

Überlieferungen amerikanischer Walfänger als Quellen zur afrikanischen Geschichte des 19. Jahrhunderts

Felix Schürmann

Abstract

Die historisch orientierte Afrika-Forschung hat von den Überlieferungen amerikanischer Walfänger aus dem 19. Jahrhundert bislang kaum Gebrauch gemacht. Zur Klärung der Frage, inwieweit das Archiv des Walfangs Einsichten in die Sozial- und Kulturgeschichte afrikanischer Küstengesellschaften zu geben vermag, diskutiert der Aufsatz jeweils anhand eines Beispiels vier Sorten von Schriftquellen: Logbücher, Tagebücher, Reiseberichte und Lebenserinnerungen. Dabei konturiert er Seeleute von Walfängern als eine distinktive Akteursgruppe, die sich von anderen äußeren Beobachtern an den Küsten des Kontinents auch dadurch unterscheidet, dass Walfänger kein imperiales Projekt verfolgten.

„Luanda und Rio, Mombasa und Bombay oder Tunis und Marseille liegen sich unvergleichlich viel näher als Khartum und Windhoek, Freetown und Antananarivo oder Lusaka und Dakar“, meint Georg Brunold in seinem programmatisch betitelten Buch „Afrika gibt es nicht“.¹ „Afrika gab es nie“, ließe sich mit Blick auf die Vergangenheit ergänzen. Schließlich verband Mombasa, um im Beispiel zu bleiben, schon zu früheren Zeiten mehr mit Bombay als mit Luanda oder Windhoek. Betrachtungen Afrikas als historische Entität laufen nicht nur Gefahr, Bezüge innerhalb des Kontinents nahezulegen, die es nicht gab, sondern auch über den Kontinent hinausweisende Bezüge, die es gab, aus dem Blick zu verlieren. Auch deshalb herrscht in der historisch orientierten Afrika-Forschung

¹ Brunold (1994: 10). Der vorliegende Aufsatz baut auf meiner Dissertation über die sozial- und kulturgeschichtlichen Nebenfolgen des Walfangs an der Ost- und Westküste Afrikas im 18. und 19. Jahrhundert auf. Sie erscheint im Frühjahr 2017 unter dem Titel „Der graue Unterstrom“ im Campus-Verlag und enthält ausführliche Literaturhinweise zu Aspekten, die ich im Folgenden nur grob referenziere.

weitgehende Einigkeit darüber, dass auf den gesamten Kontinent bezogene Aussagen seiner widerspruchsvollen Verschiedenheit kaum gerecht werden können.

Erstaunen muss im Lichte dessen, dass die akademische Sensibilität gegenüber Generalisierungen mitunter an den Grenzen des Kontinents Halt zu machen scheint. Wie sonst ließe sich erklären, dass auch in der Forschung immer wieder die Wendung vom „westlichen“ oder vom „europäischen Blick auf Afrika“ zu hören und zu lesen ist – als hätte es jemals nur einen gegeben.

Gegen solcherlei Vereindeutigungen hat etwa Nicole Ulrich eingewandt, dass die Forscher und die Seeleute, die Missionare und die Prostituierten, die Adligen und die Handwerker oder die Beamten und die Deportierten, die ab dem 15. Jahrhundert auf Schiffen aus Europa an den Küsten Afrikas landeten, weder ein gemeinsames Projekt verfolgten, noch eine gemeinsame Perspektive teilten (Ulrich 2009: 733). Auf einer allgemeineren Ebene haben auch Frederick Cooper und Ann Laura Stoler das Problem benannt, dass manche Forschungen im Hinblick auf von außen kommende Akteure der afrikanischen Geschichte zu wenig differenzierten (Cooper/Stoler 1997: 16). Eine mögliche Ursache dafür hat Monika Juneja als *postcolonial closure* beschrieben: eine Präfiguration des Blicks auf die Vergangenheit durch die Voraussetzung einer ubiquitären Machtasymmetrie zwischen Afrika und seinem Äußeren (Juneja 2003: 90ff.).

Im Sinne der gebotenen Differenzierung unternehme ich im Folgenden den Versuch, in Gestalt der Seeleute von amerikanischen Walfängern eine Gruppe von Akteuren, die im späten 18., vor allem aber im 19. Jahrhundert in verschiedenen Küstengebieten Afrikas wirkten, als distinktiv zu konturieren, also von anderen Gruppen zu unterscheiden. Ein möglicher Weg zu einer solchen Unterscheidung bestünde darin, die spezifischen Erfahrungen dieser Männer herauszustellen, die ihr Bewusstsein, ihre Erwartungen und mithin ihr Handeln bei Begegnungen mit afrikanischen Akteuren prägten. Dazu ließe sich unschwer zeigen, dass verschiedentliche Eigentümlichkeiten des Lebens und Arbeitens im Walfang diesen von anderen Bereichen der Schifffahrt unterschieden – darunter die meist

jahrelange Dauer einer Fahrt, der hohe Anteil nicht ausgebildeter Neulinge an Bord oder etwa das außergewöhnliche Entlohnungssystem.²

Hervorzuheben wäre auch die distinktive Regelmäßigkeit der Bewegungen von Walfängern: Für Handels- oder etwa Passagierschiffe stellte das Meer einen zu durchquerenden Transitraum dar, der ihre an der Küste gelegenen Fahrtziele voneinander trennte. Walfänger hingegen fanden die Ziele ihrer Fahrten auf dem Meer. Zwischenhalte zur Verproviantierung ließen sich in Anbetracht der langen Dauer ihrer Fahrten nicht vermeiden, bedeuteten aber transitäre Unterbrechungen des Wesentlichen. Wenn Seeleute während eines solchen Zwischenhalts afrikanischen Akteuren begegneten, so begegneten sie ihnen in einem Ausnahmezustand – temporär gelöst von der totalen Institution des Schiffs und seinen alltagsstrukturierenden Zwängen. Auch begegneten sie ihnen ohne eine paternalistische Agenda, wie sie etwa Missionare, Kolonialbeamte oder auch manche Siedler verfolgten.

Diese und weitere Aspekte ließen sich zum Zweck der angestrebten Unterscheidung weiter ausforschen – sollen hier aber nicht im Mittelpunkt stehen. Stattdessen möchte ich einen anderen Weg der Unterscheidung beschreiten und nach möglichen distinktiven Merkmalen der Quellen fragen, die Seeleute von Walfängern hinterlassen haben. Aus welcher Art von Überlieferungen und Überresten setzt sich das materielle Erbe des Walfangs zusammen? Welche Eigenheiten mögen sie von Quellen anderer Akteure unterscheiden, die im 19. Jahrhundert aus Amerika oder Europa nach Afrika kamen? Und ermöglicht das Archiv des Walfangs Einsichten in historische Vorgänge auf dem Kontinent, die ohne es nicht oder nicht in gleicher Weise zugänglich wären?

In dieser Art des Fragens berührt der vorliegende Aufsatz ein vieldiskutiertes Grundlagenproblem der historisch orientierten Afrika-Forschung. In weiten Teilen des Kontinents war Sprachkultur bis zum 20. Jahrhundert ganz überwiegend eine Kultur des gesprochenen, nicht des geschriebenen Wortes. Wenngleich der deshalb oft beklagte Quellenmangel nicht zuletzt das gewissermaßen hausgemachte Problem einer historischen Kultur ist, die allzu stark auf Schriftlichkeit fixiert ist, so lässt sich doch kaum in Abrede stellen, dass den schriftlichen Überlieferungen äußerer

² Zur Sozial- und Kulturgeschichte des amerikanischen Walfangs siehe insb. Busch (1994), Creighton (1995) und Hohman (1928).

Beobachter und Beobachterinnen für weite Teile der afrikanischen Geschichte eine eminente Bedeutung zukommt. Auch ich beschränke mich hier auf die Auseinandersetzung mit schriftlichen Quellen – dies allerdings aus Platzgründen und nicht, weil es nicht auch andere Quellen von Seeleuten gäbe. Tatsächlich ist der Korpus an nichtschriftlichen Überlieferungen und Überresten aus dem Walfang immens und beinhaltet etwa mündlich tradierte Arbeitsgesänge (*Shantys*; dazu insb. Hugill 1984), gravierte Walknochen und -zähne (*Scrimshaw*; dazu insb. Flayderman 1972 und Frank 1991) oder auch auf Fahrten gesammelte Souvenirs, von denen sich einige heute in amerikanischen Walfangmuseen finden lassen.

Mit der Frage, welche Bedeutung den Schriftquellen amerikanischer Walfänger nun zukommen mag, hat sich die historisch orientierte Afrika-Forschung bislang nur selten befasst. Überhaupt hat sie sich kaum mit der Jagd auf Wale vor den Küsten Afrikas befasst. Das mag damit zusammenhängen, dass Historiker und Historikerinnen der afrikanischen Geschichte den Walfang als genuines Thema der umwelthistorischen Forschung zu betrachten scheinen. Dieser Eindruck kommt nicht von ungefähr: In der Tat diskutieren die meisten der wenigen Veröffentlichungen über historische Walfangoperationen in afrikanischen Seegebieten eher meeresökologische denn sozial- oder kulturgeschichtliche Fragen (Best/Ross 1986; Best 2006; Griffiths et al. 2004; Richards/Du Pasquier 1989). Eine bedeutende Ausnahme von dieser Regel bilden die Forschungen zur Rolle der Vereinigten Staaten im Afrika-Handel des 19. Jahrhunderts, die in den 1960er Jahren an der *Boston University* unternommen wurden. Die in diesem Zusammenhang entstandenen Studien von Alan Booth, Norman Bennett und George Brooks berücksichtigen den Walfang als einen Teilaspekt der ökonomischen und politischen Einflussnahme US-amerikanischer Akteure in Afrika, ohne ihn aber ins Zentrum ihrer Betrachtungen zu stellen (Bennet/Brooks 1965; Booth 1964; Booth 1976).

Eine weitere Arbeit aus Boston, die 1967 von Carl Norman Haywood eingereichte – und unveröffentlicht gebliebene – Dissertation „American Whalers and Africa“, widmet sich hingegen allein den Walfängern: Mit einem zeittypischen Interesse an sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Problemen fragt Haywood vor allem nach Art, Umfang und Auswirkungen des Handels, den die Seeleute während ihrer Zwischenhalte zur

Verproviantierung betrieben (Haywood 1967a; siehe auch Haywood 1967b). Wenngleich Haywood das Verdienst zukommt, erstmals Logbücher, Tagebücher und andere Quellen von Seeleuten aus dem Walfang für die historisch orientierte Afrika-Forschung fruchtbar gemacht und die räumlichen und zeitlichen Schwerpunkte ihrer Präsenz identifiziert zu haben, so leidet seine vergleichsweise knappe Studie insgesamt unter allzu starken Generalisierungen.

In jüngerer Zeit hat die Archäologin Jill Kinahan Überlieferungen von Walfängern für eine sozial- und kulturgeschichtlich orientierte Forschung zu Afrika herangezogen. In ihrer Dissertation über das an der Küste des heutigen Namibia gelegene Walvis Bay ergänzt sie ihre archäologische Herangehensweise um eine historiographische Diskussion überlieferter Schriftquellen von Seeleuten, darunter einige Logbücher von Walfängern, die sie in der Arbeit auszugsweise dokumentiert. In der Zusammenschau dieser Quellen und ihrer Funde von Harpunenteilen, Tauschobjekten wie Glasperlen sowie Walknochen kommt Kinahan zu dem Ergebnis, dass die hier lebende Bevölkerung regelmäßige Handelskontakte zu Walfängern unterhielt, die ab Ende des 18. Jahrhunderts in die Bucht kamen, und dass sie die dadurch erlangten Tauschwaren in bestehende Handelsbeziehungen zu Akteuren im Landesinnern integrierte (Kinahan 2000; siehe auch Kinahan 1990).

Zwei Sorten von Schriftquellen, die Seeleute amerikanischer Walfänger überliefert haben, sind nun bereits genannt: Logbücher und Tagebücher. Zwei weitere sind noch zu nennen: Reiseberichte und Lebenserinnerungen.³ Zur Klärung der oben gestellten Fragen diskutiere ich diese vier Quellensorten im Folgenden nacheinander in jeweils zwei Schritten: Erstens erörtere ich die Quellensorte im Hinblick auf ihre allgemeinen formalen Merkmale, zweitens umreißt ich exemplarisch anhand jeweils eines Beispiels, wie die Quellensorte im Kontext von Forschungen zur afrikanischen Geschichte genutzt werden kann. Um zu erhellen, für welche Zeiten und Räume in Afrika das Archiv des Walfangs fruchtbar gemacht

³ Als Möglichkeit der Kommunikation mit Angehörigen, Geliebten und Freunden schrieben Seeleute auf Walfängern auch zahllose Briefe – die ihnen überdies halfen, eine affektive Verbindung zum Außerhalb des isolierten Schiffsraums aufrecht zu erhalten (Gilje 2004: 54f.). Da Briefe aber im Unterschied zu den vier genannten Quellenarten nur in geringer Zahl in Archiven erhalten sind (Creighton 1995: 209), gehe ich hier nicht näher auf sie ein.

werden kann, stelle ich der Quellendiskussion einen skizzenhaften Abriss zur Geschichte amerikanischer Walfangoperationen in den Meeren um den afrikanischen Kontinent voran.

Der amerikanische Walfang vor den Küsten Afrikas

Der Einsatz schiffseigener Trankochereien ermöglichte amerikanischen Walfängern ab Mitte des 18. Jahrhunderts monate- und jahrelange Fahrten in alle Weltmeere. Generell sahen sich die Jäger aufgrund der niedrigen Reproduktionsraten ihrer Beute mit der Herausforderung konfrontiert, immer neue Walgründe erschließen zu müssen, um ihre Erträge aufrechterhalten oder steigern zu können (Smith et al. 2014: 8). Auch auf See ausgetragene Kriege und andere äußere Umstände trugen dazu bei, dass die Schiffe manche Gebiete aufgaben und sich auf andere verlegten. Im Hinblick auf Afrika lässt sich diese Explorations- und Ausbeutungsdynamik in vier Phasen unterscheiden: Erstens führte die Ausweitung der Pottwaljagd von Küsten- auf Hochseegewässer in den 1760er und frühen 1770er Jahren zu hunderten Fahrten in den Mittel- und Südatlantik. Unter anderem jagten amerikanische Walfänger – zu dieser Zeit ganz überwiegend aus Nantucket kommend – an den Kapverdischen Inseln, vor der oberguineischen Küste zwischen dem heutigen Senegal und Kamerun wie auch vor der niederguineischen Küste zwischen dem heutigen Kamerun und Angola (Alden 1964: 277; Mc Devitt 1978: 113f.; Macy 1835: 54; Sanderson 1956: 212; Stackpole 1953: 33ff., 51ff., 68; Starbuck 1989: 56; Townsend 1931: 177). Quellen aus erster Hand sind von diesen Fahrten allerdings kaum überliefert, weshalb ich diese Phase im Folgenden vernachlässige. Sie endete 1775 mit dem Ausbruch des amerikanischen Unabhängigkeitskriegs, der die Walfangwirtschaft Neuenglands auf Jahre ruinieren sollte.

Eine zweite, nicht minder kurze Phase begann um 1785, als die nach Kriegsende im Wiederaufbau befindliche Walfangflotte ihre Jagden auf Südkaper ausweitete, die im Winter in die Buchten des südlichen Afrikas ziehen. Dort lauerten Walfänger den Tieren vor allem in Walvis Bay (an der

Küste des heutigen Namibia) und Delagoa Bay (die heutige Bucht von Maputo in Mosambik) auf, in geringerer Zahl auch in Buchten der Kapkolonie wie der Saldanha Bay oder etwa an der Insel Baía dos Tigres, die vor der Südküste des heutigen Angola liegt. Auch diese zweite Phase amerikanischer Walfangoperationen in afrikanischen Küstengewässern fand ihr Ende durch äußere Ereignisse: Die Seekriege zwischen Frankreich und seinen europäischen Rivalen (1792–1815), zwischen den Vereinigten Staaten und Frankreich (1798–1800) und schließlich zwischen den Vereinigten Staaten und Großbritannien (1812–1814) wirkten sich auf die Walfangwirtschaft verheerend aus.

Nach den Friedensschlüssen von Gent und Paris erholte sich die amerikanische Walfangflotte rasch; Mitte der 1840er Jahre erreichte sie mit 735 Schiffen und rund 18.000 Seeleuten ihren allzeitig größten Umfang. New Bedford löste Nantucket als bedeutendsten Walfanghafen ab, und die Jagd galt nun wieder ganz überwiegend Pottwalen. Diese ließen sich unter anderem vor der west- wie auch der ostafrikanischen Küste finden, wenngleich in größerer Distanz zum Festland als Südkaper. Während im östlichen Atlantik operierende Schiffe auf der Jagd nach Pottwalen vor allem die Kapverden und die Insel St. Helena für ihre Zwischenhalte ansteuerten, suchten sie im westlichen Indischen Ozean ab den 1820er Jahren zahlreiche Orte an der Küste Afrikas beziehungsweise auf ihr vorgelagerten Inseln auf – vor allem Sansibar, das madagassische Saint Augustin und die Komoreninsel Anjouan, aber auch Mauritius, die Seychelleninsel Mahé sowie an der Küste Madagaskars Nosy Be, Majunga, Tôlanaro und die Île Sainte-Marie. Im Zuge des – hauptsächlich ökonomisch bedingten – allgemeinen Niedergangs des amerikanischen Walfangs ab den 1860er Jahren ging auch die Pottwaljagd im Atlantik und im Indischen Ozean nach und nach zurück. Vor der Ostküste Afrikas endete sie um 1890, vor der Westküste des Kontinents in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts.

Analog mit der Pottwaljagd endete auch eine vierte und letzte Phase des amerikanischen Walfangs vor den Küsten Afrikas, die ihren Anfang Mitte des Jahrhunderts genommen hatte: Als sich nach dem Rekordjahr 1846 erste Signale eines wirtschaftlichen Abschwungs abzeichneten, weitete die Walfangflotte ihre Jagden auf die bis dahin weitgehend ignorierten Buckelwale aus. Vor der Ostküste Afrikas fanden sich Buckelwale in

Seegebieten, die Walfänger bereits für die Jagd auf Pottwale und Südkaper nutzten. Neue Jagdgebiete für Buckelwale erschlossen die Schiffe hingegen vor der West- und Südwestküste Afrikas, vor allem an den Küsten des heutigen Gabun und Angola, in der Umgebung der Inseln São Tomé und Príncipe sowie an der Mündung des Kongo-Flusses. Für ihre Zwischenhalte suchten die Schiffe neben St. Helena vor allem das heute zu Angola gehörende Cabinda sowie die im Golf von Guinea gelegene Insel Annobón auf, in geringerem Maße auch viele weitere Orte wie Luanda, Moçâmedes, Ambriz, Benguela, Equimina, Lobito oder Mayumba.

Logbücher

Folgt man dem Diktum Karl Schlögels, nach dem jede Form historischer Mobilität ihre spezifischen Auskunftsmittel hervorgebracht hat (Schlögel 2003: 261), so lässt sich im Logbuch unschwer das spezifische Auskunftsmittel der Schifffahrt erkennen. Die Logbücher amerikanischer Walfänger orientierten sich grundsätzlich an der Aufzeichnungspraxis der britischen Seefahrt, wie sie sich seit der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts herausgebildet hatte. Es handelte sich um Funktionstexte, die gegenüber den Schiffseignern dokumentieren sollten, dass Kapitän und Mannschaft die Fahrt entsprechend ihres Auftrags gestalteten. In der Regel führte der Erste Offizier das Logbuch; ihm wurde diese Aufgabe in den Vereinigten Staaten auch gesetzlich zugewiesen. Als ranghöchster und mithin am wenigsten abhängiger Offizier behauptete er die größtmögliche Souveränität gegenüber dem Kapitän, sodass seine Logbuchaufzeichnungen bestenfalls eine Kontrollfunktion erfüllten (Miller 1979: 8; Sherman 1965: 26ff., 33f.).

Um seinem Zweck gerecht zu werden, reihte ein Logbuch in aller Regel Tageseinträge aneinander. Beim Lesen solcher Einträge gilt es zu bedenken, dass sich in der Hochseeschifffahrt seit Mitte des 18. Jahrhunderts die Praxis durchgesetzt hatte, Beginn und Ende eines Tags auf See auf 12 Uhr mittags festzulegen – denn zur Bestimmung des Schiffsorts wurde jeweils zur Mittagszeit der maximale Höhenwinkel der Sonne gemessen. Dieser so

genannte nautische Tag wurde, genau wie der um Mitternacht beginnende bürgerliche Tag, in zwei Hälften zu je zwölf äquinoktialen Stunden unterteilt und eine Zeitangabe durch den Zusatz „a. m.“ (*ante meridiem*) und „p. m.“ (*post meridiem*) vereindeutigt. Aber: Weil der nautische Tag zwölf Stunden vor Anbruch des bürgerlichen Tags begann, konnte auf einem Schiff im Hafen bereits Dienstag 2:00 p. m. sein, wenn zugleich im Hafen noch Montag 2:00 p. m. war. Dies erklärt manche Abweichungen zwischen Datumsangaben in Logbüchern und denen etwa in Hafentagebüchern.

Ein Logbuch unterteilte den nautischen Tag indes in drei Abschnitte, die jeweils die Dauer von zwei Schiffswachen umspannten: 12 Uhr bis 20 Uhr (*first part*), 20 Uhr bis 4 Uhr (*middle part*) und 4 Uhr bis 12 Uhr (*latter part*). Gewöhnlich notierte der Verfasser zu jedem dieser Abschnitte Informationen zu Windverhältnissen, Wetterlage und Schiffsrichtung. Der Schiffsort wurde, sofern ermittelbar, nur einmal angegeben, nämlich zum Wechsel des nautischen Tags. Darüber hinaus verzeichneten Logbücher Informationen zu Begegnungen mit anderen Schiffen, zu Sichtungen und Tötungen von Walen und zu Geschehnissen, die im Hinblick auf finanzielle oder juristische Konsequenzen bedeutsam schienen – etwa Todesfälle, Desertionen oder Körperstrafen.

Logbücher amerikanischer Walfänger sind in vergleichsweise großer Zahl erhalten – von etwa jeder dritten der insgesamt rund 15.000 Fahrten ist dieser Text überliefert. Historiker und Historikerinnen, die Logbücher zur Klärung sozial- oder kulturgeschichtlicher Fragen zu nutzen suchen, sehen ihre Hoffnungen allerdings häufig enttäuscht. „A monotonous sameness and almost universal carelessness for detail“, klagte etwa der australische Historiker Greg Dening (Dening 1980: 244). Nur selten enthalten die Bücher Informationen, die über ihren spezifischen Dokumentationszweck hinausweisen.

Wie solche Texte gleichwohl für Fragen der historisch orientierten Afrika-Forschung fruchtbar gemacht werden können, sei hier am Beispiel eines Logbuchs der *President II* veranschaulicht. Nach ihrer Fertigstellung 1849 operierte die Bark für mehr als zehn Jahre im Atlantischen, im Pazifischen und im Indischen Ozean. Wie manch andere Walfänger ihrer Generation wurde sie nach dem Amerikanischen Bürgerkrieg nur noch im Atlantik eingesetzt. Gegenüber etwa dem Indischen Ozean ermöglichten dort die

relative Nähe zu den Zentren der amerikanischen Walfangwirtschaft sowie die Möglichkeit, die Jagdbeute auf Tender umzuladen, einen Effizienzgewinn, der für den Walfang unter dem Druck der Konkurrenz durch die aufkommende Erdölförderung überlebenswichtig war. Bis zu ihrem ungeklärten Untergang vor der Westküste Afrikas im Mai 1904 jagte die *President II* unter anderem vor der Küste des heutigen Angola und ging für Zwischenhalte mehrfach in der Cabinda-Bucht vor Anker, die unweit nördlich der Kongo-Mündung liegt. Von mehreren Fahrten der Bark ist das Logbuch überliefert. Die Bücher zeigen, dass die *President II* Cabinda jeweils zur Verproviantierung, zur Beschaffung von Brennholz, zum Umladen von Tranfässern auf einen Tender und zur Gewährung von Landgängen für die Mannschaft aufsuchte.

Cabinda hatte seit dem späten 17. Jahrhundert zu den Zentren des Sklavenhandels an der niederguineischen Küste gezählt, bis die graduelle Abolition in der Atlantischen Welt diesen Handel in der Bucht Mitte der 1860er Jahre zusammenbrechen ließ. Die alten Eliten von Cabinda, die mächtigen Mittelsmänner des Sklavenhandels, sahen sich mit der Herausforderung konfrontiert, das Wegbrechen dieses Geschäftsfelds zu kompensieren, um ihren Einfluss und Wohlstand zu wahren. Zu diesem Zweck verpachteten sie etwa Land für Niederlassungen europäischer Handelshäuser, die vor allem Palmöl, aber auch Kautschuk, Kaffee und andere Produkte über die Bucht ausführten (Dennett 1887: 28f.; Martin 1985: 87f.; Martin 1972: 150ff.; Martin 1987: 80ff.; Pinto 2006: 247ff.). Demgegenüber bildete der Verkauf von Proviant, Trinkwasser und Brennholz an die Walfänger, die sich regelmäßig zum Ende des Südwinters in Cabinda einfanden – das zugleich das Ende der Buckelwalsaison markierte –, ein sekundäres, wenn auch nicht unbedeutendes Feld der ökonomischen Diversifizierung. Die Einträge in den Logbüchern der *President II* über ihre Zwischenhalte in Cabinda ermöglichen manche Einsichten in die Ausgestaltung dieses Handels. So verzeichnet das Logbuch etwa für den 2. Juni 1876, an dem die Bark in der Bucht einlief:

„Capt. went ashore to see the Governer and Kings about getting water. Had considerable trouble. They went to the value of \$20. for the privilege of getting water one barrel or 500. They want

Bread, Flour, Butter, Sugar, Soap, Tobacco, Cloth, &c. The four Kings, for the privilege of trading, and take their time to get it.“
(zit. n. Haywood 1967a: 73)

Neben der textsortentypischen Knappheit der Sprache zeigt der Eintrag zunächst, dass gleich vier – hier als „Governer and Kings“ bezeichnete – Machthaber vom Handel mit Walfängern zu profitieren suchten. Er zeigt auch, dass der Kapitän diese aufsuchten musste und nicht etwa umgekehrt. Als Gegenleistung für die Erlaubnis, in der Bucht Handel zu treiben und aus dem dortigen Fluss Trinkwasser entnehmen zu dürfen, verlangten die Machthaber nicht Geld, sondern Tauschwaren – und artikulierten darüber konkrete Vorstellungen. Die abschließende Bemerkung deutet darauf hin, dass die Machthaber um den Zeitdruck wussten, mit dem sich die Männer der *President II* inmitten der Buckelwalsaison konfrontiert sahen – und dass sie diesen zu nutzen suchten, um vergleichsweise hohe Preise durchzusetzen. Wahrscheinlich wussten sie auch, dass die Küste des heutigen Angola, an der das Schiff zuvor Buckelwale gejagt hatte, arm an zugänglichen Wasserstellen und Kapitän Robinson folglich darauf angewiesen war, Trinkwasser in der Bucht zu beschaffen. Tatsächlich ließ sich Robinson nach mehrtägigem Zögern auf die Preisforderungen ein. Im Logbuch heißt es für den 6. Juni:

„Today they concluded to let us get water after detaining us until 2 P.M. Had to give them one Barrell of molasses, about 200 lbs Bread, 5 pieces of meat, 6 lbs of Tobacco, and various other things. But we must have some water as it would use up so much time to go to some other place for it, and we shall know enough to keep clear of Kabenda for a Port. It is a very poor place for a whaler. Although you can get wood and water by paying them their price and waiting their time...“ (zit. n. Haywood 1967a: 73)

Beschreibungen solcher Art über Handelskontakte finden sich in Logbüchern durchaus häufig, wenn auch gewöhnlich ohne wertende Bemerkungen wie in diesem Fall. Schließlich tätigte der Kapitän alle

Geschäfte im Namen der Eigner, die sich vom Logbuch Rechenschaft über den Umgang mit ihren Investitionen erwarteten. Um die Bedeutung solcher Handelsvorgänge für afrikanische Küstengesellschaften wie die von Cabinda zu ermessen, gilt es indes, weitere Quellen hinzuzuziehen. Die Logbücher selbst geben kaum Informationen, die eine Einordnung des Geschehens in die ortsspezifischen Kontexte ermöglichen.

Tagebücher

Für einen amerikanischen Seemann war das Führen eines Tagebuchs so ungewöhnlich wie für einen lombardischen Perückenmacher. Die Historikerin Margaret Creighton hat für ihre alltags- und sozialgeschichtliche Studie über Seeleute in der Ära des amerikanischen Walfangs knapp 200 Tagebücher und tagebuchähnliche Aufzeichnungen ausfindig machen können (Creighton 1995: 7). Zur Einordnung dieser Zahl sei erwähnt, dass allein im Jahr 1844 schätzungsweise 17.500 Männer auf Walfängern unter dem *Star-Spangled Banner* segelten (Hohman 1928: 6).

Obgleich die archivalische Überlieferung bei weitem nicht jedes an Bord geführte Tagebuch einbegreift, scheint klar: Nur eine kleine Minderheit verfasste solche Aufzeichnungen. Diese Minderheit repräsentiert verschiedene Ränge, Altersstufen und Herkunftsregionen. Sie repräsentiert aber keineswegs alle sozialen Gruppen innerhalb der Mannschaften. Fast alle überlieferten Tagebücher stammen von Weißen (Creighton 1990: 533). Überdies waren es vor allem erfolgreiche Seeleute, deren Tagebücher den Weg ins Archiv gefunden haben: Männer, die zum Offizier aufstiegen oder nach ihrer Zeit auf See ein Auskommen an Land fanden (Lemisch 1968: 376). Die meisten Verfasser von Tagebüchern schrieben aus einer relativ privilegierten Position heraus. Manche schrieben, um ihren Alltag zu bewältigen oder das Erlebte in Erinnerung zu behalten. Andere wollten ihr Tagebuch an Angehörige, Freunde oder Geliebte weitergeben. Wieder andere nutzten es als Grundlage für einen Reisebericht oder von Lebenserinnerungen (Creighton 1995: 7; Lefkowitz 2001: 468f.; Miller 1979: 13; Sherman 1983: 39, 43).

Die Geschichtswissenschaft erhofft sich von Tagebüchern nicht zuletzt Auskunft über subjektives Erleben, etwa über Gefühle, Stimmungen und Wertungen. Viele, wenn auch nicht alle Tagebücher aus dem Walfang enttäuschen solche Hoffnungen. Ihre Verfasser scheinen sich eher für Wetterlagen und Windverhältnisse zu interessieren als für ihr emotionales Befinden. Manches Tagebuch ist einem Logbuch so ähnlich, dass sich Unterschiede nur in Details ausmachen lassen. Auch handelt es sich bei manchen als „Journal“ überschriebenen und im Archiv so katalogisierten Texten nicht um Tagebücher, sondern um Vorschriften von Logbüchern.

Um zu verstehen, warum viele Seemannstagebücher recht wenig über ihre Verfasser preisgeben, gilt es, die Öffentlichkeit des Schreibens an Bord zu bedenken. Bis auf die Quartiere des Kapitäns und des Ersten Offiziers gab es auf einem Walfänger keine privaten Räume. Persönliche Aufzeichnungen konnten in andere Hände gelangen und dem Verfasser Anfeindungen eintragen.⁴ Zugleich suchten manche Seeleute die öffentliche Sichtbarkeit ihres Schreibens für eigene Aufstiegsstrategien zu nutzen: Wer ein Logbuch zu führen wusste, stellte seine Befähigung zu einer Offiziersaufgabe unter Beweis. Auch deshalb orientieren sich manche Tagebücher eng an der Form des Logbuchs (Creighton 1995: 12; Sherman 1965: 42).

Forschungspraktisch vorteilhaft sind Tagebücher von Fahrten, zu denen auch das Logbuch überliefert ist, weil sich an diesem einzelne Aussagen prüfen lassen. Einen solchen Fall bildet das Tagebuch des schottisch-amerikanischen Harpuniers Robert Ferguson (1855–1935) über seine Fahrt mit der *Kathleen* aus New Bedford von 1880 bis 1884 (Ferguson 1936; Logbook „Kathleen“, 1880–1884). Die Bark führte Ferguson sowohl an die Westküste Afrikas, wo die Männer an den Küsten des heutigen Angola und Gabun Buckelwale nachstellten, als auch an die Ostküste des Kontinents, wo sie im Zuge ihrer Jagd auf Pottwale Zwischenhalte bei Sansibar und der Komoreninsel Anjouan einlegten. Kurz nach Fergusons Tod sind seine Aufzeichnungen von Leslie Dalrymple Stair – wohl ein Freund der Familie – veröffentlicht und mit Illustrationen des Zeichners Paul Quinn versehen worden. Die Bilder wie auch das Vorwort Stairs heben die abenteuerliche

⁴ Dies wiederfuhr etwa dem Seemann Ben Ely: Dessen Aufzeichnungen auf der Bark *Emigrant* gerieten Mitte der 1840er Jahre in die Hände von Kapitän Shearman, der den übrigen Seeleuten dann die sie betreffenden Passagen vorlas (Ely 1971: 66f.).

Dimension des Walfangs hervor und geben männliche Jugendliche als Zielgruppe der Publikation zu erkennen.

Für diese hat Stair dem Text ein Glossar beigelegt und einige Wiederholungen bei der Beschreibung von Routinearbeiten gekürzt, sonst aber – nach eigener Aussage – keine Änderungen vorgenommen. Allerdings hatte Ferguson selbst seine ursprünglich auf verschiedene Notizhefte verstreuten Aufzeichnungen nachträglich in ein einzelnes Buch übertragen und den Text dabei modifiziert. Die veröffentlichte Fassung ist mit dem an Bord verfassten Tagebuch also nicht identisch (Stair in Ferguson 1936: vii f.).

Hinsichtlich des Ertrags von Fergusons Text für die historisch orientierte Afrika-Forschung sei hier nur eines von mehreren Themen angeführt, über die der Text Auskunft zu geben vermag: die Sklaverei auf Anjouan. Zu ihr sind nur wenige Beobachtungen aus erster Hand überliefert, da das afro-arabische Herrscherhaus der Insel aus Rücksicht auf die Beziehungen zu seiner seit Beginn des 19. Jahrhunderts abolitionistisch orientierten Schutzmacht Großbritannien die Politik verfolgte, Informationen über den verbreiteten Einsatz von Sklaven und Sklavinnen in der Landwirtschaft nicht nach außen dringen zu lassen. Bis zur Kolonisierung von Anjouan 1886 wandte das Sultanat daher eine dauerhafte Präsenz von Europäern bis auf wenige Ausnahmen ab (Alpers 1977: 43; Coupland 1968: 79; Dubins 1974: 90ff., 98; Shepherd 1980: 78f.).

Amerikanische Walfänger suchten die Insel indes ab Mitte der 1830er Jahre regelmäßig zur Verproviantierung auf. Den Seeleuten entging das Zugesein von Sklaven und Sklavinnen nicht.⁵ Die meisten Männer beschränkten ihre Landgänge auf Mutsamudu, den Haupthafen von Anjouan, wo ihnen Sklaven etwa als Hausdiener begegneten. Ferguson aber unternahm während eines Zwischenhalts der *Kathleen* im August 1881 einen Ausflug ins Innere der Insel. Etwa neun Kilometer hinter Mutsamudu stieß er auf eine der Zuckerrohrplantagen, wie sie im Hinterland der Stadt vereinzelt seit Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden waren. Um Anjouan in den profitablen Welthandel mit Zucker zu integrieren, hatte das Herrscherhaus die Ansiedlung einiger Pflanzer aus Großbritannien und den

⁵ Siehe etwa Haywood (1967a: 196f.)

Vereinigten Staaten zugelassen, die entsprechende Plantagen anlegen sollten (Dubins 1974: 235; Prior 1819: 55).

Bei den Betreibern der von Ferguson vorgefundenen Plantage handelte es sich um einen Amerikaner und einen Schotten. Sie führten den Seemann bereitwillig herum, und der gibt seine Beobachtungen im Tagebuch ausführlich wieder. Von der Anlage des Betriebs mit einer modernen Mühle, einem herrschaftlichen Haupthaus und einem pittoresken Garten zeigt sich Ferguson beeindruckt. Die Behandlung der Sklaven und Sklavinnen veranlasste ihn jedoch zu einer scharfen Verurteilung der Plantage. „When I saw four of these slaves naked and shackled, it made me so angry I could have killed the Scotchman“, notierte der Seemann. „The feeling came over me, what right had these two white devils over these poor blacks to treat them like this when they had committed no crime.“ Eine Einladung der Plantagenbetreiber zum Essen schlug er grob aus und begab sich zurück zum Schiff (Ferguson 1936: 89f.).

Fergusons Schilderung ermöglicht nicht nur einen seltenen Einblick in die Sklaverei auf Anjouan, sondern auch Einsichten in emotionale Reaktionen von Seeleuten, wie sie in Logbüchern kaum zu finden sind. Seine Ablehnung der Sklaverei teilte Ferguson mit vielen Seeleuten von Walfängern. Die in den Walfanghäfen Neuenglands verbreitete quäkerische Weltanschauung, die in entschiedener Gegnerschaft zur Sklaverei stand, schlug sich in den Mannschaften der Schiffe seit den Anfängen des amerikanischen Hochseewalfangs nieder. Viele Männer erkannten zudem Gemeinsamkeiten zwischen den Schicksalen von Sklaven und Sklavinnen und ihrer eigenen Position subalternen Abhängigkeit. Repräsentativ für die gesamte Mannschaft stand Ferguson mit seiner Haltung deshalb aber nicht: Einer der Offiziere nannte den Seemann „chicken-hearted“, als er von dessen Empörung über die Plantage erfuhr (Ferguson 1936: 90).

Reiseberichte

Berichte über Schiffsreisen sind ein überaus altes Sujet der Literatur. Ihre über die Jahrhunderte konventionalisierten Topoi und Erzählstrukturen

offenbaren sich auch in den Berichten, die Seeleute über ihre Erlebnisse im Walfang veröffentlicht haben. Um diese Berichte nicht als Möglichkeit eines unmittelbaren Zugangs zu den Erfahrungen ihrer Verfasser misszudeuten, gilt es, die literarische Regelmäßigkeit wie auch die kulturellen Bezugssysteme und Rezeptionskontexte dieser Textsorte zu bedenken.

Die im 19. Jahrhundert veröffentlichten Reiseberichte von Seeleuten amerikanischer Walfänger lassen sich grob in vier Typen unterscheiden (Foulke 2001: 462; Lefkowicz 2001: 469). Bis Mitte des Jahrhunderts handelte es sich bei den meisten dieser Berichte um Katastrophenerzählungen, die Ereignisse wie etwa den Untergang der 1820 von einem Pottwal gerammten *Essex* oder die blutige Meuterei auf der *Globe* von 1824 in den Mittelpunkt stellen (siehe etwa Chase 1821; Comstock 1840; Holden 1836; Lay/Hussey 1828). Nachdem dann der Jurist Richard Henry Dana Jr. 1840 mit großem Erfolg einen Report über seine entbehrungsreichen Jahre als Seemann auf einem Handelsschiff veröffentlicht hatte (Dana 1840), erweiterte sich das Publikumsinteresse auf naturalistisch-sozialrealistische Berichte, die gerade auch über das Schicksal einfacher Seeleute aus dem unteren Teil der Mannschaftshierarchie Auskunft gaben. In der Folge von Danas Buch – und häufig erkennbar von diesem inspiriert – erschienen nun Reform erzählungen, die den zumutungsvollen Alltag auf Walfängern schilderten und Verbesserungen etwa auf gesetzlicher Ebene anmahnten, wie auch Erweckungserzählungen, die den christlichen Glauben als Ausweg aus den Härten des Lebens und Arbeitens auf See anregten (siehe etwa Browne 1846; Nordhoff 1855). Ebenfalls in der Nachfolge von Dana, aber in Form und Inhalt stärker an der romantischen Seefahrts- und Abenteuerliteratur orientiert, fanden vermehrt auch exotistische Berichte ihr Publikum, die das Hauptgewicht auf Begegnungen mit dem Fernen und Fremden legten (siehe etwa Hazen 1853).

Sowohl die Verfasser von Reiseberichten als auch ihre Verleger agierten mit Blick auf den literarischen Markt. Um angenommenen Publikumserwartungen Rechnung zu tragen, ergänzten sie Texte beispielsweise um Informationen aus Lexika.⁶ Unter dem Eindruck der Nachfrage verfolgten manche Seeleute bereits am Beginn einer Fahrt die

⁶Siehe z. B. die editorischen Bemerkungen in Ely (1971: xxxii, 71); Haley (1948: 17f.); Robbins (1913).

Absicht, darüber später mit einem Reisebericht zu reüssieren (siehe etwa Browne 1846: *2f., *11, *25). Die Antizipation von Erwartungen wie auch verlegerische Eingriffe mochten zu Übertreibungen, zum Aufbauschen von Anekdoten oder auch zum Hinzuerfinden von Geschehnissen geführt haben. Überprüfen lassen sich einzelne Tatsachenbehauptungen meist kaum⁷, zumal nur zu wenigen Reiseberichten ein weiteres Dokument derselben Fahrt vorliegt, etwa das Logbuch.

Mit Blick auf die Interessen der historisch orientierten Afrika-Forschung sei hier ein vergleichsweise spät veröffentlichter Bericht vorgestellt, namentlich der von Samuel Chalmers Thompson über seine Fahrt mit der *Sea Fox* aus New Bedford von 1865 bis 1867 (Thompson 1925). Das Erscheinen des Textes in der Literaturzeitschrift *The Yale Review* mag auf fiktionale Literatur hindeuten, doch eine überlieferte Abschrift der Mannschaftsliste bestätigt Thompsons Anwesenheit auf der Brigg und auch die von anderen namentlich genannten Seeleuten (Lund et al. 2011). Thompson, geboren in den 1840er Jahren in Georgia, absolvierte nach der Fahrt ein Studium und arbeitete als Journalist und Lehrer im ländlichen Connecticut, wo er sich mit dem Schriftsteller Mark Twain anfreundete. Von 1918 bis 1921 verfasste er eine unveröffentlicht gebliebene Autobiographie, in deren Nachklang der Bericht über die Fahrt auf der *Sea Fox* erschien – womöglich als Auszug aus den Memoiren (Twain 1997: 359n1).

Thompsons Text erschien wenige Wochen, nachdem der letzte amerikanische Walfänger – der Schoner *John R. Manta* – von seiner letzten Fahrt zurückgekehrt war. Die Ära des amerikanischen Walfangs begann, Vergangenheit zu werden. Die beschriebene Fahrt der *Sea Fox* lag mehr als ein halbes Jahrhundert zurück. Dem Text ist diese zeitliche Situierung anzumerken: Thompson schildert seine Erlebnisse in einem nüchternen, wohl auch aus seinen journalistischen Erfahrungen genährten Stil, der sich sowohl der zuspitzenden Vortragsweise der Katastrophen- und exotistischen Erzählungen als auch des anklagenden Tons der Reform- und Erweckungserzählungen des 19. Jahrhunderts enthält. Der Walfang erscheint als Reminiszenz an eine ferner und fremder werdende Zeit, die es vor dem Vergessen zu bewahren gilt.

⁷ Siehe z. B. die editorischen Bemerkungen in Smith (2009).

Die geschilderte Fahrt führte Thompson in den Atlantischen und den Indischen Ozean. Kapitän Allen ließ Zwischenhalte unter anderem an der Komoreninsel Anjouan und im Hafen von Sansibar einlegen – und auch an der am weitesten vom kontinentalen Festland entfernten Insel im Golf von Guinea: Annobón. Da diese Insel von ihrer früheren Kolonialmacht Portugal Anfang des 18. Jahrhunderts aufgegeben worden war, Handels- wie auch Sklavenschiffe sie nur selten ansteuerten und seitens der Bevölkerung keine Schriftquellen aus der Zeit vor dem 20. Jahrhundert überliefert sind, bilden Beobachtungen von Seeleuten aus dem Walfang für die Geschichte von Annobón einen eminent wichtigen Quellenkorpus. Walfänger suchten die Insel ab den 1820er Jahren regelmäßig zur Verproviantierung auf. Thompsons Zwischenhalt mit der *Sea Fox* Mitte der 1860er Jahre fiel in die Hochphase dieser Frequentierung, in der viele Schiffe das umliegende Seegebiet im Zuge ihrer Jagd auf Buckelwale aufsuchten (Schürmann 2014: 48f., 56f.).

Thompson's Schilderung des Zwischenhalts ermöglicht Einsichten in den Tauschhandel zwischen Seeleuten und Annobonesen, in Begegnungen bei Landgängen und auch in die politische Ordnung auf der Insel. „Instead of a prime minister, they have the king's first and second mates. Instead of the lord high admiral, they have the king's boat-steerer“, berichtet der Seemann (Thompson 1925: 147ff.). Die Beobachtung, dass man Funktionsträger auf Annobón mit Lehnbegriffen aus dem Walfang bezeichnete, wird von Quellen anderer Beobachter bestätigt (Allen/Thomson 1848, Bd. II: 47f.; Smith 1925: 6). Sie verweist auf die Prägekraft des Austauschs mit den Schiffen auf die Kultur der Insel – unter den seltenen Gelegenheiten, kommunikativ mit der weiteren Welt in Kontakt zu treten und Dinge aus dieser zu beziehen, bildeten Zwischenhalte von Walfängern die wichtigsten. Zusammen mit anderen Quellen aus dem Walfang gelesen, zeigen Thompsons Beobachtungen, dass ein Gremium führender Persönlichkeiten von Annobón jeweils für eine im Voraus festgelegte Anzahl an Zwischenhalten von Schiffen einen Repräsentanten (*Capitão-mor*) bestimmte, der gegenüber den Seeleuten als Oberhaupt der Insel auftreten sollte. Je nach Grad seines Erfolgs im Durchsetzen von Handelsinteressen wurde dieser Repräsentant für eine weitere Amtszeit bestätigt oder abgelöst (Schürmann 2014: 61f.). Ob es sich bei ihm jedoch um ein rein repräsentatives Oberhaupt handelte oder er auch über Machtbefugnisse auf

der Insel selbst verfügte, erschloss sich äußeren Beobachtern nicht. Ebenso wenig konnten Seeleute ermessen, ob politische Funktionsbezeichnungen wie „first mate“ oder „boatsteerer“ allein gegenüber ihnen gebraucht wurden oder auch in der Kommunikation innerhalb der Inselbevölkerung.

Lebenserinnerungen

Der Korpus lebensgeschichtlicher Aufzeichnungen von Seeleuten aus dem amerikanischen Walfang beinhaltet umfängliche wie auch kürzere Autobiografien und liegt teils veröffentlicht, teils in archivalischer Überlieferung vor. Die oben beschriebene Typologie der Reiseberichte lässt sich grob auch auf einen Großteil dieser Texte anwenden, wenngleich Lebenserinnerungen wesentlich längere Zeiträume umspannen. Wie Reiseberichten lagen Lebenserinnerungen häufig Tagebücher zugrunde, die mitunter von vornherein mit dem Ziel einer späteren Veröffentlichung geführt wurden. Lebenserinnerungen von Seeleuten fanden auch noch im frühen 20. Jahrhundert ein Publikum, als der im Niedergang begriffene amerikanische Walfang in den Vereinigten Staaten – nicht zuletzt infolge der Wiederentdeckung von Melvilles „Moby-Dick; or, The Whale“ – zu einem Element der nationalen Erinnerungskultur avancierte. Wie der Reisebericht Thompsons behandelt gerade diese späte Memoirenliteratur den Walfang im Sinne einer Reminiszenz und rückt vor allem solche Aspekte ins Zentrum, die den Zeitgenossen der Ära der Dampfschiffahrt kaum mehr vertraut waren.

Dies trifft auch auf die Memoiren von Harry Allen Chippendale (1879–1953) zu, die hier exemplarisch vorgestellt seien. Chippendale kam auf der Walfangbark *Alice Knowles* zur Welt, als Sohn ihres Kapitäns. Er wuchs auf der südatlantischen Insel St. Helena in der Hafenstadt Jamestown auf. Dort hatte sein Vater den Posten des US-Konsuls übernommen, dort fand sich die amerikanische Walfangflotte regelmäßig zum Umladen ihrer Beute ein. Obgleich die Walfangwirtschaft der Vereinigten Staaten längst im Niedergang begriffen war, erschien sie dem jungen Chippendale als sein natürliches Berufsfeld. Mit 16 heuerte er auf seinem ersten Walfänger an.

Auf verschiedenen Schiffen arbeitete er sich von Rang zu Rang nach oben. Als er die Position erreichte, selbst ein Schiff zu kommandieren, ging das Zeitalter des Walfangs mit Segelschiffen zu Ende. Chippendale befehligte nun Dampfschiffe der amerikanischen und kanadischen Marine, zeitweise arbeitete er auch an Land. Zuletzt war er während des Zweiten Weltkriegs als Hafeninspektor in Boston tätig. Seine Memoiren verfasste er von 1944 bis 1950 als Memento einer vergangenen Ära, die er für die Nachwelt festzuhalten suchte (Chippendale 1951: 1f.).

Für die historisch orientierte Afrika-Forschung sind etwa Chippendales Ausführungen zu den Kapverden von Interesse. Auf dem westafrikanischen Archipel erzeugten wiederkehrende Hungersnöte, verbreitete Armut und ein gefürchteter Zwangsdienst in der portugiesischen Milizarmee über das 19. Jahrhundert hinweg einen hohen Auswanderungsdruck. Ab den 1820er Jahren nutzten amerikanische Walfänger diese Verhältnisse zum eigenen Vorteil, indem sie während ihrer Fahrten kapverdische Männer als Billiglöhner anheuerten (Schürmann 2013). Dass über deren Zwangslage Klarheit unter den übrigen Seeleuten bestand, legt Chippendale, der einen solchen Rekrutierungsvorgang um 1900 auf der *Sea Fox* aus New Bedford beobachtete – eben jenem Schiff, auf dem zuvor auch Thompson gefahren war –, unmissverständlich dar: „The men were lured on board in complete ignorance of what they were getting into and were invariably paid off in experience, a lot of abuse, and not much else.“ (Chippendale 1951: 159) Nicht selten lief ein Walfänger in Neuengland lediglich mit einer Rumpfmannschaft aus, um diese dann bevorzugt auf der Insel Brava mit Männern aufzufüllen, die in ihrer Zwangslage niedrigste Löhne und oft auch rassistische Herabwürdigungen klaglos erduldeten. „I felt sorry for the poor beggars when I saw them come over the rail laden with their small bundles“, erinnert sich Chippendale.

„They made me think of cattle on their way to be slaughtered.“ An Bord wurden diese *Bravas* von Kapitän Gilbane als „‘Portuguese bastards’ and many other names too vulgar to put into print“ beschimpft (Chippendale 1951: 160).

Die zeitliche Distanz, die zwischen der eigenen Tätigkeit im Walfang und dem Verfassen des Textes lag, mag begünstigt haben, dass Chippendale wie auch andere Autobiografen offen schilderten, was als moralisch zweifelhaft

gelten musste. An anderer Stelle berichtet Chippendale ebenfalls vergleichsweise unverblümt, wie Seeleute an der Küste des heutigen Ghana Kontakte zu „African maidens“ suchten, indem sie ihnen Nadeln, Dominosteine und andere Kleingegenstände anboten (Chippendale 1951: 78). Wie auch im Fall von Reiseberichten lassen sich solche Schilderungen indes nur punktuell an anderen Quellen prüfen, sodass sich die Bestimmung ihres Aussagewerts hauptsächlich auf eine Befragung ihrer inneren Plausibilität stützen muss.

Fazit

Die hier diskutierten Arten von Schriftquellen zeigen, dass sich die Überlieferungen aus dem Walfang nicht nur im Hinblick auf die Regelmäßigkeit spezifischer Textsorten wie des Logbuchs von denen anderer Akteure unterscheiden. Anders als Missionare, Kolonialfunktionäre und weitere Akteure, die aus Amerika und Europa auf Schiffen an die Küsten Afrikas kamen, verfolgten die Seeleute nicht das Ziel, afrikanische Gesellschaften im Sinne einer paternalistischen Agenda umzugestalten. Sie verfolgten Wale. Ihre Texte sind deshalb nicht objektiver, wahrhafter oder unvoreingenommener. Doch sie sind weniger beladen mit dem Gewicht eines imperialen Projekts. Überdies vermögen sie Auskunft über Geschehnisse an Orten zu geben, von denen nur wenige andere Quellen überliefert sind, etwa weil Kolonialmächte, Handelskompanien und Missionsgesellschaften sie als unbedeutend beurteilten. Gerade zu diesen Orten können sich Überlieferungen aus dem Walfang als ertragreich erweisen.

Weil Walfänger nicht kamen, um zu bleiben, sind die Beobachtungen der Seeleute indes auch flüchtiger als die von anderen Akteuren. Zwischenhalte erstreckten sich gewöhnlich über einige Tage oder wenige Wochen; Landgänge führten Seeleute selten ins Landesinnere. In Ermangelung von Kenntnissen afrikanischer Sprachen und von Wissen über die Gesellschaften, denen sie begegneten, gelang es den Männern kaum, ihre Beobachtungen treffend zu kontextualisieren. Oft interagierten sie allein mit

Mittelsmännern, die ökonomische oder auch politische Interessen verfolgten und zu diesem Zweck bestimmte Informationen kommunizierten und andere verschwiegen – so besehen hatten auch afrikanische Akteure Anteil an dem, was Seeleute notierten und was nicht. Im Lichte all dessen erscheint es umso wichtiger, die Texte der Seeleute um weitere Quellen zu ergänzen und die historische wie auch die ethnographische Forschungsliteratur für die jeweilige Region zurate zu ziehen. Vor dem Hintergrund eines fundierten Kontextwissens kann die historisch orientierte Afrika-Forschung aus dem von ihr noch immer kaum genutzten Archiv des Walfangs Einsichten gewinnen, die ihr Wissen über die Sozial- und Kulturgeschichte afrikanischer Küstengesellschaften um manches Neue zu bereichern vermag.

Bibliographie

Primärliteratur

- Allen, William/Thomson, Thomas R. H. (1848): A Narrative of the Expedition Sent by Her Majesty's Government to the Niger River in 1841. 2 Bd. London: Bentley.
- Browne, John R. (1846): Etchings of a Whaling Cruise: And History of the Whale Fishery, with Notes on a Sojourn on the Island of Zanzibar. London/New York: Harper.
- Chase, Owen (1821): Narrative of the Most Extraordinary and Distressing Shipwreck of the Whale-Ship Essex, of Nantucket, Which Was Attacked and Finally Destroyed by a Large Spermaceti-Whale, in the Pacific Ocean; with an Account of the Unparalleled Sufferings of the Captain and Crew During a Space of Ninety-Three Days at Sea, in Open Boats, in the Years 1819 & 1820. New York: W. B. Gilley.
- Chippendale, Harry A. (1951): Sails and Whales. Cambridge: Riverside Press.
- Comstock, William (1840): The Life of Samuel Comstock, the Terrible Whaleman: Containing an Account of the Mutiny, and Massacre of the Officers of the Ship Globe, of Nantucket, with His Subsequent Adventures, and His Being Shot at the Mulgrave Islands, also, Lieutenant Percival's Voyage in Search of the Survivors. Boston: J. Fisher.
- Dana, Richard H. (1840): Two Years Before the Mast. A Personal Narrative of Life at Sea. New York: Harper.
- Dennett, Richard E. (1887): Seven Years Among the Fjort: Being an English Trader's Experiences in the Congo District. London: Low/Marston/Searle/Rivington.
- Ely, Ben E. S. (1971): There She Blows: A Narrative of a Whaling Voyage in the Indian and South Atlantic Oceans. Middletown: Wesleyan UP.

- Ferguson, Robert (1936): *Harpooner: A Four-year Voyage on the Barque Kathleen, 1880–1884*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Haley, Nelson C. (1948): *Whale Hunt: The Narrative of a Voyage by Nelson Cole Haley, Harpooner in the Ship Charles W. Morgan, 1849–1853*. New York: Ives Washburn.
- Hazen, Jacob A. (1853): *Five Years Before the Mast, or, Life in the Fosrecastle Aboard of a Whaler and Man-of-War*. New York: International Book Co.
- Holden, Horace (1836): *A Narrative of the Shipwreck, Captivity and Sufferings of Horace Holden and Benj. H. Nute, who Were Cast Away in the American Ship Mentor, on the Pelew Islands, in the Year 1832; and for Two Years Afterwards Were Subjected to Unheard of Sufferings Among the Barbarous Inhabitants of Lord North's Island*. Boston: Russell, Shattuck & Co.
- Lay, William/Hussey, Cyrus M. (1828): *A Narrative of the Mutiny, on Board the Ship Globe, of Nantucket, in the Pacific Ocean, Jan. 1824, and the Journal of a Residence of Two Years on the Mulgrave Islands, with Observations on the Manners and Customs of the Inhabitants*. New London: W. Lay & C. M. Hussey.
- Nordhoff, Charles (1855): *Whaling and Fishing*. New York: Dodd, Mead & Co.
- Olmsted, Francis A. (1841): *Incidents of a Whaling Voyage: To Which Are Added Observations on the Scenery, Manners and Customs, and Missionary Stations of the Sandwich and Society Islands*. New York: D. Appleton.
- o. Verf. (o. J.): *Logbook "Kathleen", 1880–1884*. New Bedford Free Public Library, Whaling Collection Archives.
- Prior, James (1819): *Voyage Along the Eastern Coast of Africa, to Mosambique, Johanna, and Quiloa; to St. Helena; to Rio de Janeiro, Bahia, and Pernambuco in Brazil, in the Nisus Frigate*. London: Richard Phillips.
- Robbins, Charles H. (1913): *The Gam: Being a Group of Whaling Stories*. Salem: Newcomb & Gauss.
- Smith, Lucy P. (1925): *My Adventures Afloat. Martha's Vineyard Museum: Record Unit 207, Whaling and the Vineyard, 1793–1925, Series VI, Subseries C, Box 4, Folder 3*.
- Smith, Thomas W. (2009): *A Narrative of the Life, Travels, and Sufferings of Thomas W. Smith. Comprising an Account of his Early Life, his Travels during Eighteen Voyages to various Parts of the World, during which he was Five Times Ship Wrecked, thrice on a Desolate Island and near the South Pole, once upon the Coast of England, and once on the Coast of Africa. 1844*. Ed. Damien Sanders. Dinan: Nunatak Press.
- Thompson, S. C. (1925): *A Whaling Cruise in the „Sea Fox“*. In: *The Yale Review* 15/1: 141–61.

Sekundärliteratur

- Alden, Dauril (1964): *Yankee Sperm Whalers in Brazilian Waters, and the Decline of the Portuguese Whale Fishery (1773–1801)*. In: *The Americas* 20/3: 267–288.
- Alpers, Edward A. (1977): *Madagascar and Mozambique in the Nineteenth Century: The Era of the Sakalava Raids (1800–1820)*. In: *Omalasy Anio* 5-6: 36–53.

- Bennett, Norman R./Brooks, George E. (eds., 1965): *New England Merchants in Africa: A History Through Documents, 1802 to 1865*. Boston: Boston UP.
- Best, Peter B. (2006): *The Presence of Right Whales in Summer on the West Coast of South Africa: The Evidence from Historical Records*. In: *African Journal of Marine Science* 28/1: 159-66.
- Best, Peter B./Ross, Graham J. B. (1986): *Catches of Right Whales from Shore-Based Establishments in Southern Africa, 1792–1805*. In: *Reports of the International Whaling Commission Special Issue* 10: 275-89.
- Booth, Alan R. (1964): *American Whalers in South African Waters*. In: *South African Journal of Economics* 32/4: 278-82.
- Booth, Alan R. (1976): *The United States Experience in South Africa, 1784–1870*. Kapstadt/Rotterdam: A. A. Balkema.
- Brunold, Georg (1994): *Afrika gibt es nicht: Korrespondenzen aus drei Dutzend Ländern*. Frankfurt a. M.: Eichborn.
- Busch, Briton C. (1994): *Whaling Will Never Do for Me: The American Whaleman in the Nineteenth Century*. Lexington: UP of Kentucky.
- Cooper, Frederick/Stoler, Ann L. (1997): *Between Metropole and Colony: Rethinking a Research Agenda*. In: Cooper, Frederick/Stoler, Ann L. (eds.): *Tensions of Empire: Colonial Cultures in a Bourgeois World*. Berkeley: University of California Press, 1-58.
- Coupland, Reginald (1968): *East Africa and its Invaders: From the Earliest Times to the Death of Seyyid Said in 1856*. Oxford: Clarendon Press.
- Creighton, Margaret S. (1990): *Fraternity in the American Forecastle, 1830–1870*. In: *The New England Quarterly* 63/4: 531-57.
- Creighton, Margaret S. (1995): *Rites & Passages: The Experience of American Whaling, 1830–1870*. Cambridge/New York/Melbourne: Cambridge UP.
- Dening, Greg (1980): *Islands and Beaches: Discourse on a Silent Land – Marquesas, 1774–1880*. Honolulu: UP of Hawaii.
- Dubins, Barbara D. (1974): *A Political History of the Comoro Islands, 1795–1886*. Unpublished Dissertation. Boston University.
- Flayderman, Norman (1972): *Scrimshaw and Scrimshanders; Whales and Whalemen*. New Milford: N. Flayderman.
- Foulke, Robert C. (2001): *Voyage Narratives*. In: Gidmark, Jill B. (ed.): *Encyclopedia of American Literature of the Sea and Great Lakes*. Westport: Greenwood Press, 461-4.
- Frank, Stuart M. (1991): *Dictionary of Scrimshaw Artists*. Mystic: Mystic Seaport Museum.
- Gilje, Paul A. (2004): *Liberty on the Waterfront: American Maritime Culture in the Age of Revolution*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Griffiths, Charles L. et al. (2004): *Impacts of Human Activities on Marine Animal Life in the Benguela: A Historical Overview*. In: *Oceanography and Marine Biology: An Annual Review* 42: 303-92.
- Haywood, Carl N. (1967): *American Whalers and Africa*. Unpublished Dissertation. Boston University.
- Hohman, Elmo P. (1928): *The American Whaleman: A Study of the Conditions of Labor in the Whaling Industry*. New York/London/Toronto: Longmans, Green & Co.

- Hugill, Stan (ed., 1984): *Shanties from the Seven Seas: Shipboard Work-songs and Songs Used as Work-songs from the Great Days of Sail*. 2nd Edition. London et al.: Routledge & Paul.
- Juneja, Monica (2003): Debatte zum Postkolonialismus aus Anlass des Sammelbandes ‚Jenseits des Eurozentrismus‘ von Sebastian Conrad und Shalini Randeria. In: *WerkstattGeschichte* 34: 88-96.
- Kinahan, Jill (1990): *The Impenetrable Shield: HMS Nautilus and the Namib Coast in the Late Eighteenth Century*. In: *Cimbebesia* 12: 23-61.
- Kinahan, Jill (2000): *Cattle for Beads: The Archaeology of Historical Contact and Trade on the Namib Coast*. Uppsala: Department of Archaeology and Ancient History.
- Lefkowitz, Edward J. (2001): *Whaling Narratives*. In: Gidmark, Jill B. (ed.): *Encyclopedia of American Literature of the Sea and Great Lakes*. Westport: Greenwood Press, 468-470.
- Lemisch, Jesse (1968): *Jack Tar in the Streets: Merchant Seamen in the Politics of Revolutionary America*. In: *The William and Mary Quarterly* 25/3: 371-407.
- Lund, Judith N. (2010): *Barratry in the America Whaling Industry*. In: Ringstad, Jan Erik (ed.): *Whaling and History III*. Sandefjord: Vestfoldmuseene IKS, avd. Hvalfangstmuseet, 93-100.
- Lund, Judith N. et al. (2011): *Whaling Crew List Database*. New Bedford Whaling Museum, http://www.whalingmuseum.org/online_exhibits/crewlist (02.06.2016).
- Macy, Obed (1835): *The History of Nantucket: Being a Compendious Account of the First Settlement of the Island by the English, together with Rise and Progress of the Whale Fishery, and other Historical Facts Relative to Said Island and its Inhabitants*. Boston: Hilliard, Gray & Co.
- Martin, Phyllis M. (1972): *The External Trade of the Loango Coast, 1576–1870: The Effects of Changing Commercial Relations on the Vili Kingdom of Loango*. Oxford: Clarendon Press.
- Martin, Phyllis M. (1985): *Cabinda and Cabindans: Some Aspects of an African Maritime Society*. In: Stone, Jeffrey C. (ed.): *Africa and the Sea*. Aberdeen: Aberdeen University African Studies Group, 80–96.
- Martin, Phyllis M. (1987): *Family Strategies in Nineteenth-Century Cabinda*. In: *The Journal of African History* 28/1: 65–86.
- McDevitt, Joseph L. (1978): *The House of Rotch: Whaling Merchants of Massachusetts, 1734–1828*. Unpublished Dissertation. The American University.
- Miller, Pamela A. (1979): *And the Whale is Ours: Creative Writing of American Whalers*. Boston; Sharon: D. R. Godine; Kendall Whaling Museum.
- Pinto, Alberto O. (2006): *Cabinda e as construções da sua história (1783–1887)*. Lissabon: Dinalivro/Fundação Eng. António de Almeida.
- Richards, Rhys/Du Pasquier, Thierry (1989): *Bay Whaling off Southern Africa, c. 1785–1805*. In: *South African Journal of Marine Science* 8: 231-250.
- Sanderson, Ivan T. (1956): *Follow the Whale*. Boston, Toronto: Little, Brown & Co. Schlögel, Karl (2003): *Im Raume lesen wir die Zeit: Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik*. München: Carl Hanser.
- Schürmann, Felix (2013): *Jenseits des Eindeutigen: Die Geschichte der Kapverden unterläuft gängige Rassismustheorien*. In: *iz3w* 339: 41-4.

- Schürmann, Felix (2014): Die Wale, ihre Jäger und der Strand von Annobón. In: Speitkamp, Winfried/Zehnle, Stephanie (Hrsg.): *Afrikanische Tierräume: Historische Verortungen*. Köln: Köppe, 43-76.
- Shepherd, Gill (1980): The Comorians and the East African Slave Trade. In: Watson, James L. (ed.): *Asian and African Systems of Slavery*. Berkeley: University of California Press, 73-99.
- Sherman, Stuart C. (1983): The Nature, Possibilities and Limitations of Whaling Logbook Data. In: Tillman, Michael F./Donovan, Gregory P. (eds.): *Historical Whaling Records. Reports of the International Whaling Commission, Special Issue 5*. Cambridge: International Whaling Commission, 35-9.
- Sherman, Stuart C. (1965): *The Voice of the Whaleman: With an Account of the Nicholson Whaling Collection*. Providence: Providence Public Library.
- Sherman, Stuart C. (1986): *Whaling Logbooks and Journals, 1613–1927: An Inventory of Manuscript Records in Public Collections*. New York/London: Garland.
- Smith, Tim D. et al. (2014): Spatial and Seasonal Distribution of American Whaling and Whales in the Age of Sail. In: *PLoS ONE* 7/4: e34905. doi:10.1371/journal.pone.0034905. <http://www.plosone.org/article/info%3Adoi%2F10.1371%2Fjournal.pone.0034905> (02.06.2016).
- Stackpole, Edouard A. (1953): *The Sea-Hunters: The New England Whalers During Two Centuries, 1635–1835*. Philadelphia et al.: Lippincott.
- Starbuck, Alexander (1989): *History of the American Whale Fishery*. Secaucus: Castle Books.
- Townsend, Charles H. (1931): Where the Nineteenth Century Whaler Made His Catch. In: *New York Zoological Society Bulletin* 34/6: 173-179.
- Twain, Mark (1997): *Mark Twain's Letters, Vol. 5: 1872–1873*. Edited by Lin Salamo & Harriet Elinor Smith. Berkeley/London: University of California Press.
- Ulrich, Nicole (2009): Dr Anders Sparrman: Travelling with the Labouring Poor in the Late Eighteenth-Century Cape. In: *South African Historical Journal* 61/4: 731-749.