. Feuer *if*, 52. Schildkröte *jun* usw. Von weiteren sprachlichen Auseinandersetzungen sei hier abgesehen.

Aus dem wenigen geht hervor, dass die Befragten der Nordsprache (Pitmusuán) angehört haben müssen, die wie alle Dialekte viele Wörter mit der Nachbarsprache gemein hat. Möglicherweise wurden auch einige Worte von Muliama-Leuten gewonnen, denn der Ankerplatz des Schiffes lag wahrscheinlich annähernd gleich weit von Kombon und von Hiratán entfernt, von

beiden ungefähr 800 bis 1500 m ab. Da wegen der Brandung nur der Kombon-Fluss zum Wasserholen für die Boote geeignet war, so war eine Berührung mit Muliama-Leuten dort unvermeidbar, wenn diese wegen der Pitmusuáner sich nicht zu den Schiffen hinausgetrauten. Die Sprachgrenze wird wohl die gleiche gewesen sein. Aber es sind beim Verkehr so viele Fälle möglich, dass eine bestimmte Annahme nicht gemacht werden kann.

Die Ergebnisse meiner Ausführungen fallen also mit den Ansichten von *Friederici* und *Sapper* zusammen, dass die entdeckte Claes-Pietersz-Bucht die von Hiratán ist; ich möchte es nur noch bestimmter aussprechen.

Die Lokalisierung der Bucht ist für die *Ethnographie* von einiger Wichtigkeit, denn die Entdecker beobachteten

Knochnasenringe,  
Holzschwerter,  
Hüte,  
Löcher in den Nasenflügeln,  
und Bissigkeit.

Alles dies ist der Marineexpedition von Muliama nicht bekanntgeworden, aber auch nicht von dem Nordgebiet, das allerdings nicht genügend durchforscht ist.

*Knochnasenringe* habe ich nirgends auf Tombára mehr gesehen; Durchbohrung des Septums, zur Einschiebung von Schmuck, ist aber in Melanesien weit verbreitet. *Stephan* (Neu-Mecklenburg, S. 38) meldet sie von der Südwestküste, ebenso von dort die *Durchbohrung der Nasenflügel*; sie kommt auch auf den östlichen Inseln Loania, Nukumanu und Taguu vor, wahrscheinlich als Lehngut.

*Holzschwerter* sind von Tombára bekannt; der heute noch gleiche Name *sel* bestätigt das Vorkommen im Pitmusuán-Gebiet.

*Hüte* kamen im SO von Tombára vor, wie sie ja auch von der Kaeviéng-Gegend im äussersten Norden der Insel bekannt sind. Es sind aber kaum die Pandanusdecken gegen Sonne oder Regen, wie die *mè lukluk* der Muliama-Frauen (*mè* Pandanusblatt).

Die *Hüte* der Männer beim Geheimfest der Muliama-Leute <sup>1)</sup> blieben jedenfalls fest auf dem Kopfe sitzen. Gegenüber den weiblichen Regendecken müssen es richtige Mützen gewesen sein, wie die von Kaeviéng, oder die Bananenblattkappe von Nissan, die bei *F. Krause* S. 97 abgebildet ist <sup>2)</sup>. Ich glaube aber, dass das Hochheben der Mütze, wenn anders glaubhaft, den

<sup>1)</sup> S. E. Krämer-Bannow: Bei kunstsinnigen Kannibalen S. 50. Ein Tanzhut von Neu-Hannover ist auf Tafel VIII 1 in den *Dresd. Museumspublik.* Bd. XIII, 1900, abgebildet.

<sup>2)</sup> Bei *Friederici* S. 4 schon erwähnt.

Weissen nachgemacht war, oder es war eine Taburegel, da (z. B. Palau) nur Titelhäuptlinge oder Götter einen Hut tragen dürfen. Von Muliama und Pitmusuán sind jedenfalls keine Männermützen bekannt, aber ich sah sie auch nicht auf Mittel-Neu-Mecklenburg und weiter nördlich, wo aber zahlreiche Málanggan-Figuren<sup>3)</sup> sie tragen, als Beweis für ihr vielleicht früheres oder gelegentliches Vorkommen, das sicher, genau so wie bei uns alles Kleiderwesen, der Mode unterlag. Dass sie in Kaeviéng 1910 noch getragen wurden, habe ich ja selbst gesehen.

Was endlich den Namen bzw. die *Benennung der Bucht* betrifft, so hat *Friederici* vorgeschlagen, es bei der Claes-Pietersz-Bucht zu belassen; dieser Taufname<sup>1)</sup> ist historisch, und wird deshalb stets seine Geltung behalten. Eine andere Frage ist es, ob solch ein Name gangbar ist? Mir scheint er für Eingeborenenzungen — denn diese werden am Orte den Namen, wenn nötig, doch am meisten gebrauchen — nicht bequem (vom Orthographischen zu schweigen), ebensowenig wie das unglückselige « Neu-Mecklenburg », das sich jetzt auch politisch als Missgriff auswächst. New-Ireland war allerdings auch nicht viel besser, aber historisch berechtigt. Wie ich für dieses „Tombára“ vorgeschlagen habe, so scheint mir die Benennung der Claes-Pietersz-Bucht mit einem heimischen Namen im Sinne der Eingeborenen richtiger. Schlaginhausen setzte *Hiruan-B.* (Druckfehler?) in seine Karte S. 15 ein; aber erstens heisst das Wort Hiruau und bedeutet nur den einen Fluss, und zweitens hat die Dorfgemeinde von Porbúnun und Rukalilik, wie schon erwähnt, einen gemeinsamen Namen, nämlich *Hiratán*<sup>3)</sup>, und diese Dorfschaft hat zweifellos ehemals eine besondere Rolle an der Bucht gespielt, vielleicht nur von dem weiter nördlich gelegenen Hipakát<sup>4)</sup> übertroffen. Aber da *Hiratán* mit der Entdeckungsgeschichte enger verbunden erscheint und dort auch die beiden ansehnlichen Flüsse Daulom und Hiruau münden, so scheint mir *Hiratán-Bucht* den Vorzug haben zu sollen und mundgerechter zu sein als *Claes-Pietersz-Bucht*, mit der sie indentisch sein muss.

<sup>1)</sup> S. A. Krämer: Die Málanggane von Tombara S. 48, 51, 57, 58, 76 usw.

<sup>2)</sup> Nach dem Obersteuermann der „Eendracht“, der wohl bei der Ausfindigmachung des Ankerplatzes usw. Verdienste hatte (s. S. 1).

<sup>3)</sup> Sapper auf Profilkarte: Rugalilik (Hiratan).

<sup>4)</sup> *Friederici* (Erg'h. 5, 1912, S. 7): Hipáchat, it. Sapper-Karte. Es ist ein hübsches Dorf am Strande mit zwei Quellen. Grosse Männerhausanlage mit Zaun *mbang* alles zusammen genannt, mit Totenhaus (Vorbau mit Dach und Mauer), Trommelhaus, Einsteiggabel usw.

Von *Hiratán* bis *Hipakát* sind  $2\frac{1}{4}$  Stunden Weges, *Hipakát* bis *Nókon* (Elisabeth-Bucht)  $2\frac{3}{4}$  Stunden. Die flache Bucht wird von F. Himbús-Hipáchat genannt, aber Himbús ist mir ganz unbekannt, steht auch nicht auf Sappers Karte, wo nur Himók erscheint. Samo ist übrigens eine ganz kleine Siedlung und nur 5 Minuten von *Hipakát* entfernt.