

**Zeitschrift:** Mitteilungen der Geographisch-Ethnographischen Gesellschaft Zürich  
**Band:** 21 (1920-1921)

**Artikel:** Die geographischen Gesichtspunkte für die Beurteilung der Frage der  
Claes Pietersz.-Bucht in Neu-Mecklenburg (Neu-Irland)

**Autor:** Sapper, Karl

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-18295>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

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

# Die geographischen Gesichtspunkte für die Beurteilung der Frage der Claes Pietersz.-Bucht in Neu-Mecklenburg (Neu-Irland).

Von Prof. Dr. KARL SAPPER, Würzburg.

---

Die Frage nach dem Ort der von Le Maire 1616 besuchten und benannten Claes Pietersz.-Bucht zu Neumecklenburg (Neu-Irland) ist in neuester Zeit mehrfach aufgeworfen und recht verschieden beantwortet worden. Eine sichere Antwort auf die Frage ist aus 2 Gründen nicht leicht zu finden: Einmal ist Le Maire's Fahrtbeschreibung nicht eingehend und vollständig genug, um eine fortlaufende Nachkonstruktion der Fahrtlinie zu ermöglichen, während zugleich die überlieferte Kartenskizze etwas zu schematisch gehalten ist, um genügende Einzelheiten für eine zuverlässige Identifikation der fraglichen Bucht zu gestatten; andererseits ist aber auch die gegenwärtige topographische Kenntnis des Gebiets noch zu ungenügend, als dass sie über alle kartographischen Einzelheiten und über die für die Frage wichtigen Positionen zuverlässige Auskunft geben könnte. Wohl sind in den deutschen Admiralitätskarten zahlreiche Küstenaufnahmen veröffentlicht; wohl habe auch ich 1908 einen Teil der in Betracht kommenden Küstenlinien durch Itineraraufnahmen ungefähr festgelegt, während kurz vorher O. Schlaginhaufen<sup>1)</sup> und E. Stephan auch die übrigen für unsere Frage bedeutsamen Küsten des östlichen Süd-Neumecklenburg begangen hatten — leider ohne zugleich Itineraraufnahmen zu machen. Was ich bis 1909 über die Gestaltung Südneumecklenburgs durch eigene Beobachtung und aus fremden Quellen in Erfahrung bringen konnte, ist in der Karte Nr. 3 des Ergänzungsheftes 3 der Mitteilungen aus den deutschen Schutzgebieten<sup>2)</sup> zur Darstellung gebracht<sup>3)</sup>. Man ersieht daraus, dass ich

<sup>1)</sup> Orientierungsmärsche an der Ostküste von Süd-Neumecklenburg. Mitteilungen aus den deutschen Schutzgebieten 1908. S. 213 ff. und Tafel VI.

<sup>2)</sup> K. Sapper. Beiträge zur Landeskunde von Neu-Mecklenburg und seinen Nachbarinseln. Berlin 1910.

<sup>3)</sup> Diese Darstellung ist natürlich, was ich hier ohne jeden Bezug auf die zu behandelnde Frage mitteilen möchte, recht schematisch, da ich ja nur wenige Linien

die beiden in erster Linie in Betracht kommenden Buchten von Hiruan und Muliama im grössten Teil ihrer Ausdehnung längs der Küste auf dem Landwege näher kennen gelernt habe. Kein Wunder, dass mein Freund Georg Friederici es mir 1919 bei Übersendung seines nachfolgenden Beitrages zur Frage der Claes Pietersz.-Bucht nahelegte, mich über dieselbe Frage vom geographischen Standpunkt aus zu äussern.

Obgleich einige Wiederholungen früherer Feststellungen nicht zu vermeiden sind, halte ich es für angebracht, den bisherigen Stand der Frage nochmals kurz darzustellen.

1907 haben E. Stephan und F. Gräbner<sup>1)</sup> die Claes Pietersz.-Bucht nahe dem Ostkap in der Bucht von Maritsoan gesucht, eine Annahme, die sich weder mit der Kartenskizze, noch mit der Fahrtbeschreibung Le Maire's in Einklang bringen lässt.

1909 hat sich dann A. Wichmann<sup>2)</sup> anlässlich seiner Darstellung der Le Maire'schen Reise 1616 der Frage zugewandt. Er identifizierte einwandfrei das Ost- und Nordkap Neumecklenburgs. Indem nun Wichmann — echt geographisch — die relative Entfernung der Claes Pietersz.-Bucht zwischen den genannten Fixpunkten auf der Kartenskizze Le Maire's und auf einer modernen Karte des Gebiets miteinander verglich, so musste er die Bucht von Namatanai als die gewünschte Stelle annehmen. Freilich

---

wirklich aufgenommen habe und da die dichte Waldbedeckung mir zudem nur sehr selten einen Überblick über das Gelände erlaubte. Ausserdem war mir eine im südlichen Teil von Südneumecklenburg geplante und in Angriff genommene Durchquerung der Insel durch schweren Regen und starke Hochwasser vereitelt worden. Dazu kommt, dass die ausserordentlich grosse Zahl von Flüssen, die ich an der Westküste Südneumecklenburgs zwischen Kait und Suralil überschritten und auf meiner Originalkarte im Masstab 1:50000 zur Darstellung gebracht hatte, auf dem veröffentlichten Blatt 1:200000 nicht durchwegs Raum finden konnte. Ich hatte darum ursprünglich gebeten, auf einem besonderen Karton diese Itinerarstrecke im Masstab 1:50000 zu veröffentlichen, was aber — offenbar der Kosten wegen — unterblieb. Der Zeichner der endgültigen Karte sah sich des Platzmangels wegen genötigt, eine Anzahl Wasserläufe wegzulassen, wobei er mich leider nicht zu Rate zog; so kam es, dass manche ziemlich wasserreiche Flüsschen meiner Originalkarte in dem Blatte 3 fehlen, während dagegen einige damals fast trockene kleine Bäche Platz gefunden haben. Obgleich das von keinem wesentlichen Belang ist, so möchte ich doch an dieser Stelle darauf hinweisen. Weit wichtiger ist eine Tatsache, die Herr Stationsleiter A. Brückner mir persönlich während des Krieges in Strassburg mitteilte: Dieser Beamte hatte einige Jahre nach meiner Anwesenheit eine Durchquerung des südlichen Teils von Neumecklenburg durchgeführt — leider ohne Itineraraufnahmen zu machen — und dabei festgestellt, dass der grosse Fluss Tambacar einen viel längeren Lauf besitzt, als er auf meiner Karte zeigt: Er entspringt im Hans Meyer-Gebirge und durchbricht das ganze Hahlgebirge, während der ebenfalls im Hans Meyer-Gebirge (offenbar in geringer Entfernung von der Quelle des Tambacar) entspringende Weitinfluss (Uatin) einen wesentlich kürzeren Lauf hat, als ich ihm schematisch auf meiner Karte gegeben hatte.

<sup>1)</sup> Neumecklenburg, Berlin 1907, S. 1 ff.

<sup>2)</sup> Nova Guinea. Vol. I. Entdeckungsgeschichte von Neu Guinea bis 1828. Leiden 1909, Seite 64.

hat Le Maire die Claes Pietersz.-Bucht ausgesprochen rundlich mit weit vorgreifenden Endvorsprüngen gezeichnet, was auf die Namatanaibucht höchstens hinsichtlich der östlichen, nicht aber der westlichen Begrenzung passt. Aber charakteristisch für die Claes Pietersz.-Bucht ist andererseits auch das tiefe Einschneiden ins Land, und dieser Forderung entsprach unter den auf den damals vorhandenen Seekarten eingezeichneten Buchten ebenfalls am besten die von Namatanai. Bedenkt man ferner, dass Buchten in alter Zeit oft recht schematisch gezeichnet wurden, so konnte die Identifizierung den Geographen befriedigen.

Als aber bald darauf Georg Friederici<sup>1)</sup> die Frage untersuchte, berücksichtigte er nicht nur die geographischen, sondern auch die völkerkundlichen und linguistischen Angaben des Le Maire'schen Berichts, und konnte zeigen, dass die Claes Pietersz.-Bucht nicht mit der Namatanai-Bucht identisch sein konnte, weil Le Maire's Vocabular vorwiegend aus Nokonwörtern besteht. Von den beiden durch das Nokonsprachgebiet begrenzten Buchten hielt er die südliche (zwischen den Vorgebirgen Sena und Matanatamberan gelegene, von Schlaginhafen als Bucht von Hiruan bezeichnete) für die gesuchte, während die nördliche (Elisabeth-Bucht) als zu weit westlich liegend ausgeschieden wurde.

Es sei hier gleich erwähnt, dass Wichmann auf die Hiruanbucht nicht kommen konnte, da die damalige Darstellung der Seekarte (Nr. 100) und auch die Kartenskizze Schlaginhafens auf Karte 6 der Mitteil. aus den Deutschen Schutzgebieten diese Bucht nur als flache Einwölbung der Küste darstellten, während ihre verhältnismässig grosse Tiefe erst erkennbar wurde, nachdem ich 1908 durch Itineraraufnahmen das starke Vorspringen des Kaps Sena festgestellt und 1910 auf der schon erwähnten Karte 3 des Ergänzungsheftes 3 der Mitteil. aus den Deutschen Schutzgebieten bekannt gemacht hatte.

1917 hat O. Schlaginhafen<sup>2)</sup> in einer sorgfältigen Untersuchung auf den ansehnlichen Gehalt des Le Maire'schen Vocabulars an Muliama-Wörtern hingewiesen und es unter Heranziehung einer Reihe weiterer Punkte wahrscheinlich zu machen gesucht, dass die Muliambucht der Ort gewesen sei, in der die „Eendracht“ 1616 geankert habe. G. Friederici hat aber in dem an meine Ausführungen anschliessenden Beitrag mit Energie und Geschick seine Stellung verteidigt und aufs Neue gestützt.

Wenn ich nun versuche, vom geographischen Standpunkt aus der Frage näher zu treten, so möchte ich zunächst einmal auf die *Entfernungsangabe* der Le Maire'schen Kartenskizze und auf die Sprachenverhältnisse zurückkommen. Dass die Entfernung am besten auf die Namatanai-bucht passen würde, ist schon oben festgestellt. Da aber diese Bucht

<sup>1)</sup> Beiträge zur Völker- und Sprachenkunde von Deutsch-Neuguinea. Ergänzungsheft 5 der Mitteilungen aus den Deutschen Schutzgebieten. Berlin 1912. S. 2—10.

<sup>2)</sup> Diese Zeitschrift, XVI. Jahresbericht 1915/16, S. 1—36.

wegen der Sprache ihrer Bewohner sicher ausscheidet, so würde von den weiter östlich gelegenen Buchten die Elisabethbucht in erster Linie in Betracht zu ziehen sein. Aber diese scheidet aus, weil die von der Claes Pietersz.-Bucht im Norden beobachtete Insel, als welche sowohl Friederici, als Schlaginhaufen und ich Tanga ansehen<sup>1)</sup>, für die Elisabethbucht nicht passt, indem sie für den Beschauer zu weit östlich liegt. Die Elisabethbucht scheidet aber auch deshalb aus, weil in ihr die „Eendracht“ keine die Muliama Sprache sprechenden Leute angetroffen haben würde.

Nächst der Elisabethbucht käme also die südliche Nokonbucht (Bucht von Hiruan) in Frage. Da auf mehr als  $\frac{2}{3}$  ihrer Begrenzung die Nokon Sprache (Bitmusuan), auf fast  $\frac{1}{3}$  Muliama gesprochen wird, so konnte Le Maire in ihr am ehesten ein aus Nokon- und Muliama Wörtern zugleich zusammengesetztes Wörterverzeichnis bekommen, und es ist sogar bis zu einem gewissen Grade wahrscheinlich, dass das Schiff ziemlich nahe der Sprachengrenze gelegen haben dürfte, wie später noch auszuführen sein wird.

Die Muliama Bucht ist unter den konkurrierenden Buchten am weitesten östlich gelegen und würde demnach hinsichtlich der Entfernung vom Ost- und Nordkap Neumecklenburgs den stärksten Fehler bedeuten. Sie dürfte aber auch aus sprachgeographischen Gründen in Betracht der früheren politischen Verhältnisse ausfallen, denn ich stimme Friederici durchaus zu, wenn er meint, dass Nokonleute sicherlich nicht in die Muliama Bucht gekommen wären, denn die politischen Gegensätze der einzelnen Landschaften waren vor 3 Jahrhunderten gewiss nicht geringer, als noch vor 3 Jahrzehnten; damals aber war die Abschliessung der Landschaften nahezu hermetisch. Das wirkt sogar noch in die Gegenwart nach, denn 1908 war es mir nur selten möglich, ortskundige Führer auf grössere Entfernung zu bekommen, weil die Leute den Bereich ihrer Heimatlandschaft früher nie verliessen. Darum versagten gerade ältere Leute jenseits der Landschaftsgrenzen vielfach sofort, wenn ich sie nach Orts- und Flussnamen frug — und noch dazu manchmal Leute, die jahrelang in Queensland gearbeitet, also ein gutes Stück Welt gesehen hatten! (Ich möchte diese Tatsachen hier noch ausdrücklich hervorheben, weil manche Unsicherheiten und wohl auch Irrtümer der Ortsnamen auf meinen Karten des Gebiets darin ihre Erklärung finden.)

Schlaginhaufen hat freilich auch noch den Gedanken geäussert,<sup>2)</sup> dass sich möglicher Weise Sprachgrenzen verschoben haben könnten. Wenn man diesen Gedanken weiter ausdenkt, so könnte man allerdings auch die Beweiskraft der linguistischen Schlüsse für die Identifikation der Bucht

---

<sup>1)</sup> Nach Schlaginhaufen's Zeugnis bleibt Lir — im Gegensatz zu Tanga — oft wochenlang unsichtig; sie wurde auch erst am 29. Juni 1616 zum erstenmal als gesichtet aufgeführt.

<sup>2)</sup> Diese Zeitschrift, XVI. S. 30.

überhaupt in Zweifel ziehen. Aber im Allgemeinen sind auf engem Inselraum Völkerverschiebungen seltener und begrenzter als auf weiträumigen Kontinenten, wo ein Ausweichen viel leichter ist. In Folge dessen zeichnen sich auch die ethnologischen Grenzen auf Inseln häufig durch grössere Konstanz aus als auf Festländern, wie denn auch Schlaginhaufen nur an eine Sprachverschiebung auf eine kurze Strecke denkt. Immerhin liegt der Einwurf nahe zu untersuchen, ob vom geographischen Standpunkt nicht andere Momente zur Feststellung der Claes Pieterz.-Bucht in die Wagschale geworfen werden können.

Wenn man die *Gestalt* der Claes Pietersz.-Bucht der Le Maire'schen Skizze zu Grunde legt, so ist unter allen Buchten der nordöstlichen Küste Neu-Mecklenburgs die Bucht von Hiruan die einzige, die jenem Vorbild einigermaßen ähnelt; zwar ist auch sie lange nicht so tief, auch nicht so eng geschlossen, wie die Bucht der Skizze, aber sie hat wenigstens das Rundliche der Form und die weitausladenden Seitenbegrenzungen wie jene, während die viel flachere Muliambucht in diesen Hinsichten nicht entfernt an das Vorbild heranreicht<sup>1)</sup>. Freilich hebt Friederici mit Recht hervor, dass die Hiruanbucht gleich der Bucht der Vorlage entgegen dem Fahrbericht kein Auslaufen nach Nordwestkurs zulässt; aber wenn man die Ankerstelle weit östlich im Süden der Bucht annähme, so wäre wenigstens die Abweichung von der wahren NW-Richtung für das auslaufende Schiff bei der Hiruanbucht nicht allzu gross.

Besonderes Gewicht legt Schlaginhaufen mit Recht auf die Tatsache, dass die im alten Journal erwähnte, *im Norden der Bucht gelegene Insel*, die er sicherlich mit Recht mit Tanga<sup>2)</sup> identifiziert, mehr auf die Muliambucht, als auf ihre nordwestliche Nachbarin schliessen lasse.

Wenn man dieser Frage nachgeht, so wird die z. Zt. noch vorhandene Unsicherheit der kartographischen Tatsachen, wie sie sich auf den modernen Seekarten ausspricht, einer sicheren Entscheidung besonders

---

<sup>1)</sup> Wenn man die östliche Hälfte der Claes Pietersz.-Bucht der Le Maire'schen Skizze mit meiner Darstellung der Hiruanbucht vergleicht, so ergibt sich eine überraschende Uebereinstimmung (während allerdings die neuesten deutschen und englischen Seekarten — wohl in Folge starker Generalisierung meiner Darstellung der Küstenlinie? — ein wesentlich flacheres Südwardtseinschneiden der Bucht angeben). Wenn meine später zum Ausdruck zu bringende Vermutung richtig ist, dass Le Maire nach Passieren des Kapes Sena sofort südwärts einbog und der Küste entlang fuhr, so musste er ja gerade diesen östlichen Teil der Bucht genau kennen, während die westliche Begrenzung nur aus der Entfernung gesichtet worden wäre und daher auch nur schematisch eingetragen werden konnte.

<sup>2)</sup> Schlaginhaufen hat (diese Ztschr. XVI. S. 28) die Frage aufgeworfen, ob Beweise für die Behauptung vorliegen, dass Muliama eine Kolonie von Tanga sei. Ich muss leider die Frage verneinen; zuerst hat Parkinson (Dreissig Jahre in der Südsee, Stuttgart 1907, S. 261) die Behauptung aufgestellt, und ich bin ihm, der ja sehr viele unmittelbare Beziehungen zu den Eingeborenen hatte und aus ihrem Munde gewiss vieles wusste, gefolgt, da mir angesichts der Sprachgleichheit und der bestehenden Handels- und Heiratsbeziehungen zwischen Tanga und Muliama die Sache

hinderlich. O. Schlaginhaufen hat in seinem Aufsatz darauf hingewiesen, dass die Position der Tanga-Inseln offenbar noch zu wünschen übrig lasse. Er stellte zunächst fest, dass sie „im grossen deutschen Kolonialatlas (Blatt 27. abgeschlossen Febr. 1909) anders zur neuirländischen Küste liegen, als in der deutschen Admiralitätskarte“ (No. 100, 1891) und folgerte auf Grund seiner Peilungen, dass die „Tanga-Inseln in Wirklichkeit weiter nach Nordwesten liegen als die Karten angeben.“

Leider ist die Boussole, mit der Schlaginhaufen die Peilungen gemacht hat, weder vor noch nach der Reise geprüft worden, so dass ihre völlige Zuverlässigkeit nicht feststeht. Dazu kommt ein Weiteres: bei zahlreichen Peilungen, die ich 1908 von Neumecklenburg aus nach den nahen Tabar-Inseln ausführte, haben sich mir manche Unstimmigkeiten ergeben, die ich nur durch die Annahme zu erklären vermag, dass an manchen Standorten unter einem dünnen Mantel von Korallenkalk Eruptivgesteine anstehen dürften, die einen ablenkenden Einfluss auf die Magnetnadel ausübten. Etwas ähnliches wäre auch bei den Schlaginhaufen'schen Peilungen möglich. Aber freilich die Ablenkungen, die ich in manchen Fällen annehmen musste, betragen im höchsten Fall immer nur einige wenige Grade, so dass die grossen Unterschiede zwischen der aus Schlaginhaufens Peilungen sich ergebenden Position und der Einzeichnung in der Seekarte damit nur zum kleineren Teile erklärt werden könnten.

Ich wandte mich zum Zweck besserer Aufklärung an Herrn Prof. Dr. Gerhard Schott von der deutschen Seewarte in Hamburg, der mir unter Einsendung einer genauen Pause der neuen Seekarte gütigst mitteilte: „Es haben unsere „Nachrichten für Seefahrer“ vom 11. 6. 1921 unter No. 2121 folgende Notiz aus englischer Quelle gebracht: „2121/21 *Neumecklenburg, O.-K. Tanga-Inseln* sollen 14 Sm. rw. 304<sup>0</sup> von der in den Karten angegebenen Stelle liegen. Der Berg Malendok nach der Karte auf ungefähr 3<sup>0</sup> 30' S, 153<sup>0</sup> 16' O ist 365,7 m (1200') hoch.“

Nun hatte sich O. Schlaginhaufen durch Vermittlung des schweizerischen Gesandten in London an die britische Admiralität um Auskunft über die Lage der Tangainseln gewandt und erhielt die Mitteilung: „A Japanese notice to mariners (9/58/1921) stated that observations made by a passing vessel placed them fourteen miles 304<sup>0</sup> from their charted position.“ Wenn man dementsprechend die Inselgruppe westnordwestlich um 14 Seemeilen verschiebt, so ergibt sich eine Lage, die noch weiter westlich wäre, als Schlaginhaufens Peilung angibt. Da aber keine nähere Mitteilung über die Art der japanischen Ortsbestimmung und ihre Genauigkeit vorliegt, so ist dieselbe noch nicht als endgiltig anzuerkennen. Jeden-

---

wahrscheinlich schien. Gouverneur Dr. Hahl, den ich um seine Meinung über diese Frage anging, meinte, dass es wohl schwer ausgemacht werden könne, ob Muliama eine Kolonie von Tanga wäre oder umgekehrt, aber er glaubte doch angesichts der tatsächlich bestehenden engen Beziehungen, dass eine der beiden Möglichkeiten dem wahren Sachverhalt entsprechen dürfte.

falls bestätigt sie die ungefähre Richtigkeit der Schlussfolgerungen Schlaginhaulens in überraschender Weise. Wenn man aber zugibt, dass die Tanga-Inseln tatsächlich um ein gutes Stück nach Westnordwesten von ihrer früheren Position zu verschieben sind, so wird einer der Hauptgründe, die Schlaginhaulen für die Muliambucht aufführt stark abgeschwächt. Denn dann wird auch die Abweichung der Richtungslinie Hiruanbucht-Tanga-Inseln vom Meridian kleiner als man nach den bisherigen Karten annehmen musste, vor allem wenn man für die „Eendracht“ einen verhältnismässig weit ostwärts gelegenen Ankerplatz innerhalb der Hiruan-Bucht annimmt. In diesem Sinn ist Friederici berechtigt, von seiner südlichen Nokonbucht aus die Tanga-Inseln noch als „gegen Norden“ liegend anzusehen, während er mit Schlaginhaulen das für die Elisabethbucht ablehnt. Wollte man z. B. annehmen, dass die „Eendracht“ etwa gegenüber dem Daulamflusse geankert hätte, so ist der Winkelunterschied gegenüber Muliama nicht mehr allzubedeutend (ungefähr  $10^0$ , was für jene Zeit nicht viel bedeutet).

Nun legt Schlaginhaulen ferner Wert auf die Feststellung, dass in der Claes Pietersz.-Bucht der Le Maire'schen Skizze keine *kleine Insel* angegeben sei, während doch in der Bucht von Hiruan das Inselchen Bainsif (Purpup, Gurs) liege. Er schliesst daraus, dass die Nichterwähnung (und Nichteinzeichnung) dieses Inselchens gegen die Identification der Hiruanbucht mit der Claes Pietersz.-Bucht spreche. Wenn man sich aber vergegenwärtigt, dass Le Maire auch die Tanga-Inseln nicht auf seiner Karte eingezeichnet hat, obgleich er sie — darin stimme ich mit Friederici und Schlaginhaulen durchaus überein — gesehen haben muss (wie er sie ja auch im Text erwähnt hat), so brauchen wir uns auch nicht daran zu stossen, dass das Inselchen in der Le Maire'schen Skizze nicht eingezeichnet ist. Ja wenn wir annehmen wollen, dass die „Eendracht“ im Süden der Bucht geankert hätte, so ist anzunehmen, dass das kleine Inselchen von Le Maire überhaupt nicht bemerkt worden ist. Ich selbst habe wenigstens — freilich vom Land aus — nichts davon gesehen, als ich am Südrand der Bucht wanderte und auch Schlaginhaulen erwähnt sie in seinen „Orientierungsmärschen“ (S. 218) erst, nachdem er ihr auf seinem — später auch von mir begangenen — Wege sehr nahe gekommen war.

Schlaginhaulen sucht ferner zu Gunsten seiner Annahme die Tatsache heranzuziehen, dass Le Maire's Schiff an einem „unbequemen und schlüpfrigen“ Ort ankerte, was für den nördlichen Teil der Muliambucht (bei Warangansau) stimme. Ich glaube aber, dass auf diese Feststellung kein grosses Gewicht zu legen ist, da die südliche Nokonbucht ja noch gar nicht genauer untersucht ist und die Möglichkeit ungünstigen Ankergrunds dort recht wohl ebenfalls gegeben sein kann.

Wichtig scheint mir nun zur Beurteilung der ganzen Frage die Tatsache, dass Le Maire Ende Juni 1616 nach Neumecklenburg gekommen



ist; das ist also in der Zeit des *Südostpassats*. Man darf demgemäss kräftige und ausdauernde südöstliche bis östliche Winde für die Zeit seines Aufenthaltes in der Claes Pietersz.-Bucht (25.–29. Juni 1616) annehmen. Unter der Herrschaft solcher Winde bietet aber die Bucht von Muliama keinen Schutz — wenn man etwa von dem kleinen Hafen gleichen Namens absieht, der jedoch bei seinen kleinen Ausmassen und dem Mangel an einem einmündenden Bach nicht gemeint sein kann.<sup>1)</sup> Auch in der Hiruanbucht eignet sich der nördliche Teil in Zeiten des Südostpassats (abgesehen von dem Schutz der kleinen Insel Bainsif) nicht zu längerem Aufenthalt — auch Samo nicht, das Friederici<sup>2)</sup> als vermutlichen Ankerplatz der „Eendracht“ ansah. Dagegen bietet die Halbinsel Sena dem südlichen Teil der Hiruanbucht trefflichen Schutz gegen östliche Winde. Wenn wir uns nun vergegenwärtigen, dass Le Maire und seine Mannschaft nach der langen Fahrt durch den stillen Ozean starkes Verlangen nach frischem Wasser, frischem Fleisch und frischem Obst getragen haben mussten, so dürfen wir erwarten, dass sie nach Erreichen grösserer Landmassen das Bestreben gehabt haben werden, am ersten Ort, der genügenden Schutz gegen die Winde bieten konnte, das Gewünschte zu erlangen.<sup>3)</sup> Die erste geschützte Stelle, die man traf, war aber für sie, abgesehen vom Windschutzgebiet der kleinen und darum wenigverheissenden Insel Bit, der südliche Teil der Hiruanbucht. Vermutlich bog die „Eendracht“ alsbald in den südlichen Teil der Hiruanbucht ein, nachdem sie das Kap Sena passiert hatte und sie ankerte wahrscheinlich vor dem ersten grossen Fluss, der getroffen wurde. Das ist aber der Daulam (oder Daulum, wie man ihn mir nannte), der Grenzfluss zwischen dem Muliama- und dem Nokon- (Bitmusuan-) Sprachgebiet. Ein Aufenthalt vor seiner Mündung bot sowohl Nokon- als Muliama-leuten günstige Gelegenheit sich den Weissen zu nähern; es erklärt also die Annahme eines solchen Ankerplatzes auch den gemischten Bestand des alten Vocabulars am leichtesten.

Ich neige demnach der Ansicht zu, dass die von Friederici gegebene Deutung der südlichen Nokon-Bucht als der gesuchten Claes-Pietersz.-Bucht richtig ist, gebe aber allerdings zu, dass ein absoluter Beweis nicht erbracht werden kann.

Ich nehme an, dass bei der Fahrt in der Hiruanbucht das Schiff nach dem Passieren des Kaps, das als „Eck“ im Schouten'schen Journal noch besonders aufgeführt ist,<sup>4)</sup> also offenbar als sehr auffällig empfunden wurde, ziemlich nahe dem Land gehalten haben wird, da es sich

---

<sup>1)</sup> Gouverneur Dr. A. Hahl machte mich auch darauf aufmerksam, dass die Einfahrt in diesen Hafen für ein Segelschiff ausserordentlich schwierig wäre.

<sup>2)</sup> Ergänzungsheft 5, S. 7b.

<sup>3)</sup> Aus diesem Grund darf es auch als ausgeschlossen gelten, dass Le Maire etwa an der Hiruanbucht vorbeigefahren und erst in die Elisabethbucht eingelaufen wäre.

<sup>4)</sup> Vergl. das Citat Schlaginhaufens in dieser Ztschr. XVI. S. 8.

ja darum handelte, frisches Wasser (also Flussmündungen) zu erspähen. Ein Ankerplatz unmittelbar an der Westseite der Senahalbinsel ist ausgeschlossen, da hier keine nennenswerten Bäche münden. Wohl aber könnte man an einen Ankerplatz vor dem Flüsschen Camgei denken, wenn man lediglich nach der Karte gehen wollte. Aber wenn ich bedenke, dass dieses Flüsschen, als ich 1908 — ebenfalls in der Südostpassatzeit, freilich etwas später: 20. und 21. August — die Strecke beging, so dürftig war, dass es vor seiner Mündung ins Meer versickerte, so muss ich doch den stattlichen, 60 m breiten Daulum als den ersten Fluss in der Bucht ansehen, der zum Wasserholen einlud.

Hätte sich Le Maires Reise in der Zeit des Nordwestmonsuns (also in der Zeit des Nordwinters) abgespielt, so hätte die ganze Ostküste Südneumecklenburgs im Windschatten gelegen und es ist anzunehmen, dass die „Eendracht“ dann schon bald nach Erreichen der Insel (wohl schon in Stephans Maritsoanbucht) vor Anker gegangen wäre. Da aber die Reise in die gegensätzliche Jahreszeit fiel, so wird das Schiff in die Hiruanbucht eingelaufen sein.

