

Felix Schürmann

# Der graue Unterstrom



Walfänger und Küstengesellschaften an den tiefen Stränden Afrikas (1770–1920)

**campus**

Der graue Unterstrom

Reihe »Globalgeschichte«  
Band 25

Herausgegeben von Sebastian Conrad, Andreas Eckert und Margrit Pernau

*Felix Schürmann*, Dr. phil., ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am LOEWE-Schwerpunkt »Tier - Mensch - Gesellschaft« der Universität Kassel.

© Campus Verlag GmbH

Felix Schürmann

# Der graue Unterstrom

Walfänger und Küstengesellschaften  
an den tiefen Stränden Afrikas (1770–1920)

Campus Verlag  
Frankfurt/New York

© Campus Verlag GmbH

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung des LOEWE-Schwerpunkts »Tier - Mensch - Gesellschaft«

D.30

ISBN 978-3-593-50675-3 Print

ISBN 978-3-593-43645-6 E-Book (PDF)

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Copyright © 2017 Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Umschlaggestaltung: Guido Klütsch, Köln

Umschlagmotiv: Seeleute in einem Boot der Walfangbrigg »Daisy« auf einer Fotografie von Robert Cushman Murphy (1912/13) © Courtesy of The Whaling Museum & Education Center of Cold Spring Harbor

Gesetzt aus der Garamond

Druck und Bindung: Beltz Bad Langensalza GmbH

Printed in Germany

[www.campus.de](http://www.campus.de)

© Campus Verlag GmbH

# Inhalt

Einleitung: Outward bound .....	7
Passagen I:	
Wale jagen vor der Küste Afrikas.....	49
1. Vom Walgrund zum Handelshafen:	
Walvis Bay, 1780–1860 .....	81
2. Die Zuspitzung der Zwietracht:	
Delagoa Bay, 1780–1845 .....	143
Passagen II:	
Die Welt auf einem Walfänger erfahren.....	191
3. Stabilisierende Warenflüsse:	
Saint Augustin, Madagaskar, 1830–1860.....	257
4. Der Provianthandel als Machtressource:	
Mutsamudu, Anjouan, 1835–1890.....	291
5. Verheißung und Wagnis:	
Port Louis, Mauritius, 1789–1878.....	339
Passagen III:	
An Land gehen.....	395
6. Im Zeichen der Abolition:	
Cabinda, 1850–1885.....	441

7. Die Herausbildung einer westafrikanischen Walfanggemeinschaft: San Antonio, Annobón, 1825–1950.....	485
8. Walfänger zu Migrationsvehikeln: Furna, Brava, 1770–1920.....	537
Schluss: Homeward bound.....	613
Dank.....	621
Quellenverzeichnis.....	623
Literaturverzeichnis .....	643
Register .....	675

# Einleitung: Outward bound

Kurz nach Einbruch der Dunkelheit überfielen am 19. August 1727 vier Männer in einer der besten Gegenden Londons Charles Rambouillet, einen Offizier des traditionsreichen *First Regiment of Foot Guards*. Sie raubten ihm Geldbörse, Uhr, Gehstock, Hut und einen Ring, verletzten ihn schwer und verschwanden unerkannt in der Finsternis.<sup>1</sup> Der Überfall auf Rambouillet reihte sich in eine lange Kette nächtlicher Verbrechen ein, die dadurch begünstigt wurden, dass London zu den dunkelsten Großstädten Europas zählte. »London, that used to be the most safe and peaceful city in the universe, is now become a scene of rapine and danger«, empörte sich 1729 der hier beheimatete Schriftsteller Daniel Defoe. Die Straßen der Stadt müssten des Nachts glanzvoll erleuchten, forderte er, damit das Leben in London nach Sonnenuntergang so sicher werde wie es nach Sonnenaufgang sei.<sup>2</sup>

Bis zu Defoes Tod 1731 verbesserte sich der Zustand der Straßenbeleuchtung kaum. Über die gesamte Stadt verteilt gab es nur rund 1.000 öffentliche Lampen. Neben Ayutthaya, Edo, Konstantinopel und Paris zählte London zu den größten Städten der Welt, doch gewissermaßen handelte es sich bei der Metropole um zwei völlig verschiedene Orte – in den Worten des Historikers Eric Dolin: »one by day and another by night.«<sup>3</sup> Bereits Anfang der 1740er Jahre aber – Charles Rambouillet hatte den Überfall überlebt und trat nun seinen Ruhestand an – galt London als die wohl am besten ausgeleuchtete Stadt weltweit. Innerhalb weniger Jahre hatte der Stadtrat nicht weniger als 5.000 Öllaternen aufstellen lassen. Weitere 10.000 Laternen kamen in den 1760er und 1770er Jahren hinzu. Um 1780 gab es davon allein in der Oxford Road mehr als in ganz Paris, wo die Straßenbeleuchtung bereits rund einhundert Jahre zuvor ihren An-

---

1 *The London Gazette*, 22.08.1727, S. 8.

2 Defoe, *Second Thoughts are Best*, S. 10.

3 Dolin, *Leviathan*, S. 105.



fang genommen hatte. Das Erleuchten Londons führte zu einem deutlichen Rückgang der nächtlichen Kriminalität und strahlte weit über Großbritannien aus: Birmingham, Hull und andere Orte folgten dem Vorbild der Hauptstadt und stellten Tausende Straßenlaternen auf.<sup>4</sup>

Anfangs erleuchtete vor allem Rapsöl die Straßen Englands. Doch in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts rückten Tran und Walrat zu den meistgenutzten Beleuchtungsmitteln auf. Tran, das aus dem Fettgewebe von Walen gewonnene Öl, brannte heller als Rapsöl und hatte den zusätzlichen Vorteil, nicht zu rußen. Walrat, ein aus dem Schädel beziehungsweise der Nase des Pottwals gewonnenes Flüssigwachs, konnte sowohl in Lampen gefüllt als auch zu Kerzen geformt werden und galt als besonders hochwertiges Beleuchtungsmittel.<sup>5</sup> Um die Gewinnung von Tran und Walrat anzuregen – in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts hatten britische Reeder nur wenige Schiffe für den Walfang ausgerüstet –, verdoppelte die Regierung 1750 ihre Zuschüsse für Walfänger von 20 auf 40 Shilling pro Tonne Raumgehalt.<sup>6</sup>

Im Zusammenspiel mit der wachsenden Nachfrage führte diese Maßnahme ab 1753 zu einem schwunghaften Anstieg des britischen Walfangs. Der allein reichte jedoch nicht aus, um den Bedarf zu decken, bei weitem nicht. Denn auch die aufstrebende britische Industrie verlangte nach Tran als Schmieröl und Reinigungsmittel. Den größten Teil des Trans, den Großbritannien verbrauchte, bezog es aus seinen nordamerikanischen Kolonien – insbesondere aus Massachusetts, wo sich Walfänger auf *Sperm oil* spezialisiert hatten, den besonders gefragten Pottwaltran. »The purest sperm oil lubricated the finest machines of the industrial revolution, illuminated the nation's lighthouses and along with spermaceti candles lit the interiors of factories and the better houses«, bilanziert der Historiker Dale Chatwin über die Bedeutung der Pottwalprodukte.<sup>7</sup> 1754 führten die

---

4 Beer, »The Early History of London Street-Lighting«, S. 322f.; Falkus, »The Early Development of the British Gas Industry«, S. 218f.; Falkus, »Lighting in the Dark Ages of English Economic History«, S. 248f.; Graham, »The Migrations of the Nantucket Whale Fishery«, S. 179–181; *Notes and Queries*, S. 12; O'Dea, *The Social History of Lighting*, S. 97; Schivelbusch, »The Policing of Street Lighting«, S. 62f.; Stackpole, *Whales & Destiny*, S. 18f.

5 Falkus, »Lighting in the Dark Ages of English Economic History«, S. 254, 266; Graham, »The Migrations of the Nantucket Whale Fishery«, S. 180f.; Hohman, *The American Whaleman*, S. 4.

6 Jackson, *The British Whaling Trade*, S. 55f.

7 Chatwin, »A Trade so Uncontrollably Uncertain«, S. 35.

neuenglischen Kolonien über 4.000 Tonnen Tran allein nach London aus, 1763 überschritten die Exporte die Schwelle zu 5.000 Tonnen, und 1771 waren es bereits 8.000 Tonnen.<sup>8</sup> Anders als britische Walfänger steuerten die Schiffe aus Massachusetts nicht die Randmeere zwischen dem Atlantik und dem Arktischen Ozean an. Sie wandten sich nach Süden, wohin sich Walfänger bis dato kaum gewagt hatten. Das Erschließen von Jagdgebieten im Zentral- und Südatlantik markierte den Beginn des Aufstiegs der amerikanischen Walfangindustrie, die für mehr als ein Jahrhundert die größte der Welt sein sollte.

\*\*\*

Während in London erste Straßenzüge glanzvoll erleuchteten, luden Sklavenhändler im Mai 1739 in Anomabu, einem Handelszentrum an der Küste des heutigen Ghana, 87 Menschen auf die *Charming Susanna* aus Rhode Island. Einer von ihnen war Broteer Furro, ein kaum zehn Jahre alter Junge aus dem Hinterland. Für ihn hatte der Schiffssteward Robertson Mumford vier Gallonen Rum und ein Stück Stoff an einen Zwischenhändler gezahlt. Er hatte damit von einem alten Recht Gebrauch gemacht, das es Seeleuten erlaubte, Handelsfahrten für eigene Nebengeschäfte zu nutzen. Seeleute bezeichneten ein solches Geschäft als *Venture*, und so nannte Mumford auch den jungen Broteer Furro, den er im August 1739 als Hausdiener an die Küste Connecticut brachte.<sup>9</sup>

Im Erwachsenenalter wurde *Venture* mehrfach weiterverkauft. Neben der unbezahlten Sklavenarbeit konnte er durch verschiedene Nebentätigkeiten eigenes Geld ansparen. Damit gelang es ihm 1765 als einem von nur wenigen amerikanischen Sklaven seiner Zeit, sich von seinem Herrn freizukaufen. *Venture* nahm den Nachnamen Smith an und ging nach Long Island, wo er das nötige Geld verdiente, um auch seine Frau und seine drei Kinder aus der Sklaverei zu kaufen: Mehrere Jahre fällte er tagsüber Holz,

---

8 Francis, *A History of World Whaling*, S. 55; Graham, »The Migrations of the Nantucket Whale Fishery«, S. 184; Jackson, *The British Whaling Trade*, S. 55–59, 91.

9 Saint/Krimsky, *Making Freedom*, S. 9–28; »Voyage 36067, Charming Susanna (1739).« *Voyages: The Trans-Atlantic Slave Trade Database*. 2009. <http://www.slavevoyages.org> (16.12.2014). *Venture* meint in diesem Zusammenhang sinngemäß »Wagnis«; der seemannische Fachbegriff im Deutschen ist »Führung«. (Heimerdinger, *Der Seemann*, S. 61) Siehe zu Nebengeschäften einfacher Seeleute Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, S. 130–132.

fang nachts Fische und Hummer und fand bisweilen auch noch Zeit, Wassermelonen an Seeleute zu verkaufen.<sup>10</sup>

Im Frühling 1770 heuerte er auf einem Walfänger an. Einer seiner früheren Herrn, der Schiffbauer und Händler Oliver Smith aus Stonington, hatte unter dem Eindruck der wachsenden Nachfrage nach Tran eine Gruppe von mehr als 20 afro-amerikanischen und indianischen Arbeitern rekrutiert und an den Schiffseigner William Rotch aus Nantucket vermittelt, der Walfänger für Fahrten in den Atlantik ausrüstete.<sup>11</sup> »After being out seven months«, erinnerte sich Venture Smith später, »the vessel returned, laden with four hundred barrels of oil.«<sup>12</sup> Das galt in jenen Jahren als außergewöhnlich guter Ertrag. Smith konnte mit seinem Anteil und Ersparnissen aus der vorherigen Arbeit nicht nur seine Familie aus der Sklaverei freikaufen, sondern auch ein eigenes Stück Land in Stonington erwerben. Schließlich heuerte auch Solomon Smith, Ventures ältester Sohn, 1773 auf einem Walfänger an. Doch anders als die Fahrt des Vaters erwies sich die des Sohns als großes Unglück für die Familie: Solomon starb auf dem Schiff an Skorbut.<sup>13</sup>

\*\*\*

Nicht weit von Venture Smiths Anwesen, im Hafen der südlich von Cape Cod gelegenen Insel Nantucket, liefen am 30. September 1791 zwei Schiffe mit Kurs auf den Indischen Ozean aus: Die *Asia* und die *Alliance* sollten neue Jagdgebiete für Wale und Robben erkunden und so zur Wiederbelebung der hauptsächlich auf Tranprodukten fußenden Wirtschaft Nantuckets beitragen, auf die der Amerikanische Unabhängigkeitskrieg von 1775 bis 1783 eine verheerende Wirkung entfaltet hatte. Nach Zwischenhalten an den Kanaren, den Kapverden und Trindade erreichten die Schiffe im Januar 1792 das Kap der Guten Hoffnung. Um dringliche Ausbesserungsarbeiten vorzunehmen sowie Wasser, Holz und Vieh an Bord zu holen, gingen sie jeweils für einige Tage in Kapstadt und Saldanha Bay vor Anker. Von dort setzten sie die Fahrt Anfang Februar auf östlichem Kurs fort. Mit einer Kopie der Karte, die der britische Seefahrer James Cook auf seiner dritten Südseereise angefertigt hatte, durchstreiften die

<sup>10</sup> Saint/Krimsky, *Making Freedom*, S. 29–76.

<sup>11</sup> Ebd., S. 138; Vickers, »Maritime Labor in Colonial Massachusetts«, S. 300.

<sup>12</sup> Zit. n. Saint/Krimsky, *Making Freedom*, S. 138.

<sup>13</sup> Ebd., *Making Freedom*, S. 74f.

*Asia* und die *Alliance* einige Monate den Indischen Ozean bis nach Australien. Wale konnten sie dabei aber nur in geringer Zahl erbeuten. Nach einem Zwischenhalt in Port Louis, Mauritius, bei dem Händler den Seeleuten Ende Juli von den jährlichen Wanderungen der Buckelwale entlang der madagassischen Küste berichteten, nahmen die Schiffe Kurs auf die Nordostseite Madagaskars. Vor der ostmadagassischen Insel Sainte-Marie stießen sie im August auf ein ergiebiges Jagdgebiet für Buckelwale. Wahrscheinlich waren die *Asia* und die *Alliance* die ersten Walfänger, die je in dieses Seegebiet kamen.<sup>14</sup>

Am frühen Morgen des 29. August – die Seeleute hatten gerade in einer Nachtschicht einen erbeuteten Buckelwal ausgekocht – näherte sich ein Kanu der *Alliance*. 15 Männer stiegen über das Schanzkleid. Einer von ihnen, »an exceeding old Gentleman with a long beard«, wie es im Logbuch heißt, stellte sich als Vertreter des »king« von Sainte-Marie vor. Die Seeleute staunten über die ihnen kurios erscheinenden Zopffrisuren und Kleider der Männer, maßen der Visite aber keine große Bedeutung bei. Besuche örtlicher Machthaber und Händler waren auf Walfängern in Küstennähe keine Seltenheit. Bartlett Coffin, der Kapitän der *Alliance*, vereinbarte einen Besuch des Königs für den folgenden Tag, und die Besucher verließen das Schiff.<sup>15</sup>

Am nächsten Vormittag verstaute die Seeleute den ausgekochten Tran im Laderaum, als sie fünf große Kanus auf die *Asia* und die *Alliance* zusteuern sahen. Als sie von den Kanus Signale aus Muschel-Trompeten und von der Insel Musketenschüsse hörten, reagierten die Schiffsführer rasch. Denn in Berichten über die Reisen James Cooks hatte ein Seemann gelesen: »The Blowing of the Shell never was known to denote peace.«<sup>16</sup> Sofort ließ Bartlett Coffin das Ankertau der *Alliance* kappen und die Segel setzen. Elijah Coffin, der Kapitän der *Asia*, ließ den Anker zunächst aufwinden, erkannte dann aber, dass dafür die Zeit fehlte, und ließ das Tau ebenfalls kappen. Tagelang war es nahezu windstill gewesen – doch ausgerechnet jetzt blähte ein frischer Wind die Segel. »We were wonderfully favoured [...] and delivered from the Land«, notierte Andrew Pinkham, der Erste

---

14 Dickson, »The Cruise of the Nantucket Ships *Asia* and *Alliance*«, S. 9–11; Stackpole, *The Sea-Hunters*, S. 194–198.

15 Pinkham, *The Log Book of the Good Ship Alliance of Nantucket Captain Bartlett Coffin*, 29. & 30.08.1792.

16 Ebd., 30.08.1792.

Offizier, im Logbuch der *Alliance*.<sup>17</sup> Die Angreifer waren nur noch einen Musketenschuss weit entfernt, als auch die *Asia* Fahrt aufnahm. »We run for our Lives«, vermerkte Sylvanus Crosby, ihr zweiter Offizier, im Logbuch.<sup>18</sup>

\*\*\*

Zwischen den drei hier skizzierten Geschichten besteht kein direkter Zusammenhang. Und doch berühren sich ihre Nebenpfade. Der Kreuzungspunkt, an dem sie sich treffen, ist die Jagd auf Wale. Der Ausbau der Straßenbeleuchtung in London und anderen Städten Europas stimulierte den Aufstieg des Walfangs von einem Fischerei- zu einem eigenständigen Wirtschaftszweig entscheidend. Wie Venture Smith und sein Sohn Solomon versuchten Abertausende Männer mit den unterschiedlichsten Lebenshintergründen, die Jagd auf Wale für ihr eigenes Fortkommen zu nutzen. Gewissermaßen versuchten dies auch die Angreifer von Sainte-Marie – im 18. Jahrhundert ein berühmtes Piratennest –, die sich von der *Asia* und der *Alliance* offenbar reiche Beute versprochen. Zusammen betrachtet zeigen diese Schlaglichter, dass die Folgen des Walfangs nicht auf die Meere begrenzt blieben und auch nicht auf die Gesellschaften, die seine Produkte konsumierten oder verarbeiteten. Das Erbe des Walfangs besteht nicht allein in der Dezimierung vieler Arten bis an den Rand ihrer Ausrottung. Auf vielgestaltigen, mitunter erstaunlichen Wegen hat die Jagd auf Wale die Erfahrungen zahlloser Menschen geprägt, die mit ihr in Berührung kamen – auf den Meeren und an Land, in großen Häfen und auf kleinen Inseln, im Ochotskischen Meer und in der Großen Australischen Bucht.

Von dieser Betrachtung des Walfangs als einer mobilen Praxis mit globaler Tragweite und weitreichenden Nebenfolgen nimmt die vorliegende Untersuchung ihren Ausgang. Walfänger aus Nordamerika und Europa haben im Zuge der Ausweitung ihrer Fahrten auf alle Ozeane ab Mitte des 18. Jahrhunderts ein Geflecht aus Jagdgebieten, Verkehrswegen, Umladehäfen und Transportketten um die Welt gespannt – ein neuartiges Raumsystem, geschaffen und tagtäglich ausgestaltet durch Seeleute auf der Suche nach Walen. Als diese Epoche des Walfangs Mitte des 19. Jahrhunderts ihren Höhepunkt erreichte, streiften rund 900 Walfänger gleichzeitig durch

---

<sup>17</sup> Pinkham, *The Log Book of the Good Ship Alliance of Nantucket Captain Bartlett Coffin*, 30.08.1792.

<sup>18</sup> Log ASIA, 1791–1794, 30.08.1792.

die Weltmeere, navigiert von mehr als 20.000 Seeleuten.<sup>19</sup> Um sich auf ihren meist mehrjährigen Fahrten zu versorgen, suchten die Mannschaften Inseln sowie Orte an der kontinentalen Festlandküste auf, wo immer sie ihre Beute hinleitete. Entlang der imaginären, von planetarischen Strömungen vorgezeichneten Fahrten der Wale entstanden Austausch- und Kommunikationsbeziehungen, die sowohl an Bord der Schiffe als auch an Land Spuren hinterließen.

Um die Tiefe solcher Spuren beziehungsweise die Prägestärke dieser Beziehungen zu bestimmen, bedarf es der Eingrenzung eines Beobachtungsbereichs. Denn gerade für den Walfang gilt, was die Historikerin Kären Wigen als eine grundsätzliche Herausforderung von Geschichtsforschung zu maritimen Themen benannt hat: »Since seafaring humans are caught up in truly global webs, even a colossal fragment like the Pacific Ocean is not big enough to contain most oceanic themes.«<sup>20</sup> Der Beobachtungsbereich, an dem ich die Folgen der Zwischenhalte von Walfängern bewerte, ist eine zwei Ozeane übergreifende Topographie, die Orte an der West- und Ostküste Afrikas und auf den ihr vorgelagerten Inseln umfasst.

Für die Wahl eines Beobachtungsbereichs um den Referenzraum Afrika gibt es zwei Gründe, der erste ist forschungspragmatischer Natur: Aus sozial- und kulturgeschichtlicher Perspektive sind die Aktivitäten von Walfängern in den Meeren um den afrikanischen Kontinent kaum beforscht worden, anders als etwa im Fall des Pazifiks oder des Nordatlantiks. Zweitens kann diese Themensetzung dazu beitragen, die historischen Verbindungen Afrikas in die maritimen Welten des Atlantischen und Indischen Ozeans in ihrer Heterogenität besser zu verstehen. Denn Forschungen zu diesen Verbindungen kreisen vorwiegend um die großen Erzählungen von europäischer Expansion und atlantischer Sklaverei, von Kolonialismus und Imperialismus. Zweifelsohne ist es gerechtfertigt wie auch notwendig, diesen Zusammenhängen eine besondere Beachtung zukommen zu lassen – nicht zuletzt, weil sie die bis heute andauernde Marginalisierung Afrikas begründeten. Die intensive Beschäftigung mit Kolonialismus und Sklaverei hat aber auch machtvolle Paradigmen hervorgebracht, die mitunter dazu verleiten, den Blick auf historisches Geschehen in afrikanischen Küstengebieten durch die Voraussetzung allgegenwärtiger Machtunterschiede vorzustrukturieren. Die Annahme aber, jegliche Kontakte zwischen afrikanischen Küstengesellschaften und aus Europa oder Amerika

---

<sup>19</sup> Hohman, *The American Whaleman*, S. 5f., 41f.

<sup>20</sup> Wigen, »Introduction«, S. 2.

kommenden Schiffen seien durch Machtungleichheit und Unterordnung im Rahmen einer ubiquitären westlichen Hegemonie geprägt gewesen, ist irreführend und ahistorisch.<sup>21</sup> Ein solchermaßen engeführter Blick auf das Vergangene lässt Afrikaner und Afrikanerinnen überdies nicht als handelnde, Geschichte gestaltende Akteure<sup>22</sup> erscheinen, sondern allein als passive Opfer. Zugleich erscheinen diejenigen, die auf Schiffen nach Afrika kamen, als bloße Agenten eines imperialen Projekts und eines essentialisierten »Westens«. Allzu schnell treten das Unerwartete und das Uneindeutige, das Paradoxe und Gegenläufige, das Disparate und das Eigensinnige in den Hintergrund. In Forschungen zu Geschichte in Afrika hält sich dieses Problem womöglich besonders beständig, weil Historiker und Historikerinnen ihre Erzählungen oft auch deshalb streng sequentiell-kausal strukturieren, um das landläufige Klischee eines notorisch chaotischen und instabilen Kontinents zu entkräften. »Research on Africa has hardly stood out for its attempts to integrate nonlinear phenomena into its analysis«, hat der Politologe Achille Mbembe in diesem Zusammenhang angemerkt.<sup>23</sup>

## Folgen und Nebenfolgen

»Es war die Geschichte von Leuten, die immer das entdeckten, was sie gerade nicht suchten«, hat Umberto Eco einmal über die europäische Er-

---

21 Auböck, »Afrika südlich der Sahara«, S. 75f.; Bayart, »Postcolonial Studies«, S. 70f.; Juneja, »Debatte zum Postkolonialismus aus Anlass des Sammelbandes ›Jenseits des Eurozentrismus‹ von Sebastian Conrad und Shalini Randeria«, S. 90–93; Schwartz, »Introduction«, S. 6.

22 Akteure verstehe ich im Sinne Alf Lüdtkes als Menschen oder Menschengruppen, die »gleichermaßen Objekt und Subjekt von Welt und Geschichte sind.« Anders als die Begriffe »Subjekt« oder »Agent« legt die Figur des Akteurs kein autonomes Wesen oder eine funktionale Abhängigkeit der Bezeichneten nahe. Akteure »nutzen und interpretieren situativ und auf ihre Weise Anweisungen wie Anreize. In ihren Aneignungen produzieren sie Eigenes, sie zeigen Eigensinn. Akteure agieren, sie handeln – nicht nur aus freien Stücken, aber auch nicht nur als pure Marionetten. Sie erkunden und nutzen Handlungschancen und Spielräume, schaffen sie aber auch selbst. (...) Die historischen Akteure finden sich nicht auf freiem Feld; sie können nicht alles tun. Aber selbst bei bloßer Routine oder schierem Vollzug von Vorgaben sind sie aktiv und produzieren ihre Lesart, also auch ihre Alltagswirklichkeit.« (Lüdtke, »Alltagsgeschichte, Mikro-Historie, historische Anthropologie«, S. 635, 642)

23 Mbembe, *On the Postcolony*, S. 17.

kundung des Pazifiks geschrieben.<sup>24</sup> In einem weiteren Sinne verstanden lässt sich aus dieser Bemerkung ein genereller Charakterzug vergangener Zeiten ableiten: Historische Akteure handelten absichtsvoll, doch Geschichte, so Jürgen Habermas, folgt selten den Motiven derer, die sie gestalteten: »Denn der historische Zusammenhang geht nicht in dem auf, was die Menschen wechselseitig intendieren.«<sup>25</sup> Geschichte, so formuliert es Wolfgang Reinhard, »ergibt sich weit eher dialektisch aus den nicht beabsichtigten Nebenwirkungen« denn unmittelbar aus den Intentionen ihrer Akteure.<sup>26</sup> Die Begegnungen zwischen Walfängern und afrikanischen Küstengesellschaften lassen diesen Wesenszug von Geschichte deutlich aufscheinen. Walfänger verfolgten Wale. Sie verfolgten nicht das Ziel, auf die Verhältnisse in afrikanischen Küstengebieten Einfluss zu nehmen oder sie gar umzugestalten. Das aber haben sie mitunter bewirkt, wie im Weiteren zu zeigen sein wird.

Wer in den Logbüchern der Walfänger blättert, findet die ersten Seiten oft mit der Zeile *Outward bound* überschrieben. *Outward bound*, »auf Ausfahrt«, so nannten Seeleute die erste Etappe einer Fahrt nach dem Auslaufen aus dem Heimathafen. *Outward bound* bedeutete den Anbruch einer Zeit voller Unwägbarkeiten. Nicht nur, dass sich die Männer fortan, wie auf jedem anderen Hochseeschiff, unentwegt lebensbedrohlichen Naturgewalten ausgesetzt sahen. Im Walfang mussten sie auch mit dem Umstand leben lernen, dass sich weder Route, noch Dauer der beginnenden Reise genau vorhersagen ließ. Auf einem gut geführten Handelsschiff konnten Seeleute die Tage bis zu ihrer Rückkehr recht genau abschätzen. Auf einem Walfänger blieb einem dagegen nichts anderes übrig, als aufsteigend zu zählen, wollte man die zeitliche Dimension der erlebten Fahrt bemessen. » [The] 951<sup>st</sup> [day]«, vermerkte etwa der Seemann John Coguin am 12. Oktober 1871 im Logbuch der *Globe* aus New Bedford, und fügte an: »May God bring the voyage to a speedy termination.«<sup>27</sup> Die Ungewissheit, die *outward bound* ihren Anfang nahm, fühlte sich auf einem Walfänger oft größer an als etwa auf einem Handelsfahrer oder einem Hochseefischer. Zumal *outward bound* gerade auch in räumlicher Hinsicht Ungewissheit bedeutete. *Outward bound* hieß im Walfang immer auch, in unvertrautes Terrain vorzustößen und sich mit Neuem auseinanderzusetzen – mit unvorherseh-

24 Zit. n. Plathaus, »Das Kreuz des Lügens«, S. 12.

25 Habermas, *Zur Logik der Sozialwissenschaften*, S. 116.

26 Reinhard, »Kolonialgeschichtliche Probleme und kolonialhistorische Konzepte«, S. 87.

27 Log GLOBE, 1869–1872, 12.10.1871.



baren Begegnungen, unerwarteten Ereignissen und mit Erlebnissen, die eigene Gewissheiten irritierten.

In ihren Fragen und der Suche nach deren Beantwortung ist die vorliegende Arbeit in ähnlicher Weise explorativ angelegt. Eine Frage bildet ihr Zentrum: Was für Folgen und Nebenfolgen bewirkten Walfänger an der Küste Afrikas und auf ihr vorgelagerten Inseln? Die Art der zu ermittelnden Effekte bleibt dabei bewusst offen, weil diese unter den unterschiedlichen Bedingungen an den betrachteten Orten sehr verschiedene Formen annehmen konnten. Schließlich waren Walfänger mancherorts die einzigen, mitunter auch die ersten Schiffe, die regelmäßig an die Küste kamen. Hier wirkte sich das Erscheinen der Seeleute mutmaßlich anders aus als an Orten, die längst etablierte Knotenpunkte in maritimen Austausch- und Kommunikationsnetzen waren, bevor Walfänger sie in ihr Versorgungssystem integrierten. So verschieden wie die Orte waren auch die möglichen Dynamisierungseffekte, die sich aus den Beziehungen zwischen ihren Bevölkerungen und Seeleuten ergeben konnten. Je nachdem, welche Aspekte des Zusammenlebens der Kontakt mit Walfängern am deutlichsten veränderte, konkretisiere ich die Fragestellung in den einzelnen Kapiteln und rücke mal wirtschaftliche, mal politische und mal gesellschaftliche Gesichtspunkte ins Zentrum der Analyse.

Zwei weitere Fragen ergänzen die nach den Folgen und Nebenfolgen an der Küste Afrikas: Was bedeutete es für Seeleute im Walfang, mit Menschen an der Küste Afrikas in Kontakt zu treten? Mit dieser Frage geraten neben den Küstenorten auch die Schiffe selbst als Arenen historischen Geschehens ins Blickfeld. Ihre Beantwortung erfordert es, die Kontakte nicht allein als Vorgänge in afrikanischen Küstengebieten zu betrachten, sondern auch in eine Sozial-, Kultur- und Alltagsgeschichte des Walfangs einzubetten. Und schließlich: Wie wirkte sich der Walfang auf die maritimen Handels- und Kommunikationswege um den afrikanischen Kontinent aus? Hinter dieser letzten Frage steht die Überlegung, ob die Interaktion zwischen Walfängern und afrikanischen Küstengesellschaften einen bis dato relativ isolierten Ort dauerhaft in die Austauschnetze des Atlantischen oder des Indischen Ozeans integrieren konnte. Es ist auch eine Frage danach, wie historische Räume hervorgebracht und perpetuiert werden, ob also von den Schiffen und ihren Mannschaften hergestellte räumliche Verknüpfungen mit dem Walfang verschwanden oder über ihn hinaus Bestand hatten.

Diese Fragestellung folgt dem übergeordneten Ziel, die gängigen, allzu oft dichotomistischen Vorstellungen über die maritimen Außenbeziehungen afrikanischer Gesellschaften im 18. und 19. Jahrhundert mit einem weitgehend vergessenen Phänomen von Austausch und Kommunikation zu kontrastieren, das sich nicht ohne weiteres in paradigmatische Interpretationsmuster einpassen, nicht aus Großdeutungen etwa über die europäische Expansion heraus erklären lässt. Fragen nach Repräsentationen und Diskursen, wie sie gerade Historiker und Historikerinnen im Feld der *Postcolonial Studies* stark gewichten und mitunter überbestimmen, sind dabei nicht das vorrangige Problem. Es handelt sich um eine am Handeln, an der sozialen Praxis von Akteuren interessierte Erkundung von Geschichte. Diejenigen, die diese Situationen durch ihre Praktiken und Äußerungen gestalteten, spielen in der Geschichtsschreibung nach wie vor eine eher randständige Rolle: Es waren Afrikaner und Afrikanerinnen, deren Lebensalltag sich keineswegs darin erschöpfte, auf ihre Kolonisierung als gewissermaßen vorherbestimmtes Schicksal zu warten – weshalb mir ihre Kategorisierung als »vorkolonial« unpassend scheint<sup>28</sup> –, und Seeleute, die sich gegenüber ihrer Umwelt aus einer subordinierten Klassenposition heraus behaupten mussten.

## Vergangenheit, die keine Geschichte ist

Bei den Begegnungen und Beziehungen zwischen Walfängern und afrikanischen Küstengesellschaften handelt es sich um vergangene Vorgänge, deren zeichentragende Überreste bislang kaum in sinnhafte Zusammenhänge gebracht worden sind. Die *Res gestae* haben kaum eine *Narratio rerum gestarum* hervorgebracht, Vergangenheit ist nicht als Geschichte repräsentiert worden – anders als im Fall von Australien und Ozeanien, wozu bereits manche Geschichten über solche Begegnungen und Beziehungen vorliegen.<sup>29</sup>

---

28 Zur Kritik des Begriffs »vorkolonial« siehe Ahmad, »The Politics of Literary Postcoloniality«, S. 18, McClintock, »The Angel of Progress«, S. 85 und Reid, »Past and Presentism«, S. 135f.

29 Siehe vor allem Carr, »In the Wake of John Kanaka«; Chappell, »Beyond the Beach«; Gray, »Trading Contacts in the Bismarck Archipelago during the Whaling Era«; Mrantz, *Whaling Days in Old Hawaii*; Richards, *Pakebas around Porirua before 1840*; Richards, *Whaling and Sealing at the Chatham Islands*; Russell, *Roving Mariners* sowie Webb, *On the Northwest*.

Dass eine solche Forschungstradition für Afrika nicht existiert, hängt wohl nicht zuletzt damit zusammen, dass das großräumige Beziehungsgeflecht, das Walfänger um den Kontinent gespannt haben, eine Vielzahl unterschiedlicher Arenen und Akteure einbezieht, die sich nur schwerlich in einen klar umgrenzbaren Beobachtungsrahmen einpassen lassen, wie ihn Historiker und Historikerinnen gerne zur Einfassung ihrer Untersuchungsgegenstände wählen. Auch die nationalgeschichtliche Orientierung vieler Forschungen zum Walfang, die diesen eher als Teil der US-amerikanischen beziehungsweise britischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte betrachten denn als Phänomen globaler Verflechtungen, mag dafür eine Rolle spielen. Allerdings gibt es eine Reihe von Untersuchungen aus den Bereichen der US-amerikanischen Geschichte, der afrikanischen Geschichte und der Walfanggeschichte, die Kontakte zwischen den Schiffsmannschaften und Küstengesellschaften zumindest als Neben aspekt diskutieren – in einigen wenigen Fällen sogar als einen Hauptaspekt, wenn auch nur im Hinblick auf einen Küstenort. Lediglich eine Untersuchung, die allerdings unveröffentlicht geblieben ist, stellt solche Kontakte ins Zentrum ihres Erkenntnisinteresses: die 1967 an der *Boston University* eingereichte Dissertation »American Whalers and Africa« von Carl Norman Haywood. Im Folgenden fasse ich die Ergebnisse von Haywoods Studie und anderen relevanten Forschungen zusammen, um einen Ausgangspunkt zu bilden, von dem aus Vergangenheit zu Geschichte geformt werden kann.

Die genannte Studie von Haywood ist die bislang einzige selbstständige Schrift, die den Aktivitäten von Walfängern in den Afrika umgebenden Meeren systematisch nachgeht.<sup>30</sup> Sie ist im Rahmen von Forschungen am African Studies Center der *Boston University* über die Rolle der Vereinigten Staaten im so genannten legitimen Handel entstanden, der im 19. Jahrhundert den atlantischen Sklavenhandel ablöste. Dementsprechend verfolgt sie eine wirtschafts- und sozialgeschichtliche Zielsetzung: Haywood fragt nach Art und Umfang des Handels, den Mannschaften amerikanischer Walfänger während ihrer Zwischenhalte entlang der Küste Afrikas zur Verproviantierung betrieben, und nach sozialen Nebenfolgen dieser Aktivitäten. Auf der Grundlage von Logbüchern, einigen Tagebüchern von Seeleuten sowie Aufzeichnungen verschiedener US-Konsulate untersucht er solche Vorgänge an insgesamt neun Orten an der West-, Süd- und Ostküste Afrikas, hauptsächlich für die Zeit von 1800 bis 1875. Im Ergebnis beurteilt er

---

30 Haywood, »American Whalers and Africa«; siehe auch Haywood, »American Contacts with Africa«.

die Seeleute als zielstrebige »businessmen«, die sich in ihren Handlungsstrategien vor allem von wirtschaftlichen Opportunitätsprinzipien leiten ließen.<sup>31</sup>

Haywood hat als erster Historiker Überlieferungen von Walfängern für die historisch orientierte Afrika-Forschung herangezogen. Er hat damit einen Quellenkorpus fruchtbar gemacht, der für diesen Kontext bis dato unbeachtet geblieben war und seitdem kaum wieder genutzt worden ist. Seine Untersuchung hat manche neuen Erkenntnisse zutage gebracht, etwa über die wiederkehrenden Anlaufpunkte der Zwischenhalte von Walfängern und die zeitlichen Dimensionen ihrer Frequentierung. Für die vorliegende Arbeit nutze ich Haywoods Forschung als Referenz und ziehe sie in den einzelnen Kapiteln immer wieder heran, um seine Fragen weiterzuerfolgen. Dass ein Weiterverfolgen dieser Fragen nötig ist, liegt vor allem daran, dass Haywood selbst sie nur im Ansatz beantworten konnte: Seine Untersuchung ist zu knapp bemessen, um den spezifischen Bedingungen an den betrachteten Orten angemessen Rechnung zu tragen. Die gesamte Süd- und Ostküste Afrikas handelt er zusammengefasst auf 50 Seiten ab, die Westküste Afrikas auf 56. Die Hälfte des Kapitels zur Westküste Afrikas widmet Haywood den Azoren, obwohl diese nicht an der Westküste Afrikas liegen und generell kaum historische Verbindungen zu Afrika aufweisen. Auf den wenigen Seiten, die er für jeden Küstenabschnitt verwendet, gelingt es ihm daher auch kaum, das Gewicht der nachgewiesenen Kontakte für historische Prozesse am jeweiligen Ort zu bestimmen. Diese Schwierigkeit liegt nicht zuletzt darin begründet, dass die historisch orientierte Afrika-Forschung zur Zeit von Haywoods Arbeit noch in ihren Anfängen steckte: Es lagen nur wenige Veröffentlichungen zu afrikanischen Küstengesellschaften vor, auf die sich Haywood hätte stützen können.

Neben der Dissertation Haywoods sind im genannten Forschungszusammenhang an der *Boston University* in den 1960er Jahren weitere Arbeiten entstanden, die Aktivitäten amerikanischer Walfänger in den Afrika umgebenden Meeren als Nebenaspekt diskutieren. So hat sich Alan Booth in seiner 1964 abgeschlossenen Dissertation über den Einfluss US-amerikanischer Akteure auf die Geschichte Südafrikas im 18. und 19. Jahrhundert auch mit den Operationen von Walfängern in südafrikanischen Buchten befasst. Booth stellt die politische Dimension dieser Aktivitäten heraus und betont, wie Walfänger Herrschaftsansprüche von Kolonialmächten unter-

---

31 Haywood, »American Whalers and Africa«, S. 132.

minierten, indem sie deren Bestrebungen zur Kontrolle und Regulierung von Schiffsbewegungen in den von ihnen beanspruchten Küstengewässern ignorierten.<sup>32</sup>

Zwei weitere Historiker aus Boston, Norman Bennett und George Brooks, haben darüber hinaus 1965 eine Quellensammlung mit Überlieferungen verschiedener US-amerikanischer Akteure herausgegeben, die im 19. Jahrhundert an die Küste Afrikas kamen. Neben Texten von Händlern und Konsuln enthält die Sammlung einige Auszüge aus Logbüchern von Walfängern, die unter anderem Zwischenhalte im westlichen Indischen Ozean dokumentieren, etwa an der Küste Madagaskars und auf Anjouan.<sup>33</sup> Die wesentlichen Ergebnisse der Forschungen aus Boston haben die kalifornischen Historiker Peter Duignan und Lewis Gann in ihrer Gesamtdarstellung über die historischen Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und Afrika zusammengefasst.<sup>34</sup>

Jenseits der genannten Arbeiten sind Forschungen zu historischen Walfangoperationen an der Küste Afrikas auf einige verstreut publizierte Aufsätze zu jeweils einzelnen Küstenabschnitten beschränkt geblieben. Meist stehen dabei umweltgeschichtliche und meeresökologische Fragen im Mittelpunkt, vor allem nach der Zahl der erlegten Tiere und anderen Auswirkungen auf maritime Ökosysteme, wohingegen Zwischenhalte und Landgänge von Seeleuten kaum eine Rolle spielen.<sup>35</sup> Andere Aufsätze ermitteln zeitliche und räumliche Schwerpunkte von Walfangoperationen in einzelnen Küstengewässern, diskutieren Kontakte zu Küstengesellschaften aber ebenfalls gar nicht oder nur am Rande.<sup>36</sup>

Die historisch orientierte Afrika-Forschung hat dem Walfang ihrerseits kaum Aufmerksamkeit zuteilwerden lassen. Gängige Gesamtdarstellungen zur Geschichte Afrikas erwähnen ihn nicht.<sup>37</sup> Überlieferungen von Walfän-

32 Booth, »Americans in South Africa« (veröffentlicht als Booth, *The United States Experience in South Africa*); siehe auch Booth, »American Whalers in South African Waters«.

33 Bennet/Brooks, *New England Merchants in Africa*, siehe vor allem S. 185–188.

34 Duignan/Gann, *The United States and Africa*, S. 59f.

35 Best/Ross, *Catches of Right Whales from Shore-Based Establishments in Southern Africa*; Best, »The Presence of Right Whales in Summer on the West Coast of South Africa«; Griffiths et al., »Impacts of Human Activities on Marine Animal Life in the Benguela«.

36 Dekker/De Jong, »Whaling Expeditions of the West India Company to Walvis Bay«; Richards/Du Pasquier, »Bay Whaling off Southern Africa«.

37 Siehe etwa Eckert/Grau/Sonderegger, *Afrika 1500–1900*; Fage/Tordoff, *A History of Africa*; Falola, *African History Before 1885*; Harding, *Geschichte Afrikas im 19. und 20. Jahrhundert*; Iliffe, *Africans*; Shillington, *History of Africa* oder auch Thornton, *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World*.

gern hat für eine empirische Untersuchung bislang allein die Archäologin Jill Kinahan herangezogen: In ihrer Dissertation über das an der Küste des heutigen Namibia gelegene Walvis Bay ergänzt sie eine archäologische Methodik um eine historiographische Diskussion überlieferter Schriftquellen von Seeleuten, darunter einige Logbücher von Walfängern, die sie in der Arbeit auszugsweise dokumentiert.<sup>38</sup> In der Zusammenschau dieser Quellen und ihrer Funde von Harpunenteilen, Tauschobjekten wie Glasperlen sowie Walknochen kommt Kinahan zu dem Ergebnis, dass die hier lebende ǀAonǀn-Bevölkerung regelmäßige Handelskontakte zu Walfängern unterhielt, die die Bucht ab Ende des 18. Jahrhunderts aufsuchten, und dass sie die dadurch erlangten Tauschwaren in bestehende Handelsbeziehungen zu Akteuren im Landesinnern integrierte. Von Kinahans Studie abgesehen nennen manche Forschungen zu einzelnen Küstengesellschaften die Aktivitäten von Walfängern als einen Faktor, ohne sich aber dabei selbst auf Überlieferungen von Seeleuten zu stützen. Die Ergebnisse und Thesen dieser Forschungen diskutiere ich in den Kapiteln zu den Orten, auf die sie sich jeweils beziehen.

## Überlieferungen von Schiffen und Stränden

Welche Überlieferungen können über Kontakte zwischen Walfängern und afrikanischen Küstengesellschaften Auskunft geben? Forschungen zur Geschichte einfacher Seeleute wie zur Geschichte Afrikas im 18. und 19. Jahrhundert verbindet die Herausforderung einer Quellenlage, die Historiker und Historikerinnen im Allgemeinen als schwierig beurteilen. Denn sowohl Schiffsmannschaften als auch die meisten afrikanischen Gesellschaften setzten eher auf das gesprochene als auf das geschriebene Wort. Dass aber historische Akteure nicht die Überlieferungen hinterlassen haben, die sich ihre Nachwelt wünschte, ist nicht allein ein Problem von Forschungen, die subalterne oder außereuropäische Akteure in den Blick nehmen.<sup>39</sup> Das Vergangene ist stets nur durch Vermittlungen beobachtbar, die denen, die sich mit ihm befassen, problembehaftet erscheinen müssen. Es wird erstens vermittelt durch die historischen Akteure selbst, die nur in der Weise Spuren von sich hinterließen, wie es ihnen innerhalb der sie

<sup>38</sup> Kinahan, *Cattle for Beads*; siehe auch Kinahan, »The Impenetrable Shield«.

<sup>39</sup> McNeill, »Comment on Miller«, S. 30; Northrup, *Africa's Discovery of Europe*, S. x.

umgebenden gesellschaftlichen Kräftefelder möglich war.<sup>40</sup> Es wird zweitens vermittelt durch das Archiv, das filtert, formiert und transformiert, was über das Vergangene erkannt und gesagt werden kann.<sup>41</sup> Und es wird drittens vermittelt durch die Paradigmen, Perspektiven und Positionen derer, die aus dem Gegenwärtigen heraus Fragen an Vergangenes richten.<sup>42</sup> Es sind diese Vermittlungen, die jedes Vorhaben, Vergangenheit als Geschichte zu repräsentieren, vor Herausforderungen stellen – nicht eine mangelnde Vollständigkeit der Überlieferungen, die es ohnehin nicht geben kann. Eine durchaus spezifische Herausforderung der vorliegenden Arbeit besteht indes in der Vielgestaltigkeit der Quellen, derer sie sich bedienen muss, um ihre Fragen zu beantworten.

\*\*\*

Karl Schlögel: »Jede Bewegungsform hat ihre spezifische Sichtweise, ihr Privileg, jede vermutlich auch ihren historischen Ort und ihre historische Konjunktur. Jede bringt ihr spezifisches Genre und ihre spezifische Rhetorik hervor: Arten des Schreibens, Berichtens, Darstellens, Systematisierens, jede hat ihre eigenen Hilfs- und Auskunftsmittel.«<sup>43</sup> Das spezifische Auskunftsmittel des Walfangs ist das Logbuch. Um den Bewegungen der Schiffe zu folgen und zu klären, welche Orte die Seeleute in welchen Zeiträumen, in welcher Häufigkeit und in welcher Regelmäßigkeit aufsuchten, bilden diese Texte die wichtigsten Anhaltspunkte. Aus der Ära des Hochsee-Walfangs amerikanischen Stils sind rund 5.000 Logbücher überliefert. Den allergrößten Teil davon haben amerikanische Schiffe hinterlassen, während solche Aufzeichnungen aus anderen Ländern, von denen Walfänger in die südlichen Meere ausliefen, kaum erhalten sind.<sup>44</sup>

40 Siehe etwa Ginzburg, *Der Käse und die Würmer*, S. 165.

41 Siehe vor allem Foucault, *Archäologie des Wissens*.

42 Siehe etwa Denning, »A Poetic for Histories«, S. 353, 359.

43 Schlögel, *Im Raume lesen wir die Zeit*, S. 261.

44 Von den rund 15.000 Fahrten, die in dieser Zeit von nordamerikanischen Häfen aus unternommen wurden, sind etwa 4.750 Bücher überliefert. Von den circa 5.000 übrigen Fahrten aus Häfen anderer Länder existieren lediglich 250 Bücher. Britische Schiffe, die mit etwa 2.700 Fahrten den zweitgrößten Anteil am Walfang in den südlichen Meeren hatten, haben darüber nur 35 Logbücher und auch sonst vergleichsweise wenige Aufzeichnungen hinterlassen. Die überlieferten Logbücher sind heute auf mehr als 80 archivarische Institutionen verstreut. Darüber hinaus befinden sich wahrscheinlich Hunderte Logbücher in Privatbesitz, wo sie für die Forschung kaum erreichbar sind. (Busch,

Wie viele der überlieferten Logbücher Fahrten in die Meere um den afrikanischen Kontinent dokumentieren, lässt sich nicht sicher bestimmen, ohne alle von ihnen zu lesen. Zwar haben wichtige Archive wie das *New Bedford Whaling Museum* oder die *Nantucket Historical Association* ihre Logbuchbestände zum überwiegenden Teil hinsichtlich der aufgesuchten Walgründe indexiert, doch andere große Sammlungen – etwa die der *New Bedford Free Public Library* und der *Providence Public Library* – sind diesbezüglich nur unvollständig und ungenau erschlossen. Da Walfänger auf ihren meist mehrjährigen, oft mehrere Ozeane umspannenden Fahrten jeweils in verschiedenen Walgründen operierten, konnte ein Schiff auch dann etwa die Küste Angolas aufsuchen, wenn das bei der Ausfahrt angegebene Ziel der Südpazifik war. In räumlicher Hinsicht war die Fahrt eines Walfängers zu Beginn oft so wenig festgelegt wie in zeitlicher, also bezüglich ihrer Dauer. Um relevante Logbücher zu ermitteln, habe ich neben der Auswertung der archivarischen Indexe und der Forschungsliteratur zur Walfanggeschichte ein Schneeballprinzip verfolgt: Gewöhnlich verzeichnete ein Logbuch jede Begegnung mit einem anderen Schiff. Während eines Zwischenhalts notierte Schiffsnamen lassen also auf weitere Walfänger am selben Ort schließen, die ein Logbuch hinterlassen haben könnten. Um die bisweilen ungenauen und unvollständigen Angaben zu verifizieren, hat sich die von Judith Lund und anderen erarbeitete Zusammenstellung aller bekannten »American Offshore Whaling Voyages« als unverzichtbares Hilfsmittel erwiesen.<sup>45</sup>

Mit dem Führen von Logbüchern begannen Walfänger aus Neuengland Mitte des 18. Jahrhunderts, als sie ihre Fahrten von nahen auf ferne Seegebiete ausweiteten. Die Bücher folgten der Aufzeichnungspraxis der britischen Seefahrt, wie sie sich in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts herausgebildet und seitdem nur unwesentlich verändert hatte. Ein Logbuch dokumentierte gegenüber den Schiffseignern<sup>46</sup> chronologisch den Verlauf einer Fahrt. In aller Regel reihte es Tageseinträge aneinander, die jeweils in

---

*Whaling Will Never Do for Me*, S. 19; Forster, »The Cruise of the Whaler Gipsy«, S. 111; Jones, »The British Southern Whale and Seal Fisheries«, S. 22, 28; Malloy, »Journals and Logbooks«, S. 220–222; Shearman, *Whaling Logbooks and Journals*; Wray/Martin, »Historical Whaling Records from the Western Indian Ocean«, S. 213)

<sup>45</sup> Lund et al., *American Offshore Whaling Voyages*; siehe zu der Datenbank auch Schürmann, »Neue Hilfsmittel zur amerikanischen Walfanggeschichte«, S. 256f.

<sup>46</sup> Ein amerikanischer Walfänger gehörte meist einer Gruppe von Investoren, zu denen oft auch der Kapitän selbst zählte. Die meisten Anteilseigner streuten ihre Investitionen auf mehrere Schiffe, um ihr Risiko zu minimieren.



drei Abschnitte unterteilt wurden: 12 Uhr bis 20 Uhr (*first part*), 20 Uhr bis 4 Uhr (*middle part*) und 4 Uhr bis 12 Uhr (*latter part*). In der Regel führte der Erste Offizier das Logbuch; in den Vereinigten Staaten wurde ihm diese Aufgabe auch gesetzlich zugewiesen. Denn als Stellvertreter des Kapitäns galt der Erste als vertrauenswürdige Führungspersönlichkeit und zugleich als souverän genug, um ein eigenes, nicht vom Kapitän vorgegebenes Bild einer Fahrt zu zeichnen.<sup>47</sup>

Diese Regel kannte allerdings zahlreiche Ausnahmen. So führte etwa auf der Bark *Reaper* aus Salem von 1837 bis 1839 Kapitän Benjamin Neal das Logbuch, auf der Bark *Emerald*, ebenfalls aus Salem, von 1838 bis 1840 der Küfer Henry Nichols, und auf manchem britischen Walfänger der Schiffsarzt, weil er als der fähigste Schreiber an Bord galt.<sup>48</sup> Dass ein anderer Offizier, der Schiffsführer selbst oder ein niederrangiger Seemann diese Aufgabe übernahm, kam keineswegs selten vor. Bisweilen wechselte der Autor auch im Laufe einer Fahrt, wenn der anfängliche Verfasser unterwegs etwa desertierte oder entlassen wurde.<sup>49</sup> Üblicherweise verzeichnete ein Logbucheintrag Informationen zu Wetterlagen und Windverhältnissen, zu Kurs, Geschwindigkeit und Position, zu Zwischenhalten, zu Fehlzeiten von Seeleuten, zu Begegnungen mit anderen Schiffen – und selbstredend zu Walen. Geschehnisse an Bord oder bei Landgängen erwähnt ein Logbuch vor allem dann, wenn sie finanzielle oder juristische Konsequenzen nach sich ziehen konnten, zum Beispiel Todesfälle, Körperstrafen, Desertionen oder Streiks.<sup>50</sup>

Während eines Zwischenhalts dokumentierte das Logbuch gewöhnlich die Tätigkeiten der Mannschaft, Handelsaktivitäten und Preise sowie besondere Vorkommnisse. Manche Autoren fügten Logbüchern ausführliche Beschreibungen von Küstenorten bei, schmückten die Tageseinträge mit Gedichten und Zeichnungen aus oder ergänzten sie mit persönlichen Anmerkungen. Doch die meisten Bücher sind knapp gefasst und zeigen allein

47 Miller, *And the Whale is Ours*, S. 8; Sherman, *The Voice of the Whaleman*, S. 26–28, 33f.

48 Forster, »The Cruise of the Whaler Gipsy«, S. 110; Log EMERALD, 1838–1840; Log REAPER, 1837–1839. Soweit nicht anders angegeben, handelt es sich bei allen in der vorliegenden Arbeit genannten Schiffe um Walfänger.

49 So etwa im Fall der *Falcon* aus New Bedford, deren Erster Offizier und Verfasser des Logbuchs, John Commerford, bei einem Zwischenhalt in Jamestown von Kapitän Harty entlassen wurde. (Log FALCON, 1887–1890, 29.09.1888)

50 Zum Quellenwert von Logbüchern vgl. Gray, »Light Aits from the South«; Sherman, »The Nature, Possibilities and Limitations of Whaling Logbook Data«, S. 35–39; Sherman, *The Voice of the Whaleman*, S. 35, 46–71.

den Ausschnitt der Aktivitäten, die der Verfasser als notwendig erachtete, um dem spezifischen Dokumentationszweck dieses Funktionstextes gerecht zu werden – »a monotonous sameness and almost universal carelessness for detail«, so der australische Historiker Greg Denning.<sup>51</sup> Selbst gravierende Ereignisse wie den gewaltsamen Tod eines Seemanns registrierten manche Logbücher nur in einer knappen Randbemerkung.

Im Logbuch der *Argo* aus London vermerkte Kapitän Charles Gardner im Januar 1809 den Versuch einer Meuterei: Der Seemann John Morgan hatte sich beim Verarbeiten eines Pottwals ins Bein geschnitten, das sich daraufhin entzündete. Da Morgan mit dieser Verletzung seiner Arbeit nicht nachgehen konnte, ließ Gardner ihm die Grog-Ration vorenthalten, die Seeleuten auf der *Argo* zustand. Darüber erregte sich Morgan heftig und wurde gegenüber Gardner sogar handgreiflich. Der Kapitän ließ ihn in Ketten legen.<sup>52</sup> Handelte es sich bei dem Vorfall tatsächlich um eine Meuterei? Der amerikanische Historiker Jesse Lemisch hat die Meuterei einmal als »the captain's name for what we have come to call a »strike« beschrieben.<sup>53</sup> Damit weist Lemisch auf eine Schwierigkeit hin, die sich bei der Beurteilung von Logbüchern als eine grundsätzliche erweist: In aller Regel entschied der Erste Offizier beziehungsweise der Kapitän darüber, was ein Logbuch vermerkt und was es verschweigt, was es herunterspielt und was es überzeichnet, was es erfindet und was es verschwinden lässt. Als die für das Schiff Verantwortlichen war es in ihrem Interesse, dass etwa ein Streik als versuchte Meuterei und nicht als berechtigter Protest, ein folgenschwerer Unfall eines Seemanns als selbstverschuldet oder ein Schaden am Schiff als Folge eines Sturms und nicht eines Navigationsfehlers vermerkt wurde. Denn das Logbuch war in der Regel das einzige offizielle und mithin das für etwaige nachträgliche Rechtsstreitigkeiten zentrale Dokument der Fahrt – oder, in den Worten Denings: Es war ihre »öffentliche Geschichte«. Weil sich die öffentliche Geschichte einer Fahrt mangels geeigneter Quellen oft nicht an alternativen, privaten Geschichten prüfen lässt, sind mögliche Unstimmigkeiten schwer zu erkennen – obwohl Widersprüche innerhalb der Bücher nicht selten sind: So erwähnen Logbücher in Tageseinträgen bisweilen Seeleute, die laut Mannschaftsliste gar nicht an Bord sind.<sup>54</sup> Andeutungen und vielsagende Formulierungen, die

---

51 Denning, *Islands and Beaches*, S. 244.

52 Log ARGO, 1808–1811, 22.01.1809.

53 Lemisch, *Jack Tar in the Streets*, S. 406.

54 Siehe etwa McCormick, *Two New Bedford Whalers*, S. 75.

auf mögliche Widersprüche, Subtexte und Mehrdeutigkeiten, auf das Außergewöhnliche im Normalen hindeuten, sind, so Dening, bei der Beurteilung von Logbüchern von besonderer Bedeutung:

»Every officer read the log in a knowing way for the meaning in and behind the words, for what was not said at all, for the system in its preservation. Every officer knew, because they were practiced in it, what sort of public history a log might be, and how different it was to other more private histories. Indeed for the scandal they wanted to reveal, for the intrigue of being an insider to another past, they made other private histories, in letters or journals tucked away from official scrutiny.«<sup>55</sup>

Verfasser von Logbüchern waren selten gute Schreiber. Meist verwendeten sie keine Satzzeichen, oft folgte ihre Groß- und Kleinschreibung keiner erkennbaren Logik, und bisweilen schrieben sie phonetisch. Um ihr Schreiben und mithin ihr Denken in größtmöglicher Unmittelbarkeit zur Geltung zu bringen, habe ich bei Zitaten nur dort korrigierende, jeweils durch eckige Klammern kenntlich gemachte Ergänzungen eingefügt, wo etwa fehlende Satzzeichen Sinnzusammenhänge verunklaren. Deutlich wird durch diese Zitate auch: Nur sehr wenige Logbücher haben poetische Qualitäten. Stuart Sherman, der 1965 das Standardwerk zu Logbüchern aus der Ära des Hochsee-Walfangs amerikanischen Stils vorgelegt hat, meint: »The monotony of a logbook simply reflects the monotony with which the one day followed another. Whalemens faced hardship and danger so often that even the logbook entries describing them were casual and off-hand.«<sup>56</sup>

\*\*\*

Die von Dening als »private histories« bezeichneten Überlieferungen lassen sich im Fall der Walfänger in vier Textsorten untergliedern: Tagebücher, Reiseberichte, Memoirenliteratur und Briefe. Solche Selbstzeugnisse geben über Begegnungssituationen bei Zwischenhalten oft detaillierter Auskunft als Logbücher und gestatten Einblicke in individuelle Erfahrungen von Seeleuten und emotionale Reaktionen auf das Erlebte. Im Unterschied zu Logbüchern steht in solchen Texten häufig nicht der eintönige Alltag, sondern das Außergewöhnliche im Mittelpunkt, etwa aufreibende Kämpfe mit Walen, heftige Stürme oder Konflikte an Bord.<sup>57</sup> Allerdings erlauben

<sup>55</sup> Dening, *The Death of William Gooch*, S. 7.

<sup>56</sup> Sherman, *The Voice of the Whaleman*, S. 35.

<sup>57</sup> Creighton, *Rites & Passages*, S. 14.

auch diese Texte keinen unmittelbaren Zugang zu den Erfahrungen ihrer Verfasser. Denn im Schreiben positionierten sie sich immer auch in Diskursen. Tagebücher, Reiseberichte, Memoiren und Briefe sind regelhafte Textsorten, die – wenn auch weniger formalisiert als Logbücher – spezifischen Konventionen folgen und von den kulturellen Bezugssystemen geprägt sind, innerhalb derer sie entstanden. Anders als manch andere Akteure aus Europa oder Nordamerika, die im 18. und 19. Jahrhundert Schriftquellen über ihre Erlebnisse in Afrika verfassten, verfolgten Walfänger allerdings keine paternalistische Agenda. Ihre Überlieferungen sind deshalb nicht objektiver, wahrhaftiger oder unvoreingenommener als etwa die von Missionaren oder Kolonialbeamten. Doch sie sind weniger beladen mit dem Gewicht eines imperialen Projekts.

»Every intelligent officer of a vessel which makes long voyages has his journals and memoranda«, schreibt Gurdon Allyn, Kapitän verschiedener Wal- und Robbenfänger, im Vorwort zu seinen Lebenserinnerungen.<sup>58</sup> Dass viele, gerade höherrangige Seeleute Aufzeichnungen über ihre Zeit an Bord führten, bedeutet allerdings nicht, dass die veröffentlichten oder in Archiven aufbewahrten Texte die soziale Gruppe der Seeleute im Walfang gleichermaßen repräsentierten. Lemisch hat darauf hingewiesen, dass Selbstzeugnisse vorwiegend von erfolgreichen Seeleuten überliefert sind: von solchen, die zum Offizier aufstiegen oder nach ihrer Zeit auf See ein Auskommen an Land fanden.<sup>59</sup> Darüber hinaus stammen die überlieferten Selbstzeugnisse aus dem Walfang nahezu ausschließlich von Weißen. »None of these white American diarists can be trusted to provide a detached, anthropological view of the beliefs and behaviors of men of different races and nationalities«, meint die amerikanische Historikerin Margaret Creighton im Hinblick auf die relativ privilegierte Position vieler Verfasser von Tagebüchern.<sup>60</sup>

Am deutlichsten tritt die Prägekraft konventionalisierter Formen wohl im Fall des Reiseberichts hervor. Berichte über Schiffsreisen sind ein überaus altes Sujet der Literatur; zu seinen Ursprüngen zählen unter anderem Homers Epos über die Seefahrten des Odysseus und das Buch Jona, das sich sowohl im Alten Testament des Christentums als auch im Zwölfprophetenbuch des Judentums findet. Im Schreiben über Schiffsreisen hat sich über die Jahrhunderte eine Konvention wiederkehrender Topoi und Er-

58 Allyn, *The Old Sailor's Story*, Vorwort.

59 Lemisch, *Jack Tar in the Streets*, S. 376.

60 Creighton, »Fraternity in the American Forecastle«, S. 533.

zählstrukturen herausgebildet. Sie offenbart sich auch in den Berichten, die Seeleute im 19. Jahrhundert über ihre Erlebnisse im Walfang veröffentlichten. Grob lassen sich diese Texte in vier Typen unterscheiden: Der erste ist die Katastrophenerzählung, die etwa einen Schiffbruch oder eine Meuterei in den Mittelpunkt stellt, der zweite die exotistische Erzählung, bei der das Hauptgewicht auf der Begegnung mit dem Fernen und Fremden liegt, der dritte die Reformierzählung, die in anklagendem Gestus den zumutungsreichen Lebens- und Arbeitsalltag auf den Schiffen schildert und Verbesserungen anmahnt, und der vierte die Erweckungserzählung, in der der Erzähler einen Ausweg aus seinem als unbefriedigend beschriebenen Seemannsdasein im christlichen Glauben findet.<sup>61</sup>

Ein Buch zu veröffentlichen war für einen einfachen Seemann bis etwa Mitte des 19. Jahrhunderts so ungewöhnlich wie für einen nordamerikanischen Pelzjäger oder einen sächsischen Postkutscher. In den wenigen Fällen, in denen ein Manuskript aus dem Walfang einen Verleger und ein Publikum fand, handelte es sich vorwiegend um Texte, die sich dem Typus der Katastrophenerzählung zurechnen lassen: Berichte über spektakuläre Geschehnisse wie etwa den Untergang der 1820 von einem Pottwal gerammten *Essex* oder die blutige Meuterei auf der *Globe* von 1824.<sup>62</sup> Doch ab 1840 erweiterten sich die Publikationschancen für Texte von Seeleuten beträchtlich. In jenem Jahr veröffentlichte der Jurist Richard Henry Dana Jr. aus Massachusetts mit großem Erfolg einen Report über seine Jahre als Matrose auf einem Handelsschiff.<sup>63</sup> Seine Schilderungen der brutalen Alltagshärten und drakonischen Strafen auf See entfachten ein Publikumsinteresse an einem neuen, naturalistisch-sozialrealistischen Typus des Erlebnisberichts über die Seefahrt, den ich oben als Reformierzählung bezeichnet habe.

Unter dem Eindruck von Danas Erfolg begannen sich amerikanische Verlage verstärkt für Texte von Seeleuten zu interessieren, gerade auch von Männern am unteren Ende der Schiffshierarchie. Im Zuge dessen veröffentlichten auch Seeleute von Walfängern Reformierzählungen, die mitunter deutlich erkennbar von Danas Buch inspiriert waren. Erweckungser-

61 Foulke, »Voyage Narratives«, S. 462; Lefkowicz, »Whaling Narratives«, S. 469.

62 Siehe vor allem Chase, *Narrative of the Most Extraordinary and Distressing Shipwreck of the Whale-Ship Essex*; Comstock, *The Life of Samuel Comstock, the Terrible Whaleman*; Holden, *A Narrative of the Shipwreck, Captivity and Sufferings of Horace Holden and Benj. H. Nute*; Lay/Hussey, *A Narrative of the Mutiny, on Board the Ship Globe, of Nantucket, in the Pacific Ocean*.

63 Dana, *Two Years Before the Mast*.

zählungen entstanden etwa ab der gleichen Zeit und stehen mit Reformerszählungen in enger Verbindung: Auch sie stellen die Härten des Lebens auf See in den Mittelpunkt, regen aber nicht politische Veränderungen als Ausweg an – etwa ein Verbot des Auspeitschens –, sondern den christlichen Glauben.<sup>64</sup> Die Popularität von Erlebnisberichten über Schiffsreisen blieb nicht auf Reform- und Erweckungserzählungen begrenzt. Auch exotistische Texte, die sich weniger an Dana orientierten denn an der romantischen Seefahrtsliteratur – unter anderem an den populären Abenteuerromanen von James Fenimore Cooper –, fanden ab den 1840er Jahren ihr Publikum. Das Interesse an solchen Texten erwies sich für Seeleute von Walfängern als besonders günstig, weil ihre Fahrten sie häufig in ferne Weltteile führten und reichlich Stoff für eine exotistische Aufbereitung boten.<sup>65</sup>

Zur Popularisierung von Texten einfacher Seeleute trug auch der Umstand bei, dass die Marine in den Vereinigten Staaten ab den 1830er Jahren zunehmend als Personifikation der eigenen Nation betrachtet wurde. Eine Reihe von kriegerischen Konflikten, in denen die Vereinigten Staaten zwischen 1798 und 1815 ihre Seestreitkräfte einsetzten, sowie ein zunehmendes Bewusstsein um die Bedeutung des Seehandels für die eigene Wirtschaft führten dazu, dass viele Amerikaner und Amerikanerinnen Anteil am Schicksal der Seeleute nahmen und es gewissermaßen als Spiegel des nationalen Schicksals betrachteten.

Die Entstehung eines Marktes für ihre Erzählungen wirkte sich auf das Schreiben von Seeleuten aus. Manche Autoren verfassten ihre Aufzeichnungen an Bord von vornherein in der Absicht einer späteren Veröffentlichung – so etwa John Ross Browne, der bereits einige journalistische und fiktionale Texte in Zeitungen publiziert hatte, bevor er 1842 auf der Bark *Bruce* aus Fairhaven anheuerte, und dessen Bericht über diese Fahrt ich in mehreren der nachfolgenden Kapitel heranziehe.<sup>66</sup> Und um die Texte an die angenommenen Erwartungen des Publikums anzupassen, wurden sie sowohl von den Verfassern als auch den Verlagen mitunter mehrfach

64 Siehe beispielsweise Browne, *Etchings of a Whaling Cruise*; Nordhoff, *Whaling and Fishing*; Olmsted, *Incidents of a Whaling Voyage*.

65 Siehe beispielsweise Hazen, *Five Years Before the Mast*.

66 Browne, *Etchings of a Whaling Cruise*, S. \*2f., \*11, \*25. In seinem Bericht hat Browne alle Personen- und Schiffsnamen anonymisiert. Dass es sich bei seinem Schiff um die Bark *Bruce* aus New Bedford unter Kapitän Silas P. Alden handelte, geht aus posthum veröffentlichten Briefen hervor. (Browne, *J. Ross Browne*, S. 9f., 17f.) Siehe zu Browne auch Gilje, *Liberty on the Waterfront*, S. 66f.