Felix Schürmann

Die Reisenden, die Fliehenden und die Kommenden

Amerikanische Walfänger als Objekte afrikanischer Aneignung im 19. Jahrhundert

Zu den hervorstechenden Merkmalen des Hochsee-Walfangs amerikanischer Prägung zählt seine globale Reichweite. Möglich wurde sie durch eine technische Innovation: Ab Mitte des 18. Jahrhunderts ließen Eigner von Walfängern in den nordamerikanischen Kolonien Großbritanniens die zuvor an Land betriebenen Trankochereien auf den Schiffsdecks verbauen. Dies erlaubte es den Seeleuten, erlegte Wale an Bord zu verarbeiten und mithin fernab von Land zu operieren – über Wochen, Monate, Jahre. Die Integration des vollständigen Produktionsprozesses im Schiffsraum verwandelte einen Walfänger nicht nur in einen fabrikähnlichen Betrieb, sondern auch in ein »Verknüpfungsmittel« – diesen Begriff gebrauchte 1833 der Geograf Carl Ritter für Hochseeschiffe im Allgemeinen, um ihre konnektive Funktion herauszustellen.[1] Denn das Netz aus Jagdgebieten, Versorgungsstationen, Umladehäfen und Transportketten, das Walfänger nach und nach um alle Weltmeere spannten, war ein neuartiges Netz: Da Walfänger den Wegen ihrer Beute folgten, deckte sich ihre Topographie nicht mit den etablierten Routen etwa der Transatlantik- oder der Ostindienschifffahrt.

Es liegt daher nahe, den amerikanischen Walfang[2] nicht allein im Hinblick auf wirtschaftliche oder ökologische Gesichtspunkte zu untersuchen, sondern auch als Mobilitäts- und

1 Carl Ritter, Über das historische Element in der geographischen Wissenschaft, in: Abhandlungen der Königlichen Akademie der Wissenschaften zu Berlin 1833, Berlin 1835, S. 41–67, hier S. 55. Zur räumlichen Expansions- und Explorationsdynamik des Walfangs im 18. und 19. Jahrhundert siehe etwa die umfassende Überblicksdarstellung von Eric J. Dolin, Leviathan: The History of Whaling in America, New York/London 2007. Im vorliegenden Aufsatz stütze ich mich generell auf meine Untersuchung über die sozial- und kulturgeschichtlichen Nebenfolgen des Walfangs an der Ost- und Westküste Afrikas im 18. und 19. Jahrhundert. Sie enthält ausführliche Literaturhinweise zu denjenigen Aspekten, die ich im Folgenden nur überblicksartig referenziere: Felix Schürmann, Der graue Unterstrom: Walfänger und Küstengesellschaften an den tiefen Stränden Afrikas, 1770–1920, Frankfurt a. M./New York 2017.

2 Der Begriff »amerikanischer Walfang« – genauer: »Hochsee-Walfang amerikanischer Prägung« – bezeichnet in der Forschung häufig eine vor allem anhand technik- und wirtschaftsgeschichtlicher Aspekte bestimmte Epoche des Walfangs. Sie wurde zu etwa 80 Prozent von den Vereinigten Staaten dominiert, wo man im internationalen Vergleich am meisten Kapital, Arbeitskraft und Expertise in die Jagd auf Wale investierte. So verstanden, zählten auch Walfänger aus Europa und manchen seiner Kolonien zum »amerikanischen Walfang«. Für ein dahin gehendes Periodisierungsmodell siehe Randall R. Reeves/Tim D. Smith, A Taxonomy of World Whaling: Operations and Eras, in: James A. Estes u. a. (Hg.), Whales, Whaling, and Ocean Ecosystems, Berkeley 2006, S. 82–101. Im Weiteren beziehe ich mich allein auf den von Häfen der Vereinigten Staaten aus betriebenen Walfang, weil zu ihm weitaus mehr Quellen vorliegen als zu den von Europa aus unternommenen Fahrten.

Konnektivitätsphänomen. Als reisende Objekte trugen Walfänger Menschen, Dinge, Tiere und Ideen durch die Welt und wirkten so an der Herausbildung globaler Verflechtungen mit. Ihre Fahrten führten Walfänger auch in die Küstenmeere Afrikas. Wie in anderen Weltregionen legten sie dort regelmäßig Zwischenhalte an Land ein, zuvorderst um sich zu verproviantieren und Holz zur Befeuerung der Trankessel zu bunkern. Diesen Bedarf deckten die Seeleute ganz überwiegend durch Tauschhandel: Um globale Wertgefälle zum eigenen Vorteil zu nutzen, führten sie Kleidungsstücke, Baumwollstoffe und vor allem Kleingegenstände des alltäglichen Gebrauchs mit – etwa Beile, Pfeifen, Draht –, die im Handel mit afrikanischen Küstengesellschaften vorteilhafte Tauschwerte zu erzielen vermochten.

Viele Zwischenhalte beinhalteten nicht allein den Transfer von Dingen, sondern auch den von Menschen. Denn durch Desertionen, Entlassungen und Todesfälle verloren Walfänger auf nahezu jeder Fahrt Arbeitskräfte. Die Schiffsführer nutzten Zwischenhalte daher auch, um neue Männer zu rekrutieren und die Ränge wieder aufzufüllen. Überdies sandten viele Eigner ihre Schiffe von vornherein unterbemannt aus, weil sich Arbeitskräfte in anderen Weltteilen kostengünstiger rekrutieren ließen als in den Vereinigten Staaten.

Der Schiffsraum avancierte so zu einer Arena des Zusammentreffens und Zusammenwirkens von Männern aus verschiedenen, oft weit voneinander entfernten Weltteilen.[3] Für welche Zwecke und in welcher Weise machten sich Afrikaner, die in diesen Zusammenhängen auf Walfänger gelangten, die Schiffe ihrerseits zu eigen? Wie nahm ein Schiff seinerseits auf das Selbstverständnis und das Zusammenleben derer Einfluss, die mit ihm reisten? Mit diesen Fragen stellt die nachfolgende Objektgeschichte des Walfängers einen Aspekt in den Vordergrund, der in anderen Aufsätzen des vorliegenden Hefts eine weniger prominente Rolle einnimmt: Nicht ein transferiertes, sondern ein transferierendes Objekt bildet den Ausgangspunkt der Betrachtung. Daher auch können die Schiffe nicht in dem Sinne umstrittene Objekte sein, wie es etwa die Trophäen kolonialer Eroberer und mit ihnen verbündeter Wissenschaftler geworden sind. Diejenigen aber, die auf Walfängern arbeiteten, lebten und reisten, richteten durchaus konfligierende Ansprüche an die Schiffe, wie im Weiteren zu zeigen sein wird.

Mit welchen Absichten afrikanische Männer auf Walfängern anheuerten, wie sie ihre Fahrten mitgestalteten und welche Ziele sie im Anschluss verfolgten, ist bislang nur punktuell untersucht worden. Einige Fälle der Rekrutierung von Afrikanern hat Carl Norman Haywood in seiner Dissertation *American Whalers and Africa* zusammengetragen, die allerdings unveröffentlicht geblieben ist.[4] Weitere Befunde wurden für Seeleute von den Kapverdischen Inseln eruiert;[5] auch für die vorliegende Untersuchung stellen Männer von dem westafrikanischen Archipel einen wesentlichen Bezugspunkt dar. Nicht auf Afrika orientiert, der vorliegenden Analyse in der Problemstellung aber nahestehend, ist die Forschung des hawaiischen Historikers David Chappell. In seiner 1997 erschienenen Studie über *Oceanian Voyagers on Euroamerican Ships* zeigt Chappell, wie Tausende Männer aus pazifischen Inselgesellschaften

3 James B. Farr, A Slow Boat to Nowhere: The Multi-Racial Crews of the American Whaling Industry, in: The Journal of Negro History 68 (1983) 2, S. 159–170.

4 Carl N. Haywood, American Whalers and Africa, Diss. Boston University 1967.

5 Siehe insb. Briton C. Busch, Cape Verdeans in the American Whaling and Sealing Industry, 1850–1900, in: American Neptune 45 (1985), S. 104–116; Marilyn Halter, Between Race and Ethnicity: Cape Verdean American Immigrants, 1860–1965, Urbana 1993; dies., Cape Verdeans in the U.S., in: Luís Batalha/Jørgen Carling (Hg.), Transnational Archipelago: Perspectives on Cape Verdean Migration and Diaspora, Amsterdam 2008, S. 35–46; Donald Warrin, So Ends This Day: The Portuguese in American Whaling, 1765–1927, North Dartmouth 2010.

Walfänger unter anderem nutzten, um eigene Reisevorhaben zu verwirklichen, Dinge zu beschaffen und Wissen über ferne Weltregionen zu erlangen. Chappells Geschichte ist eine anregend herausfordernde, die sich nicht reibungsfrei in paradigmenbildende Meistererzählungen etwa von der europäischen Expansion als einseitiger Bemächtigung der Welt einpassen lässt. Chappell selbst spricht von den Schiffen als reisenden Grenzräumen (»periplean frontiers«) und als Vehikeln einer indigenen Gegenerkundung (»counter-exploring«) der Welt.[6] Lassen sich dahin gehende Aneignungs- und Umnutzungsweisen auch am Fall von Afrikanern auf Walfängern beobachten?

Mit den aufgeworfenen Fragen stellt sich für den vorliegenden Aufsatz ein Problem, das die Geschichtsforschung zu subalternen Akteursgruppen seit jeher umtreibt: Wie lassen sich Einsichten in Lebensstrategien, Taktiken und handlungsleitende Motive von Menschen gewinnen, die keine Texte hinterlassen haben und keine Interviews mehr geben können? Ich begegne dieser Herausforderung hier mit einem Ansatz aus der Sozialgeschichtsforschung, wie ihn etwa der südafrikanische Historiker Rhys Isaac prominent vertreten hat und den auch Chappell verfolgt. Demnach gilt es, Bedeutungen und Intentionen aus den Praktiken von Akteuren zu entschlüsseln, wie sie in Quellen äußerer Beobachter erkennbar sind. In den Worten Isaacs: »Actions must be viewed as statements.«[7]

Freilich setzt dieser Forschungsansatz – wie jede konzeptuelle und methodische Entscheidung – den Möglichkeiten der Einsicht auch Grenzen. Nicht *per se*, aber doch in der Praxis vieler sozialhistorischer Untersuchungen lässt er den Menschen als *homo oeconomicus* erscheinen, der sein Handeln zweckrational auf die Maximierung seines materiellen Nutzens richtet. Doch die Beweggründe, aus denen heraus Männer auf Walfängern anheuerten, waren vielgestaltiger. So zeigen Selbstzeugnisse amerikanischer Seeleute, dass sich manche von einer langen Schiffsreise etwa die Heilung von Krankheiten versprachen[8] oder religiöse Erweckung zu finden hofften.[9] Verfolgten Afrikaner dahin gehende Absichten – oder auch solche Motive, für die afrikanische Gesellschaften Begriffe hatten, europäisch-amerikanische aber nicht –, so erschlossen sie sich äußeren Beobachtern gewöhnlich kaum.

Quellen, die sich für eine solche Befragung eignen, finden sich für den vorliegenden Fall vor allem in den Walfangarchiven der Vereinigten Staaten. Seeleute amerikanischer und europäischer Herkunft – ganz überwiegend Weiße, aber auch manche Afroamerikaner – haben Reiseberichte, Lebenserinnerungen, Briefe und Tagebücher überliefert, von denen einige auch von Afrikanern im Walfang berichten. Logbücher von Walfängern enthalten Mannschaftslisten, verzeichnen personelle Zu- und Abgänge und schildern mitunter Geschehnisse an Bord oder bei Landgängen. Landseitig geben vereinzelt Konsulatsakten oder etwa Mis-

6 David A. Chappell, Double Ghosts: Oceanian Voyagers on Euroamerican Ships, Armonk 1997. Hier beziehe ich mich auf die dem Buch zugrunde liegende, weitaus detailliertere Dissertation: David A. Chappell, Beyond the Beach: Periplean Frontiers of Pacific Islanders aboard Euroamerican Ships, 1768–1887, Diss. University of Hawai'i 1991.

7 Rhys Isaac, The Transformation of Virginia, 1740–1790, Chapel Hill 1982, S. 324.

8 Siehe etwa Richard H. Dana, Two Years Before the Mast: A Personal Narrative of Life at Sea, New York 1840.

9 Zum Erweckungsmotiv in Reiseberichten amerikanischer Seeleute siehe Robert C. Foulke, Voyage Narratives, in: Jill B. Gidmark (Hg.), Encyclopedia of American Literature of the Sea and Great Lakes, Westport 2001, S. 461–464; Edward J. Lefkowicz, Whaling Narratives, in: Gidmark, Encyclopedia, S. 468–470.

sionarsschriften über Praktiken von Afrikanern in Bezug auf Walfänger Auskunft.[10] Auf der Grundlage dieser Quellen unterscheide ich drei Hauptpraktiken der Aneignung und strukturiere die nachfolgende Darstellung entsprechend: die Nutzung beziehungsweise Umnutzung von Walfängern erstens für eigene Reisevorhaben mittlerer Reichweite, zweitens zur Fluchtmigration in die Vereinigten Staaten und drittens zum sozialen und ökonomischen Aufstieg.

Die Reisenden

Wale sind Wanderer. Wie die Huftiere der afrikanischen Savannen ziehen sie zu unterschiedlichen Jahreszeiten in unterschiedliche Gebiete. Und wie manche Wildbeutergemeinschaften in Afrika folgten Walfänger ihrer Beute. Wenn die Umstände es zuließen, operierten sie häufig von Mai bis Oktober beziehungsweise von November bis April in jeweils einem *whaling ground*, wie die Seeleute ihre Jagdgebiete nannten. Dadurch gewann der Fahrtverlauf eine Berechenbarkeit, die den Schiffsführern eine praktische Option eröffnete: In nahegelegenen Küstengesellschaften konnten sie Arbeiter rekrutieren, die für die Dauer der jeweiligen Jagdsaison die Stammbesatzung ergänzten.[11] Jagte die Mannschaft in unmittelbarer Küstennähe, so heuerte ein Schiffsführer mitunter sogar nur für einige Tage Männer vom Land an.[12] Wie für fast alles auf einem Schiff fanden Seeleute auch für solche Saisonarbeiter ein eigenes Wort: *seasoners*.

Die Kernfunktion der *seasoners* bestand im Abfangen von Produktionsspitzen. Auf Walfängern traten solche vor allem während der Verarbeitung erlegter Tiere auf: Nach der kraftraubenden, oft mehrstündigen Jagd galt es, den Kadaver abzuspecken, den Speck mehrfach zu zerteilen, aus den Speckstücken Tran auszukochen und diesen schließlich in Fässern im Laderaum zu verstauen. Um die Jagd baldmöglichst fortsetzen zu können, arbeiteten die Seeleute dazu mehrere Tage, mitunter auch länger als eine Woche in Schichten von nicht selten 24 Stunden oder mehr, mit kürzest möglichen Pausen zum Schlafen und Essen.[13] Es war harte Arbeit, dreckige Arbeit, verrichtet in beißendem Gestank, in Blut und Tran, in tiefster Erschöpfung.[14] Aber es war keine voraussetzungsreiche Arbeit. *Seasoners* konnten sie in kurzer Zeit erlernen, selbst wenn sie nie zuvor ein Schiff oder einen Wal gesehen hatten.

Die Rekrutierung von *seasoners* bot sich vor allem dort an, wo eine Beutespezies vergleichsweise verlässlich in relativer Nähe zum Land aufgespürt werden konnte. In den Gewässern um den afrikanischen Kontinent erfüllten im Wesentlichen drei Gebiete diese Voraussetzung: Erstens die Großbuchten des südlichen Afrikas, in denen Walfänger vor allem in den Jahren um 1790 Südkapern (auch: Südlicher Glattwal) nachstellten, zweitens das Seegebiet vor der Ostküste Afrikas, in dem sie zwischen den 1820er und den 1880er Jahren hauptsächlich

10 Zum Wert von Überlieferungen aus dem amerikanischen Walfang für die Geschichtsforschung zu Afrika siehe Felix Schürmann, Überlieferungen amerikanischer Walfänger als Quellen zur afrikanischen Geschichte des 19. Jahrhunderts, in: Stichproben – Wiener Zeitschrift für kritische Afrikastudien 31 (2016), S. 1–26.

11 Elmo P. Hohman, The American Whaleman: A Study of the Conditions of Labor in the Whaling Industry, New York/London/Toronto 1928, S. 225.

12 Siehe etwa Logbuch ADMIRAL BLAKE, 1869–1870, Providence Public Library, Nicholson Whaling Manuscript Collection, Wh A238 1869L, 17.–21.8.1870.

13 Hohman, American Whaleman, S. 167–173.

14 Viele Überlieferungen von Seeleuten enthalten nähere Beschreibungen dieser Arbeit, siehe exemplarisch Ben E. S. Ely, There She Blows: A Narrative of a Whaling Voyage in the Indian and South Atlantic Oceans, Middletown 1971, S. 59–63.

Pottwale jagten, und drittens die niederguineischen Küstengewässer zwischen dem heutigen Kamerun und Angola, die von Mitte des 19. bis Anfang des 20. Jahrhunderts als Jagdgebiet für Buckelwale dienten.[15]

Eine Rekrutierung von *seasoners* setzte voraus, dass in den anliegenden Küstengesellschaften Männer lebten, die ihrerseits zu dieser Arbeit bereit waren. Zwangsrekrutierungen, wie sie etwa die britische Kriegsmarine bis ins frühe 19. Jahrhundert anwandte – zuweilen auch an den Küsten Afrikas[16] –, kamen im Walfang höchst selten vor.[17] Doch nicht überall fanden sich bereitwillige Männer. Aus der Walvis Bay etwa, die an der Küste des heutigen Namibias liegt, ist kein einziger Fall einer Rekrutierung überliefert – trotz der idealtypischen Voraussetzung von zeitlich und räumlich vergleichsweise gut planbarer Operationen unweit von Küstensiedlungen. Die im Umland der Bucht lebende Gesellschaft der ǂAonîn war bis zur Ankunft der ersten Walfänger um 1785 kaum mit Schiffen in Kontakt gekommen, generell kannte sie keine Kultur der Wanderarbeit.[18]

Anders stellte sich dies etwa im oberguineischen Teil der Westküste Afrikas dar. Dort hatten ab dem 16. Jahrhundert zunächst portugiesische Seefahrer Afrikaner als Seeleute, Lotsen und Übersetzer rekrutiert.[19] Manche Küstengesellschaften integrierten die Arbeit auf den Schiffen der Europäer in bestehende Kulturen des temporären oder dauerhaften Migrierens. Den prominentesten Fall bilden die Kru von der Küste des heutigen Liberias: Anknüpfend an eine verbreitete Praxis von Landreisen entlang der Küste heuerten sie ab dem späten 18. Jahrhundert vielfach auf Handelsfahrern und Kriegsschiffen an. In der britischen Atlantikschifffahrt avancierte ihre Arbeitskraft bald zu einer festen Größe. Durch diese Form von Wanderarbeit gelangten Kru in verschiedene Teile der atlantischen Welt; unter anderem in Guyana und in Großbritannien begründeten sie diasporische Gemeinschaften.[20]

Im Hinblick auf den Walfang lässt sich ab Mitte des 19. Jahrhunderts eine ähnliche Entwicklung im Umland von Cabinda beobachten, die hier als eines von mehreren möglichen Beispielen für die Rekrutierung von *seasoners* in Afrika herausgegriffen sei. Die langgestreckte Bucht im Norden der Kongo-Mündung – heute eine Exklave Angolas – gehörte zum Küsten-

15 Die Explorations- und Ausbeutungsdynamik des Walfangs in den Meeren um den afrikanischen Kontinent erläutere ich näher in: Schürmann, Der graue Unterstrom, S. 49–80.

16 Christopher P. Magra, Poseidon's Curse: British Naval Impressment and Atlantic Origins of the American Revolution, Cambridge 2016, S. 75.

17 Allerdings berichtete der britische Kaufmann William White unter Berufung auf Gespräche, die er 1798 in Delagoa Bay geführt habe, dass Walfänger in einigen Fällen *seasoners* gegen ihren Willen an Bord behalten, nach Kapstadt entführt und dort als Sklaven verkauft hätten: William White, Journal of a Voyage Performed in the Lion Extra Indiaman, from Madras to Columbo, and Da Lagoa Bay, on the Eastern Coast of Africa, (Where the Ship Was Condemned) in the Year 1798, London 1800, S. 47. Andere Quellen aus der Bucht enthalten allerdings keine Hinweise, die diese Darstellung erhärten würden.

18 Die Beziehungen zwischen den ǂAonîn und Walfängern diskutiere ich näher in Schürmann, Der graue Unterstrom, S. 81–141.

19 W. Jeffrey Bolster, Black Jacks: African American Seamen in the Age of Sail, Cambridge 1998, S. 50f.

20 Diane Frost, Work and Community Among West African Migrant Workers Since the Nineteenth Century, Liverpool 1999; Monica Schuler, Kru Migration to British and French Guiana, 1841–1857, in: Paul Lovejoy (Hg.), Africans in Bondage: Studies in Slavery and the Slave Trade, Madison 1986, S. 155–201; Elizabeth Tonkin, Creating Kroomen: Ethnic Diversity, Economic Specialism and Changing Demand, in: Jeffrey C. Stone (Hg.), Africa and the Sea, Aberdeen 1985, S. 27–47.

staat Ngoyo, der seit Ende des 18. Jahrhunderts im Zerfall begriffen war. *De facto* herrschte in Cabinda eine Klasse afrikanischer Mittelsmänner des Küstenhandels, die ihre Macht und ihren Reichtum der Mitwirkung an der Verschiffung von Sklaven und Sklavinnen verdankte. In der Umgebung der Bucht beteiligten sich zahlreiche Männer am Transport und an der Bewachung der Gefangenen; Frauen stellten Lebensmittel für sie her.[21] Unter dem Druck der britischen Marineoperationen gegen Sklavenschiffe brach der Sklavenhandel in Cabinda im Laufe der 1860er Jahre zusammen[22] – just zu der Zeit, in der amerikanische Walfänger die Bucht vermehrt als Jagdgebiet für Buckelwale aufsuchten. Nicht wenige *Cabindas*, wie Seeleute die Männer aus der Bucht nannten, fanden auf den Schiffen neue Beschäftigungsmöglichkeiten.

Wie im Fall der Kru begünstigte eine schon ältere Migrationskultur diese Entwicklung. Seit dem 17. Jahrhundert war es in Cabinda verbreitete Praxis, dass junge Männer auf Reisen gingen. Manche zogen mit einer Handelskarawane die Küste entlang, andere wählten den Weg ins Landesinnere. Ab den 1840er Jahren trafen *Cabindas* vermehrt auch in Booten in den portugiesischen Kolonialhäfen Benguela, Luanda und Moçâmedes ein, wo sie sich etwa als Fischer oder Docker verdingten. Weil sie dort landläufig als fähige Arbeiter galten, machten sich *Cabindas* diese Fremdbezeichnung selbstbewusst zu eigen.[23] Auch in den Mannschaften von Handelsschiffen und Sklavenschmugglern fanden sich ab Mitte des 19. Jahrhunderts manche *Cabindas*.[24]

Walfänger stellten für *Cabindas* also nur eine von mehreren Möglichkeiten dar, die Bucht zu verlassen. Da die Schiffsführer ihrerseits im westafrikanischen Seegebiet bevorzugt die Kapverden als Arbeitskräftereservoir nutzten (dazu später mehr), blieb die Zahl der *Cabindas* im Walfang gering. Schiffsführer, die einen Zwischenhalt in Cabinda zur Rekrutierung von *seasoners* nutzten, nahmen nie mehr als vier Männer an Bord, meistens nur einen.[25]

Wie andere *seasoners* wurden *Cabindas* auf dem Schiff den *foremast hands* zugeteilt. Innerhalb der Mannschaft bildeten diese die größte Gruppe – mit je nach Schiffsgröße etwa 15 bis 20 Männern –, zusammengesetzt aus ausgebildeten Vollmatrosen (*able seamen*), erfahrenen, aber unausgebildeten Leichtmatrosen (*ordinary seamen*) sowie den weder ausgebildeten, noch

21 Phyllis M. Martin, Cabinda and Cabindans: Some Aspects of an African Maritime Society, in: ebd., S. 80–96, hier S. 92.

22 Phyllis M. Martin, Family Strategies in Nineteenth-Century Cabinda, in: The Journal of African History 28 (1987) 1, S. 65–86, hier S. 80.

23 Richard F. Burton, Two Trips to Gorilla Land and the Cataracts of the Congo, Bd. 2, London 1876, S. 26; Martin, Cabinda and Cabindans, S. 86, 89–91; dies., The Cabinda Connection: An Historical Perspective, in: African Affairs 76 (1977) 302, S. 47–59, hier S. 48–50; dies., Family Strategies, S. 76.

24 George E. Brooks, Yankee Traders, Old Coasters, and African Middlemen: A History of American Legitimate Trade with West Africa in the Nineteenth Century, Boston 1970, S. 285; Michael Zeuske, Mongos und Negreros: Atlantische Sklavenhändler im 19. Jahrhundert und der iberische Sklavenhandel 1808/1820–1873, in: Christine Hatzky/Ulrike Schmieder (Hg.), Sklaverei und Postemanzipationsgesellschaften in Afrika und der Karibik, Berlin 2010, S. 57–115, hier S. 77–80.

25 Vier Männer rekrutierte im Juli 1881 die *Sunbeam* aus New Bedford: Logbuch SUNBEAM, 1878–1882, New Bedford Free Public Library, Whaling Collection Archives, 30.7.1881. Für einen typischen Fall der Rekrutierung von nur einem Mann siehe beispielhaft Logbuch PEDRO VARELA, 1878–1880, New Bedford Whaling Museum, Whaling Logbooks and Journals, KWM 0761, 19.–29.3.1879.

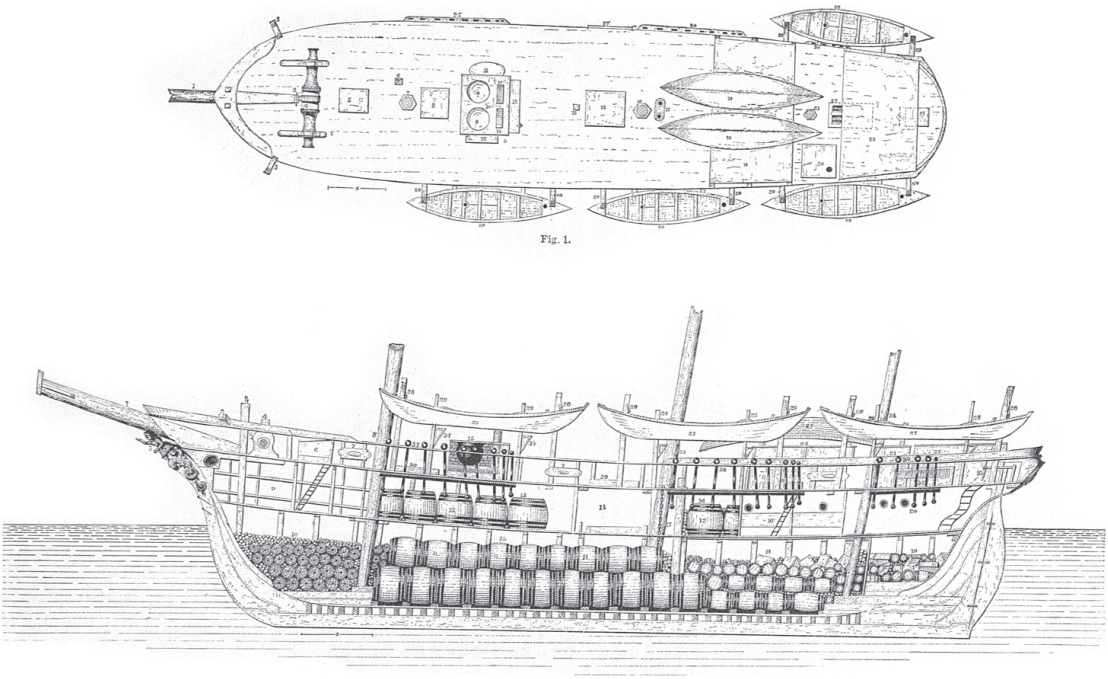

Abb. 1: Deckplan und Horizontalschnitt (angefertigt von C. S. Raleigh) der 300-Tonnen-Bark *Alice Knowles*, gebaut 1878 in Weymouth, Massachusetts. In der Walfangflotte der Vereinigten Staaten bildeten solche Dreimast-Barken mit vier Booten ab Mitte des 19. Jahrhunderts die Mehrheit; Quelle: George B. Goode, The Fisheries and Fishery Industries of the United States, Washington, DC 1887, Abb. 189.

erfahrenen Neulingen (*green hands*).[26] Als Schlaf-, Ess- und Wohnraum diente den *foremast hands* ein oft nur 14 Quadratmeter kleiner Gemeinschaftsraum im Vorschiff unterhalb der Ankerwinsch, den sie *forecastle* nannten (zu den nachfolgenden Verweisen auf den Schiffsraum vgl. Abb. 1). In der Regel teilten sich mehrere Männer eine Bunk (Schlafkoje) und schliefen abwechselnd.[27]

Generell verdinglichte sich im Schiffsraum die hierarchische Strukturierung der Mannschaft, nicht etwa eine Ordnung nach Rassenkategorien. Als symbolische Grenzziehung kam der Segregation eine bedeutende Funktion für die Organisation von Herrschaftsbeziehungen auf beengtem Raum zu – sie bildete sich daher auch keineswegs nur in der Anordnung der Unterkünfte ab. Exemplarisch zeigen etwa die Notizen von Edward Davoll, der zwischen 1847 und 1862 sechs Fahrten amerikanischer Walfänger kommandierte, dass sich die *foremast hands* gewöhnlich nur auf der vorderen Hälfte des Decks, die Inhaber übergeordneter Ränge (wie auch der Koch und der Steward) nur auf der hinteren bewegen durften. Die Offiziere riefen ihre Befehle vom Achterdeck aus und näherten sich dem Vorschiff nicht

26 Margaret S. Creighton, Rites & Passages: The Experience of American Whaling, 1830–1870, Cambridge/New York/Melbourne 1995, S. 30; Hohman, American Whaleman, S. 62, 120.

27 Clifford W. Ashley, The Yankee Whaler, New York 1991, S. 51f.; Briton C. Busch, Whaling Will Never Do for Me: The American Whaleman in the Nineteenth Century, Lexington 1994, S. 13; Creighton, Rites & Passages, S. 28–30; Stephen Currie, Thar She Blows: American Whaling in the Nineteenth Century, Minneapolis 2001, S. 35f.; Hohman, American Whaleman, S. 71, 119f., 125–127.

weiter als bis zum Großmast. *foremast hands* durften das Vorschiff nur auf Befehl verlassen. Als Bindeglied zwischen beiden Schiffsteilen diente der zweite Offizier. Er überwachte gegebenenfalls Arbeiten auf dem Vorschiff, durfte dort mit den *foremast hands* aber nur über das für die Arbeit Notwendige sprechen.[28]

Als *seasoners* blieben *Cabindas* gewöhnlich für jeweils ein oder zwei Jagdsaisons an Bord, also für ein halbes oder für ein Jahr.[29] Anders als bei den Mitgliedern der Stammbesatzung bemaß sich ihre Entlohnung nicht anteilig am Jagderfolg, sondern wurde im Voraus anhand der an Bord zu verbringenden Monate festgelegt. Auf der Grundlage von Quellen aus der Bucht nimmt die Historikerin Phyllis M. Martin an, dass *Cabindas* mit ihrer Anheuerung häufig ein ähnliches Ziel verfolgten wie viele der Seeleute aus den Vereinigten Staaten, auf die sie an Bord trafen: durch eine begrenzte Lebensphase auf See – gewöhnlich im Alter zwischen 15 und 30 Jahren – genug Geld zu verdienen, um nach der Rückkehr ein Haus bauen und eine Familie ernähren zu können.[30]

Einige, wenn auch wohl nur wenige *Cabindas* blieben für mehrere Fahrten im Walfang. Im Unterschied zu *seasoners* gelangten sie mit den Schiffen in die Vereinigten Staaten: Die Abfertigungsdokumente der Zollbehörde von New Bedford verzeichneten zwischen 1877 und 1883 insgesamt 16 Seeleute amerikanischer Walfänger mit Wohnort »Kabenda«. Fünf weitere Männer ohne Wohnortangabe lassen sich der Bucht aufgrund von ihnen zugewiesenen Namen wie »Antonio Kabenda« oder »Samuel Kabenda« zuordnen.[31] Da jedoch die Zollbehörde allein die Mannschaften in See stechender, nicht aber zurückkehrender Walfänger dokumentierte, sind *Cabindas*, die womöglich in den Vereinigten Staaten blieben, in diesen Angaben nicht enthalten.

Wohl häufiger als zur Fernmigration nach Nordamerika nutzten *Cabindas* Walfänger indes für Reisen von mittlerer Reichweite. Sie verließen das Schiff nicht wieder in Cabinda, sondern in anderen Häfen des heutigen Angola wie Luanda, Benguela oder Ambriz. Mitunter heuerten *Cabindas* auch von solchen Häfen aus auf Walfängern an.[32]

Der letztgenannte Aspekt scheint mir auf eine verbreitete Taktik von *seasoners* hinzuweisen: die Instrumentalisierung von Walfängern für Reisevorhaben von mesoregionaler Dimension. Beobachten lässt sich dies etwa auch an der Ostküste Afrikas. Im Zuge ihrer Jagd auf Pottwale im westlichen Indischen Ozean suchten Walfänger unter anderem die Komoreninsel Anjouan regelmäßig auf. Schiffsführer mussten zur Festlegung des Fahrtverlaufs in diesem Seegebiet nicht nur das Migrationsverhalten der Wale berücksichtigen, sondern auch den jahreszeitlichen Wechsel der Monsunwinde. Unter diesen Bedingungen steuerten sie Anjouan oft zweimal pro Saison an: einmal im April oder Mai, wenn der einsetzende Südwestmonsun Gelegenheit bot, die Walgründe des westlichen Indischen Ozeans von Süd nach Nord abzufahren, und ein weiteres Mal im August, bevor der Nordostmonsun stürmisches Wetter in die Region trieb. Für die Rekrutierung von *seasoners* bot die dadurch bedingte Vor-

28 Edward S. Davoll, The Captain's Specific Orders on the Commencement of a Whale Voyage to his Officers and Crew, New Bedford 1981, S. 10f., 15.

29 Logbuch PEDRO VARELA, 1878–1880, New Bedford Whaling Museum, Whaling Logbooks and Journals, KWM 0761, 29.3.1879 & 13.4.1880.

30 Martin, Cabinda and Cabindans, S. 91.

31 Judith N. Lund u. a., Whaling Crew List Database, New Bedford 2011, https://www.whalingmuseum.org/online_exhibits/crewlist/ (letzter Zugriff 22.6.2017).

32 Robert Newton an den amerikanischen Konsul in Lissabon, 26.1.1881, National Archives and Records Administration, Records of Foreign Service Posts, Record Group 84, Loanda, Vol. 004, Despatch Book, 1880–1892.

hersehbarkeit der Zwischenhalte eine günstige Voraussetzung. Doch nicht alle Männer, die in Mutsamudu – dem Haupthafen von Anjouan – auf einem Walfänger anheuerten, gingen auch dort wieder von Bord. Manche Anjouanis vereinbarten im Voraus, in einem anderen Hafen entlang der Route abzumustern, etwa auf Sansibar.[33] Solche Praktiken rückten die Wanderarbeit auf Walfängern in die Nähe der Passagierschifffahrt. Tatsächlich ließen sich bisweilen auch Reisende von den Komoren gegen Bezahlung als Passagiere auf umliegende Inseln bringen[34] – und ermöglichten den Schiffsführern damit das ein oder andere Nebengeschäft.

Die Beispiele der *Cabindas* und der Anjouanis ließen sich unschwer ergänzen. Unter anderem heuerten *seasoners* auch auf Sansibar und in Delagoa Bay (Mosambik) auf Walfängern an. Einen Fall von der Insel Annobón, die im Golf von Guinea liegt und heute zu Äquatorialguinea gehört, möchte ich exemplarisch für den zirkulären Charakter mancher Reiserouten anführen: Im August 1880 heuerten vier Annobonesen auf der *Bertha* aus New Bedford an. Nach mehr als einem Jahr, im Oktober 1881, verließen sie die Bark in Cabinda und gingen dort auf die *Clarice* aus Edgartown, um mit ihr zurück auf die Insel zu gelangen.[35]

Gaben die Taktiken und Praktiken von Afrikanern, die Walfänger für eigene Reisevorhaben zu nutzen suchten, Anlass zu Konflikten? Durchaus. Und zwar vor allem dann, wenn diese den Interessen des Schiffsführers zuwiderliefen. Dazu kam es etwa, wenn sich Männer während eines Zwischenhalts unerlaubt auf dem Schiff versteckten. Gelang es ihnen, sich bis einige Tage nach dem Auslaufen verborgen zu halten (oder von Helfern aus der Mannschaft verbergen zu lassen), so durften sie damit rechnen, dass der Schiffsführer eine Umkehr als zu aufwändig beurteilte und sie an Bord behielt. Das Entdecken solcher blinder Passagiere verzeichnen Logbücher von Walfängern an der West- wie an der Ostküste Afrikas,[36] wenngleich nirgendwo häufig.

Logbuchangaben über blinde Passagiere sollte man allerdings mit Argwohn begegnen – und zwar nicht nur in offensichtlich zweifelbehafteten Fällen wie dem der *Charles Colgate* aus New London, auf die sich 1875 während eines Zwischenhalts im kapverdischen Hafen Furna nicht weniger als 13 blinde Passagiere geschlichen haben sollten.[37] Die US-amerikanische Gesetzeslage verlangte von Schiffsführern, jede während der Fahrt vorgenommene Rekrutierung bei nächster Gelegenheit in einem Konsulat amtlich bestätigen zu lassen. Dafür fiel jeweils eine Gebühr an.[38] Zur Umgehung dieser Kosten ließ sich mancher Schiffsführer

33 Haywood, American Whalers and Africa, S. 101; Logbuch A. R. TUCKER, 1857–1861, New Bedford Free Public Library, Whaling Collection Archives, 6.7.1858, 11.12.1859, 26.6.1860, 30.6.1860; Logbuch MARCELLA, 1873–1876, New Bedford Whaling Museum, Whaling Logbooks and Journals, KWM 0134, 1.9.1874.

34 Logbuch JOHN DAWSON, 1870–1872, New Bedford Free Public Library, Whaling Collection Archives, 26.7.1871; Logbuch PALESTINE, 1839–1842, Phillips Library, Peabody Essex Museum, Manuscript Collections, LOG 1839P, 29.5.1840.

35 Logbuch BERTHA, 1878–1881, Providence Public Library, Nicholson Whaling Manuscript Collection: Wh B538 1878L, 28.8.1880 & 1.10.1881.

36 Logbuch FALCON, 1887–1890, New Bedford Whaling Museum, Whaling Logbooks and Journals, KWM 0088, 26.7.1888; Logbuch JOHN DAWSON, 1870–1872, New Bedford Free Public Library, Whaling Collection Archives, 26.7.1871; Logbuch PALESTINE, 1839–1842, Phillips Library, Peabody Essex Museum, Manuscript Collections, LOG 1839P, 29.5.1840.

37 Busch, Cape Verdeans in the American Whaling and Sealing Industry, S. 109.

38 Hohman, American Whaleman, S. 80.

wohl dazu verleiten, einen im gegenseitigen Einvernehmen rekrutierten Mann im Logbuch als blinden Passagier zu verzeichnen.[39] Illegale waren gebührenfrei.

Wo Walfänger ankerten oder anlegten, blieben Männer zurück – nicht immer, aber sehr häufig. Das unerlaubte Entfernen, im Walfang wie im Militär »desertieren« genannt,[40] bildete ein zweites Konfliktfeld um die Instrumentalisierung der Schiffe durch Afrikaner für eigene Reisen. Die US-amerikanische Gesetzeslage verbot es Seeleuten, ihr Arbeitsverhältnis einseitig zu kündigen. Da aber Schiffsführer vielen Entlassungsgesuchen die Zustimmung verweigerten, blieb das Desertieren oft die einzige Möglichkeit, einen Walfänger vor dem regulären Ende der Fahrt lebend zu verlassen.[41] Generell wiesen amerikanische Walfänger hohe Desertionsraten auf. Eine Untersuchung von 15 zwischen 1843 und 1862 unternommenen Fahrten zeigt, dass von den anfänglich insgesamt 489 Männern alles in allem 143 desertierten (29,2 Prozent).[42] In Einzelfällen summierte sich die Zahl der im Fahrtverlauf geflohenen Seeleute auf bis zu zwei Drittel der Mannschaft.[43]

Seeleute desertierten aus diversen Gründen. Viele suchten sich den zumutungsreichen Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord zu entziehen. Andere folgten den Verlockungen eines Neuanfangs auf einer tropischen Palmeninsel[44] – unter ihnen gerade auch afro-amerikanische Männer, die in den Vereinigten Staaten Unterdrückung und Diskriminierung erfuhren.[45] Oft häuften sich Desertionen, wenn sich der Misserfolg einer Fahrt abzeichnete: Mit Blick auf ihre Verdienstaussichten trachteten viele Seeleute dann nach einer Desertion in einem Hafen mit hohem Verkehrsaufkommen, wo sie ein glücklicheres Schiff zu finden hofften.[46]

Daneben gab es auch Männer, die von Vornherein nur deshalb auf einem Walfänger anheuerten, um ihn an einem bestimmten Ort irregulär zu verlassen. Gerade in Zeiten eines Goldrauschs wurden Walfänger von vielen als Vehikel für eine kostenlose Überfahrt in die jeweiligen Fundregionen genutzt.[47] Anzunehmen ist, dass auch manche Afrikaner entsprechende Absichten verfolgten. Gerade Männer, die mit einem Walfänger in die Vereinigten Staaten gelangt waren, heuerten später mitunter aus Heimweh erneut auf einem Schiff an, um damit in ihr Herkunftsland zurückzukehren. Eigner und Kapitäne suchten so motivierte Desertionen zu unterbinden, indem sie mutmaßlich fluchtwilligen Männern Landgänge verweigerten. Bezugnehmend auf Seeleute kapverdischer Herkunft wies etwa der Eigner

39 Dieses Vorgehens wurde beispielsweise Abiel Perry von der *Ann Parry* aus Portsmouth beschuldigt (Logbuch ANN PARRY, 1845–1848, Peabody Essex Museum, Phillips Library, Manuscript Collections, 656 1845A, 26. & 27.11.1847).

40 In der neueren Geschichte ist die Schifffahrt die einzige Institution neben dem Militär, die es als »desertieren« bezeichnet und bestraft, wenn man sich ihr unerlaubt zu entziehen sucht.

41 Hohman, American Whaleman, S. 68f.

42 Ebd., S. 316.

43 Busch, Whaling Will Never Do for Me, S. 92; Daniel Francis, A History of World Whaling, Markham u. a. 1990, S. 108.

44 Currie, Thar She Blows, S. 41; Richard Ellis, Art. Whaling, Traditional, in: William F. Perrin/Bernd Wursig/J. G. M. Thewissen (Hg.), Encyclopedia of Marine Mammals, San Diego 2004, S. 1243–1253, hier S. 1253.

45 Busch, Whaling Will Never Do for Me, S. 90.

46 Paul A. Gilje, Liberty on the Waterfront: American Maritime Culture in the Age of Revolution, Philadelphia 2004, S. 21; Hohman, American Whaleman, S. 65.

47 Gilje, Liberty on the Waterfront, S. 86; Alexander Starbuck, History of the American Whale Fishery, Secaucus 1989, S. 112; Daniel F. Vickers, Rez. von Marcus Rediker, Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700–1750, in: International Journal of Maritime History 1 (1989), S. 311–313, hier S. 313.

Lawrence den Schiffsführer des Schoners *Charles Colgate* aus New London 1877 schriftlich an: »do not let Jose de Pena Boatsteerer go on shore at Cape de Verdes, also look out for four other Portugues.«[48]

Die Fliehenden

Während *seasoners* Walfänger für häufig zirkuläre Reisen mittlerer Reichweite nutzten, begaben sich andere Afrikaner durch das Anheuern auf die Flucht. Der in dieser Hinsicht bedeutendste Fall lässt sich für die bereits genannten Kapverden nachweisen. Walfänger suchten den westafrikanischen, seit dem 15. Jahrhundert von Portugal kontrollierten Archipel spätestens ab Mitte der 1770er Jahre auf. Mit der Zeit konzentrierten sie ihre Zwischenhalte vor allem auf die Inseln Brava, Fogo und São Vicente. Früh, wenn auch zunächst nur vereinzelt, nutzten dort lebende Männer die Schiffe, um die Kolonie zu verlassen.[49]

Zu einer regelmäßigen Erscheinung an Bord avancierten kapverdische Seeleute ab den 1820er Jahren.[50] Begünstigt durch das Ende der Napoleonischen Kriege und des Britisch-Amerikanischen Kriegs trat der amerikanische Walfang in jener Zeit in eine Phase rasanten Wachstums ein. Mitte der 1840er Jahre erreichte die Flotte mit 735 Schiffen ihren allzeitig größten Umfang. Die Zahl der Seeleute, die auf amerikanischen Schiffen Walen nachstellten, bewegte sich in diesen Jahren zwischen 18.000 und 20.000.[51]

In der Folge zeichneten sich Vorboten eines wirtschaftlichen Abschwungs ab, der sich durch den Amerikanischen Bürgerkrieg und das Aufkommen der Erdölförderung noch verschärfen sollte. Allerdings nahm die Zahl kapverdischer Männer auf den Schiffen in dieser Phase erheblich zu – nicht zuletzt, weil der Walfang mit seiner schwindenden Rentabilität auch an Attraktivität für Seeleute aus den Vereinigten Staaten einbüßte. Zeitweise heuerten allein auf Brava jährlich etwa 100 Männer auf Walfängern an.[52] Mitte der 1860er Jahre stellten kapverdische Seeleute zusammen mit solchen von den Azoren – wo Walfänger ebenfalls vermehrt Arbeitskräfte rekrutierten – knapp 26 Prozent der Mannschaften.[53] In den 1880er Jahren belief sich der Anteil dieser Gruppe auf etwa 35 Prozent.[54] In der finalen Phase vor dem Exitus des amerikanischen Walfangs Anfang der 1920er Jahre bildeten diese Männer auf manchen Schiffen die Mehrheit der Seeleute.[55]

Wie viele Männer die Kapverden auf Walfängern verließen, lässt sich nur schätzungsweise ermitteln. Denn zur Umgehung von Gebühren legten wohl die meisten Schiffe nicht in den kolonialen Häfen an. Stattdessen sandten sie ihre Boote an wenig kontrollierte Küstenabschnitte. Den Auswanderungswilligen kam diese Praxis entgegen, ersparte sie ihnen doch die Gebühren für Passkontrollen. Ein ernstes Problem erkannte darin indes die Kolonialmacht,

48 Zit. n. Busch, Cape Verdeans in the American Whaling and Sealing Industry, S. 109.
49 Warrin, So Ends This Day, S. 24f.
50 Ebd., S. 84f.
51 Hohman, American Whaleman, S. 5, 42, 45.
52 António Carreira, The People of the Cape Verde Islands: Exploitation and Emigration, London 1982, S. 48.
53 Busch, Cape Verdeans in the American Whaling and Sealing Industry, S. 110; Warrin, So Ends This Day, S. 178.
54 Busch, Whaling Will Never Do for Me, S. 42.
55 Busch, Cape Verdeans in the American Whaling and Sealing Industry, S. 109; Memory Holloway, Making Waves: Cape Verdeans, Whaling and the Uses of Photography, in: Batalha/Carling, Transnational Archipelago, S. 113–130, hier S. 125.

die ihren Kontrollanspruch unterlaufen sah. »The majority of whaleships do not anchor in our ports but remain under sail along the coast, taking on those they need«, beklagte 1880 ein Kolonialbeamter auf Brava und fuhr fort: »not even the police are a guarantee as agents of authority in these matters, because it has happened that they have been the first to embark, leaving their swords on the beach as a testimonial.«[56] Alles in allem gelangten mehr als 23.000 Menschen von den Kapverden dauerhaft in die Vereinigten Staaten – wobei diese Zahl auch diejenigen beinhaltet, die den Atlantik nicht auf Walfängern, sondern auf Handels- und Passagierschiffen überquerten.[57] Es war die bis dahin größte Migrationsbewegung von Afrika nach Amerika, die nicht durch Versklavung erzwungen wurde.

Die Fluchtmigration kapverdischer Männer mittels Walfängern lässt sich mithilfe eines Push-and-Pull-Modells erklären. Drei Push-Faktoren stechen als entscheidende Triebkräfte hervor. Den ersten und stärksten bildete der Hunger. Seit dem 16. Jahrhundert führte die koloniale Misswirtschaft zu wiederkehrenden Hungersnöten. Sie wiesen beträchtliche Sterblichkeitsraten auf, weil die Kolonialmacht der Bevölkerung keine Fluchtmöglichkeiten eröffnete und sie auch kaum materiell unterstützte. Allein von Mitte des 18. bis Mitte des 19. Jahrhunderts kam es im Schnitt etwa alle acht Jahre zu einer schweren Dürre mit anschließender Hungersnot. Diese von Epidemien, Viehsterben, Plünderungen und mitunter Fällen von Kannibalismus begleiteten Katastrophen nannte man auf den Kapverden *crises* (Krisen).[58] Der Druck, den Inseln zu entkommen, wog in solchen Zeiten schwer – so schwer, dass Menschen sich mitunter selbst auf Sklavenschiffe verkauften, wenn diese den Archipel für Zwischenhalte aufsuchten.[59]

Der zweite Faktor bestand in der allgemeinen Armut. Portugal hatte die zuvor unbewohnten Inseln ab Mitte des 15. Jahrhunderts mit Sklaven und Sklavinnen aus Westafrika bevölkert, die auf Großfarmen europäischer Siedler Zuckerrohr und Baumwolle anbauen sollten. Doch die Überbewirtschaftung der Böden führte zu deren Degradation und um 1700 zum Niedergang der Plantagenwirtschaft. Mangels weiteren Bedarfs ließen viele Farmer ihre Sklavinnen und Sklaven frei. Sie und ihre Nachfahren, auf den Inseln *Pardos* genannt, bildeten bald die größte Bevölkerungsgruppe auf dem Archipel. Weil aber Portugal ihnen den Besitz von Booten verbot – zum Schutz von Handelsmonopolen und zur Verhinderung von Flucht –, blieb ihnen die Fischerei versagt. Ganz überwiegend lebten *Pardos* als besitzlose Landarbeiter. In einem Schiff, das sie mitnahm, sahen viele die einzige Chance, nicht lebenslang »unter der Peitsche der Armut die verfluchten Felder von anderen mit den eigenen Trä-

56 Zit. n. Warrin, So Ends This Day, S. 105.

57 Halter, Between Race and Ethnicity, S. 37, 39, 52.

58 Laura Bigman, History and Hunger in West Africa: Food Production and Entitlement in Guinea-Bissau and Cape Verde, Westport 1993, S. 80; Busch, Cape Verdeans in the American Whaling and Sealing Industry, S. 108; Carreira, The People of the Cape Verde Islands, S. 15f.; T. Bentley Duncan, Atlantic Islands: Madeira, the Azores and the Cape Verdes in Seventeenth-Century Commerce and Navigation, Chicago/London 1972, S. 197; Halter, Cape Verdeans in the U.S., S. 35; Deirdre A. Meintel, Race, Culture, and Portuguese Colonialism in Cabo Verde, Syracuse 1984, S. 55–59; K. David Patterson, Epidemics, Famines, and Population in the Cape Verde Islands, 1580–1900, in: International Journal of African Historical Studies 21 (1988) 2, S. 291–313, hier S. 303–305.

59 Bigman, History and Hunger in West Africa, S. 80; George E. Brooks, Cabo Verde: Gulag of the South Atlantic: Racism, Fishing Prohibitions, and Famines, in: History in Africa 33 (2006), S. 101–135, hier S. 122.

nen bewässern« zu müssen – in diesen Worten beschrieb der kapverdische Dichter Eugénio Tavares das Los der Landarbeiter.[60]

Den dritten Push-Faktor bildete der Zwangsdienst im Militär. Portugal unterhielt auf den Kapverden neben regulären Truppen (*primeira linha*) eine Miliz (*segunda linha*), in der junge Männer Dienst leisten mussten. Aufgrund einer miserablen Versorgungslage überlebten nicht wenige Einberufene diesen Dienst nicht. Auch entsandte die Kolonialmacht Einheiten der *segunda linha* bisweilen nach Portugiesisch-Guinea, wo neben Kriegshandlungen auch Krankheiten die Milizionäre dahinrafften. In der Bevölkerung fürchtete man die Einberufung weithin als Reise ohne Wiederkehr. Viele junge Männer verstümmelten sich oder verübten Suizid, um dem Zwangsdienst zu entgehen.[61]

Die Walfangwirtschaft der Vereinigten Staaten wusste den Auswanderungsdruck auf den Inseln zu nutzen. In den kapverdischen Männern erkannte sie dankbare Niedriglöhner, die die Zumutungen des Lebens an Bord oft klaglos erduldeten und den Offizieren wenig Ärger bereiteten. Ab den 1840er Jahren verließen viele Walfänger ihren Heimathafen zunächst mit einer Rumpfmannschaft – einer zum Navigieren des Schiffs gerade ausreichenden Mindestbesatzung –, die sie nach der Atlantiküberquerung mit kapverdischen Männern auffüllten.[62] »A ship taking four boats generally ships at the Cape de Verd Islands about two men for each boat«, berichtete 1847 der Eigner Samuel Browning dem britischen Parlament, um den Erfolg der amerikanischen Walfänger zu erklären.[63] Die *Francis Allyn* etwa nahm auf Brava im August 1887 nicht weniger als 17 Männer an Bord, nachdem sie New London mit einer Rumpfmannschaft verlassen hatte.[64]

An Bord stuften die Schiffsführer kapverdische Männer gewöhnlich auf der untersten Ebene der Mannschaftshierarchie ein: als *green hands*. Generell erhielten solche Neulinge ohne Ausbildung oder Vorerfahrung im anteiligen Entlohnungssystem des Walfangs höchstens 1/150 des Ertrags einer Fahrt, häufig eher einen Anteil von 1/200. *Green hands* kapverdischer Herkunft wurden gegenüber solchen aus den Vereinigten Staaten tendenziell schlechter gestellt, mit Anteilen beispielsweise in Höhe von 1/225 oder gar 1/275. Vielfach mussten sie sich mit dem niedrigsten Lohnanteil aller Beteiligten zufriedengeben, dem so genannten *long lay*. Schiffsführer rechtfertigten diese Schlechterstellung auch damit, dass die meisten kapverdischen Männer kaum Englisch sprachen und zu den Jüngsten an Bord zählten.[65] Da sich aber infolge der intensiven Frequentierung des Archipels durch Walfänger auch die Fälle von Desertionen und Entlassungen bei Zwischenhalten häuften, bildete sich auf den Inseln zugleich ein Reservoir an erfahrenen Seeleuten heraus. Schiffsführer konnten also nicht allein

60 Carreira, The People of the Cape Verde Islands, S. 64. Die englische Übersetzung des Zitats bei Carreira habe ich hier ins Deutsche übertragen.

61 Busch, Cape Verdeans in the American Whaling and Sealing Industry, S. 106; Carreira, The People of the Cape Verde Islands, S. 48f.

62 Busch, Cape Verdeans in the American Whaling and Sealing Industry, S. 107.

63 Thomas M. Gibson u. a., First Report from the Select Committee on Navigation Laws; together with the Minutes of Evidence Taken before them, House of Commons Papers, Reports of Committees 232, 1847, S. 127.

64 Warrin, So Ends This Day, S. 212.

65 Busch, Cape Verdeans in the American Whaling and Sealing Industry, S. 110; Haywood, American Whalers and Africa, S. 61.

green hands rekrutieren, sondern auch Männer für höherrangige Positionen wie die eines Harpuniers oder Offiziers.[66]

In der Rekrutierungspraxis auf den Kapverden offenbart sich die globale Reichweite der Schiffe einmal mehr als maßgebliches Moment des amerikanischen Walfangs. Sie ermöglichte es den Eignern, auch im Hinblick auf Arbeitskraft globale Wertgefälle in ihr Geschäftsmodell zu integrieren – also Arbeiter dort zu rekrutieren, wo sie am billigsten verfügbar waren. Seeleuten blieb der systemische Zusammenhang dieser Praxis nicht verborgen. »We left New Bedford with a skeleton crew, which meant of course that Captain Gilbane was planning to complete the ship's crew at the Cape Verde Islands, where labor for whaleships was cheap«, berichtete etwa Harry Chippendale über die Jahre um 1900, in denen er als Seemann auf der *Sea Fox* diente.[67] Auf Brava füllte Gilbane die Ränge mit dienstbereiten Niedriglöhnern auf. Chippendale sah die Ausnutzung ihrer Not kritisch: »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.«[68] Weiter erinnerte er sich in seinen Memoiren: »I felt sorry for the poor beggars when I saw them come over the rail laden with their small bundles. They made me think of cattle on their way to be slaughtered.«[69]

Welche Ziele verfolgten kapverdische Seeleute über das bloße Entkommen aus der Not hinaus? »Make some money and help support our family«, antwortete auf diese Frage Joseph Ramos. »There was no choice but to take the chance.« Ramos war im frühen 20. Jahrhundert mit einem Walfänger in die Vereinigten Staaten gelangt, 1982 gab er in einem lebensgeschichtlichen Interview darüber Auskunft.[70] Auf welche Höhe sich die von den Ausgewanderten zurückgesandten Geldbeträge insgesamt summierten, ist unbekannt. Auf den Inseln maßen Angehörige und Freunde dieser Unterstützung aber eine substanzielle Bedeutung zu – darauf deutet schon der Umstand hin, dass die kapverdische Bevölkerung eigens für solche Sendungen einen Begriff erfand: *Dinheiro do Mar*, »Geld des Meeres«.[71] Eine eigene Bezeichnung gab es selbst für Briefe von Ausgewanderten, die keine Dollars enthielten: *Carta seca*, »trockener Brief«.[72] Viele Briefe blieben trocken. Denn die Eigner entlohnten kapverdische Männer nicht nur niedriger als Seeleute aus den Vereinigten Staaten, sondern zogen ihnen auch die Ausstattung mit Arbeitskleidung und vieles mehr vom Lohn ab.[73] So erlebte es auch Joseph Ramos: »We didn't make any money whaling because they discounted everything – food, clothing …«.[74]

Um die Aneignung und Umnutzung von Walfängern zur Fluchtmigration durch kapverdische Männer entzündeten sich verschiedentlich Konflikte. Zunächst taten sich Spannungen zwischen den Schiffsführern und der Kolonialmacht auf. Portugal beklagte, dass Walfänger beim Anheuern von Männern in Umgehung der Behörden auch flüchtige Kriminelle und Sklaven an Bord nähmen (die Sklaverei wurde auf den Kapverden erst 1869 abgeschafft). Zur

66 Logbuch BERTHA, 1878–1881, Providence Public Library, Nicholson Whaling Manuscript Collection: Wh B538 1878L, 23.11.1878; Logbuch KATHLEEN, 1875–1879, New Bedford Free Public Library, Whaling Collection Archives, 16.10.1875.

67 Harry A. Chippendale, Sails and Whales, Cambridge 1951, S. 159.

68 Ebd.

69 Ebd., S. 160.

70 Zit. n. Halter, Between Race and Ethnicity, S. 68f.

71 Duncan, Atlantic Islands, S. 237.

72 Halter, Between Race and Ethnicity, S. 69, 73.

73 Creighton, Rites & Passages, S. 9; Haywood, American Whalers and Africa, S. 60f.

74 Zit. n. Halter, Between Race and Ethnicity, S. 103.

Unterbindung dessen verfügten die Portugiesen 1845 unter Androhung empfindlicher Strafen, dass Schiffe nur noch die offiziellen Häfen des Archipels aufsuchen dürften, nicht mehr jeden beliebigen Küstenabschnitt.[75] Da Walfänger die neue Vorgabe überwiegend ignorierten,[76] statuierten die Behörden noch 1845 ein Exempel und setzten mehrere Schiffe fest, die unerlaubt vor Anker gegangen sein sollen.[77] Doch die Machtdemonstration schlug fehl. Die Vereinigten Staaten verurteilten die Maßnahme als unrechtmäßig und ließen die Walfänger Anfang 1846 durch ein Kriegsschiff befreien. Portugal, das seine Stellung als Seemacht längst verloren hatte, nahm den Vorgang widerstandslos hin.[78]

Auch auf den Schiffen selbst traten um die kapverdischen Seeleute Konflikte auf. Die stetige Rekrutierung von Arbeitern auf den Kapverden wie auch auf den Azoren und Madeira führte ab Mitte des 19. Jahrhunderts dazu, dass auf vielen Walfängern Teile der Mannschaft untereinander Portugiesisch sprachen – beziehungsweise das auf den Inseln gebräuchliche, portugiesisch-basierte *Crioul*. Häufig bildeten die *'Gees*, wie Seeleute aus den Vereinigten Staaten die portugiesisch- und kreolsprachigen Männer abfällig nannten (eine phonetische Kurzform von *Portuguese*), gerade während der Freizeit soziale Subgemeinschaften: beim Kartenspielen, beim Musizieren, bei Landgängen.[79] Englischsprachige Seeleute reagierten bisweilen mit scharfer Ablehnung auf das portugiesische »jabber and chatter« an Bord, wie es einer von ihnen nannte.[80] Auf manchen Walfängern brachen zwischen anglophonen und lusophonen Mannschaftsteilen handfeste Konflikte hervor, vor allem dann, wenn sich eine der Gruppen vom Schiffsführer benachteiligt sah.[81] Indes schätzten keineswegs alle englischsprachigen Seeleute kapverdische Männer gering. Robert Smith Owen etwa suchte Kontakt zu den *'Gees*, mit denen er 1838 auf der *Warren* segelte. »They feel pleased by being taken notice of – and because they are darkies as sailors call them – they do not associate with them«, notierte er in seinem Tagebuch.[82]

Nicht selten brachte das Sprechen von Portugiesisch beziehungsweise *Crioulo* kapverdische Seeleute in Konflikt mit dem Schiffsführer oder den Offizieren. Diese durften ihnen fremde Sprachen im Arbeitsalltag nicht dulden, weil autoritätsgefährdende Bemerkungen unerkannt und ungestraft bleiben konnten. Auch zeigte ein Offizier gewöhnlich wenig Nachsicht, wenn ein Befehl nicht verstanden wurde. Manche Schiffsführer verboten prinzipiell

75 Haywood, American Whalers and Africa, S. 62; Important to Whalers, New-Bedford Mercury, 2.5.1845, S. 2; Memoranda, Whalemen's Shipping List and Merchants' Transcript, 29.4.1845, S. 31.

76 Ebd.

77 At Isle of Sal …, New-Bedford Mercury, 9.1.1846, S. 3.

78 Naval, New-Bedford Mercury, 20.3.1846, S. 1.

79 Busch, Cape Verdeans in the American Whaling and Sealing Industry, S. 114; Warrin, So Ends This Day, S. 59.

80 William B. Whitecar, Four Years Aboard the Whaleship: Embracing Cruises in the Pacific, Atlantic, Indian, and Antarctic Oceans, in the Years 1855, '6, '7, '8, '9, London/Philadelphia 1860, S. 42.

81 Busch, Whaling Will Never Do for Me, S. 44. Die *'Gees* der *Mermaid* aus New Bedford etwa erzwangen 1888 während eines Zwischenhalts in Jamestown, St. Helena, eine sechswöchige Unterbrechung der Fahrt, indem sie geschlossen das Schiff verließen und in Streik traten (Logbuch MERMAID, 1887–1890, New Bedford Whaling Museum, Whaling Logbooks and Journals, KWM 0142, 21.2.–4.3.1888).

82 Robert S. Owen, Diary 1837, 1838, 1839, 1840 of a Whalig Voyage to the Eastward in the Ship Harrena, 5.4.1837–12.2.1840, New Bedford Whaling Museum, Whaling Logbooks and Journals, KWM 0098, 5.3.1838.

den Gebrauch einer anderen Sprache als Englisch an Bord und ahndeten Verstöße rigoros.[83] Auf der *Pacific* aus New Bedford etwa ließ ein Offizier 1868 zwei Seeleute für mehrere Tage in Ketten legen, nachdem beide an Deck Portugiesisch gesprochen hatten.[84]

Kapverdische Seeleute suchten die Gruppenbildung mit anderen *'Gees* wohl auch deshalb, um nicht als Schwarze zu gelten. Von der Bekräftigung des portugiesischen Anteils ihrer Herkunft gegenüber dem afrikanischen erhofften sie sich, bei der Einwanderung in die Vereinigten Staaten nicht als *black* eingestuft zu werden. Sie wussten: In Nordamerika als *black* zu gelten hieß, als Sklave oder Nachkomme von Sklaven betrachtet und behandelt zu werden. Kapverdische *Pardos* mussten das als Statusverlust empfinden. Sie selbst sahen sich nicht als Schwarze oder Nachkommen von Sklaven, und im kapverdischen Modell der rassischen Hierarchisierung galten sie auch nicht (mehr) als solche. Aus demselben Grund lernten manche *'Gees* begierig Englisch und ließen sich an Bord von anglophonen Seeleuten im Lesen und Schreiben unterrichten.[85] Tatsächlich klassifizierten die Einwanderungsbehörden kapverdische Männer trotz dunkler Hautfarbe mitunter als *white* oder auch als *black Portuguese*, einer wohl eigens für sie erdachten Kategorie.[86]

In den hier nur angerissenen Auseinandersetzungen um die Selbst- und Fremdidentifikation kapverdischer Fluchtmigranten scheint die transformative Funktion auf, die einen Walfänger als transferierendes Objekt immer auch auszeichnete. Die Aneignung eines Schiffs barg eine wechselseitige Dimension. Wer es sich zu eigen machte, wurde von ihm verändert, wurde ihm zugehörig und in seinem Raum und seiner Ordnung positioniert – mit teils weitreichenden persönlichen und sozialen Konsequenzen.

Die Kommenden

Für die meisten kapverdischen Seeleute blieb die erste Fahrt auf einem Walfänger wohl zugleich die letzte. Eine nicht unbedeutende Zahl arbeitete nach der Fluchtmigration aber weiterhin im Walfang. Sie lassen sich – die tendenziell unendliche Vielfalt weiterer Individualmotive ausgeblendet – in zwei Gruppen unterteilen: Die erste Gruppe bildeten jene, denen schlicht keine andere Wahl blieb, etwa weil sie an Land keine Arbeit fanden. Bei der zweiten Gruppe handelte es sich um diejenigen, die sich von einer Karriere im Walfang einen Weg zum sozialen und ökonomischen Aufstieg erhofften: von der *green hand* zur *foremast hand*, zum Harpunier, zum Offizier, zum Ersten und schließlich bestenfalls zum Schiffsführer. In der Spätphase des amerikanischen Walfangs, in der viele Investoren, Eigner und Seeleute aus den Vereinigten Staaten in diesem bereits keine Zukunft mehr sahen, vermochten einige von

83 Busch, Whaling Will Never Do for Me, S. 20, 44f.

84 Warrin, So Ends This Day, S. 59f.

85 Robert Ferguson, Harpooner: A Four-year Voyage on the Barque Kathleen, 1880–1884, Philadelphia 1936, S. 52.

86 Busch, Cape Verdeans in the American Whaling and Sealing Industry, S. 115; Peter Duignan/Lewis H. Gann, The United States and Africa: A History, Cambridge u. a. 1984, S. 364; Halter, Between Race and Ethnicity, S. 1; Francis M. Rogers, Cape Verdeans, in: Stephan Thernstrom (Hg.), Harvard Encyclopedia of American Ethnic Groups, Cambridge 1980, S. 197–200, hier S. 199; Dwayne E. Williams, Rethinking the African Diaspora: A Comparative Look at Race and Identity in a Transatlantic Community, 1878–1921, in: Darlene C. Hine/Jacqueline MacLeod (Hg.), Crossing Boundaries: Comparative History of Black People in Diaspora, Bloomington 1999, S. 105–120, hier S. 114f.

ihnen solche Karriereambitionen zu verwirklichen. Sie sind es, von denen ich hier als den Kommenden spreche.

Strebten kapverdische Seeleute eine Karriere im Walfang an, bot dies aus Sicht der Eigner Vorteile. Denn über den Erfolg einer Fahrt entschied maßgeblich die Erfahrung der Beteiligten. Da aber einfache Seeleute auf Walfängern im Schnitt ein geringeres Einkommen erzielten als auf einem Handelsschiff,[87] blieb die durchschnittliche Verweildauer im Walfang gering. Durch den stetigen Wegfall erfahrener Arbeitskräfte mangelte es phasenweise an qualifizierten und verlässlichen Kandidaten für die entscheidenden Schlüsselpositionen: Harpuniere, Offiziere und Schiffsführer.[88] Gerade in den Krisendekaden nach dem Amerikanischen Bürgerkrieg konnten Eigner über jeden froh sein, der sich mehr als eine Fahrt zuzumuten bereit war.

Obwohl die ökonomische Entwicklung also Karriereambitionen kapverdischer Seeleute strukturell begünstigte, blieben ihre Aufstiegsmöglichkeiten hinter denen von weißen Amerikanern zurück. Nach einer Erhebung des Sozialhistorikers Briton Cooper Busch stellten Seeleute kapverdischer und azorischer Herkunft auf Walfängern aus New Bedford von 1862 bis 1882 zusammengenommen 23,7 Prozent der Mannschaften, aber nur rund zehn Prozent der Offiziere.[89]

Den Grenzen, an die kapverdische Seeleute in ihren Karrieren stießen, lag Rassismus zugrunde. Dabei handelte es sich nicht um normativ institutionalisierten Rassismus – etwa im Sinne der amerikanischen Jim-Crow-Gesetzgebung –, sondern um alltägliche Praktiken von Ausgrenzung und Diskriminierung. So erklärte etwa kurz nach der Ausfahrt des Schoners *Era* aus New Bedford im Juni 1900 ein weißer Offizier, nicht mit dem ihm zugeteilten Harpunier kapverdischer Herkunft zusammenarbeiten zu wollen. George Comer, der Schiffsführer, entschied sich für den Afrikaner: Er kehrte in den Hafen zurück und tauschte den Offizier aus.[90] In diesem Fall setzte sich das rassistische Ressentiment nicht durch. Im Allgemeinen aber benötigten kapverdische Seeleute für den Aufstieg in höhere Positionen mehr Dienstjahre als Weiße, und viele kamen selbst in langen Karrieren nicht über die Position eines Harpuniers oder niederrangigen Offiziers hinaus.[91]

Was bedeutete eine Offiziersposition? Die je nach Schiffsgröße zwei bis vier Offiziere an Bord – dort auch *afterguards* genannt – führten jeweils eine Wache, sorgten für Arbeitsdisziplin und befehligten je eines der Boote. Während dem Ersten das Privileg einer Privatkajüte im Achterdeck zukam, teilten sich die übrigen Offiziere einen Gemeinschaftsraum. Im Alltag brüllten sie Befehle übers Deck, und die raue Kultur auf Walfängern beinhaltete auch, dass sie Seeleute nicht selten mit der Faust oder einem gerade greifbaren Werkzeug schlugen, um sie zur Eile anzutreiben.[92] Viele weiße Seeleute hielten es für inakzeptabel, einen – aus ihrer Sicht – Schwarzen in dieser Position anzuerkennen und sich ihm unterzuordnen. Unzumutbar schien es manchen schon, einen Schwarzen als »Sir« ansprechen zu müssen – die nach den Regeln der anglophonen Seefahrt einem Offizier zukommende Anrede.[93] Auch wurde

87 Busch, Whaling Will Never Do for Me, S. 9; Hohman, American Whaleman, S. 16.
88 Creighton, Rites & Passages, S. 42f.; Hohman, American Whaleman, S. 228.
89 Busch, Cape Verdeans in the American Whaling and Sealing Industry, S. 108.
90 Ebd., S. 115.
91 Warrin, So Ends This Day, S. 303.
92 Creighton, Rites & Passages, S. 108f., Hohman, American Whaleman, S. 119.
93 Siehe etwa Frank T. Bullen, The Cruise of the Cachalot, Round the World After Sperm Whales, London/New York 1899, S. 4f.

ein Offizier deutlich höher entlohnt als ein niederrangiger Seemann, sowohl absolut als auch relativ: Während man als *foremast hand* auf einem Walfänger im Schnitt weniger verdiente als ein ungelernter Arbeiter auf dem amerikanischen Festland, erzielten Offiziere tendenziell höhere Einkommen als ähnlich spezialisierte Facharbeiter an Land.[94]

Jedem Offizier war ein Harpunier (*harpooner*) beziehungsweise Bootsführer (*boatsteerer*) beigeordnet, gewissermaßen als Junioroffizier. Als denjenigen, die beim Angriff auf einen Wal die Harpunen warfen, fiel diesen Männern eine erhebliche Verantwortung für den Jagderfolg zu – und mithin für das Gelingen einer Fahrt.[95] Als Unterkunft teilten sich die Harpuniere mit dem Koch, dem Steward, dem Schiffsjungen sowie den Handwerkern (gewöhnlich Zimmermann, Küfer und Schmied) Gemeinschaftsräume mit je zwei oder vier Bunks, die an die Offizierskajüten im Achterdeck anschlossen. Auf Walfängern hieß dieser Bereich *steerage* (Zwischendeck), obgleich es sich im schiffstechnischen Sinne nicht um ein solches handelte.

Zu den kapverdischen Seeleuten, die trotz der genannten Widerstände aus dem *forecastle* ins Achterdeck aufstiegen, zählte der auf Brava geborene Joseph Roderick. Er diente als Erster auf der *Charles W. Morgan* aus New Bedford, als im Juni 1909 deren Kapitän Arthur Gibbons schwer erkrankte. Während eines Zwischenhalts in Durban verließ Gibbons die Bark. Den Regeln entsprechend rückte Roderick in die Position des Schiffsführers auf. Die Mannschaft aber weigerte sich, unter dem Kommando des Afrikaners zu arbeiten. Erst auf Druck des hinzugezogenen amerikanischen Konsuls hin wandten die Männer den Anker auf. Die Spannungen aber blieben. Nur fünf Wochen später wurde Roderick bei einem erneuten Zwischenhalt in Durban durch einen anderen Kapitän ersetzt.[96]

Das Beispiel Rodericks lässt erahnen, wie schwierig es sich für kapverdische Seeleute darstellte, in den Rang eines Schiffsführers aufzusteigen. Bei jenen, denen dies gelang, handelte es sich nicht selten um »Ersatzkapitäne« wie Roderick, die ihre Position einer Erkrankung oder einem Unfall des eigentlichen Schiffsführers verdankten. Der Historiker Donald Warrin veranschlagt die Zahl der Schiffsführer kapverdischer Herkunft im amerikanischen Walfang auf wenigstens 20. Zusammen mit solchen azorischer Herkunft kommandierten sie insgesamt 325 Fahrten. Etwa die Hälfte dieser Fahrten entfällt auf die letzten drei Dekaden vor 1900, die andere Hälfte auf die ersten zwei Dekaden danach. Die Zahlen zeigen: Je stärker der amerikanische Walfang an Ertragskraft verlor – und mithin an Attraktivität für weiße Amerikaner, denen sich anderswo aussichtsreichere Karrieremöglichkeiten boten –, desto eher fanden die sogenannten *'Gees* auch in Führungspositionen Akzeptanz.[97]

Was bedeutete die Position eines Schiffsführers im Walfang? An Bord verfügte er über eine kaum eingeschränkte Machtfülle und konnte über jeden Aspekt der Fahrt eigenverantwortlich bestimmen. Allerdings vertrat er dabei nicht allein seinen Willen, sondern stand im Dienst der Eigner. In deren Namen tätigte er auch alle Geschäftsvorgänge, die im Laufe einer Fahrt anfielen. Idealerweise musste er also über nautische, organisatorische und kaufmännische Fertigkeiten verfügen – und sich zugleich als fähiger Jäger erweisen, denn seine Reputation innerhalb der Mannschaft fußte maßgeblich auf seinen Erfahrungen und Erfolgen im

94 Busch, Whaling Will Never Do for Me, S. 9; Creighton, Rites & Passages, S. 43; Hohman, American Whaleman, S. 16, 219.
95 Hohman, American Whaleman, S. 119f.
96 Warrin, So Ends This Day, S. 216.
97 Ebd., S. 190f., 265, 323–325.

Aufspüren und Erlegen der Beute.[98] Schiffsführer konnten im Walfang nicht nur ein verhältnismäßig hohes Einkommen erzielen,[99] sondern hielten in vielen Fällen als Mitglieder einer Eignergemeinschaft Anteile an dem von ihnen kommandiertem Schiff, repräsentierten also Investitionskapital und Unternehmertum.[100] In den Vereinigten Staaten wies sie dies nach zeitgenössischen Maßstäben als Angehörige des Bürgertums aus. Diese Geltung unterstrichen an Bord das eigene Quartier – im Achterdeck vergleichsweise komfortabel angelegt mit (Schwing-)Bett, Waschecke, Tisch, Sofa und anderen Annehmlichkeiten –, das dem Schiffsführer das seinerzeit bürgerliche Privileg einer räumlichen Trennung von Arbeit und Freizeit einräumte. Auch ließen sich viele Schiffsführer in den Walfanghäfen Neuenglands geräumige Häuser errichten.[101] Brachte es ein Afrikaner zum Schiffsführer, so markierte er mithin auch einen sozialen Status, wie er für die meisten Seeleute in den Vereinigten Staaten – weiße wie schwarze – unerreichbar blieb.

Anders als Roderick glückten manchen Männern kapverdischer Herkunft durchaus erfolgreichere Karrieren als Schiffsführer. In einigen Fällen erstreckten sie sich über bemerkenswert lange Zeiträume. So kommandierte etwa Anthony Benton von 1878 bis 1899 insgesamt fünf Walfänger aus New Bedford. John T. Gonsalves diente sogar drei Dekaden als Schiffsführer (1890–1922), mit nur wenigen kurzen Unterbrechungen.[102] In den 1870er Jahren kommandierten sogenannte *'Gees* mindestens 33 Fahrten amerikanischer Walfänger, in den 1880er Jahren 57 Fahrten und in den 1890er Jahren 47 Fahrten.[103]

Ausblickende Überlegungen

Jene Afrikaner, die in den Vereinigten Staaten entgegen aller Widerstände zu Wohlstand und Anerkennung gelangten, verleihen der Geschichte der Aneignung und Umnutzung amerikanischer Walfänger eine letzte Pointe: In Neuengland begannen einige der auf Walfängern in die Vereinigten Staaten gelangten Emigranten in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts, ausgediente Walfänger aufzukaufen und für den Passagier- und Frachtverkehr umzurüsten. Auf diesen *Brava Packet Boats* (kurz: *Packets*), wie sie in Neuengland hießen, sandten Emigranten Briefe, Warensendungen oder auch Zeitungen an Angehörige auf den Inseln.[104] Auf dem Rückweg transportierten die Schiffe Dutzende, mitunter Hunderte Auswanderer – und nun auch Auswanderinnen – nach Nordamerika. Noch Ende des 19. Jahrhunderts lösten der *Brava Packet Trade* den Walfang als Hauptweg der Auswanderung von den Kapverden

98 Dale Chatwin, »A Trade so Uncontrollably Uncertain«: A Study of the English Southern Whale Fishery from 1815 to 1860, MA-Arbeit Australian National University 1997, S. 103; Creighton, Rites & Passages, S. 28f; Lance E. Davis/Robert E. Gallmann, American Whaling, 1820–1990: Dominance and Decline, in: Bjørn L. Basberg/Jan Erik Ringstad/Einar Wexelesen (Hg.), Whaling and History: Perspectives on the Evolution of the Industry, Sandefjord 1993, S. 55–65, hier S. 56; Hohman, American Whaleman, S. 60, 119.

99 Busch, Whaling Will Never Do for Me, S. 9; Creighton, Rites & Passages, S. 28, 43.

100 Ebd., S. 89.

101 Ebd., S. 31; Jessica Dillard, A Whale of a Man: Manhood, Homoeroticism, and Herman Melville's »Moby-Dick«, Diss. Sarah Lawrence College 2006, S. 60.

102 Warrin, So Ends This Day, S. 196–198, 323–325.

103 Ebd., S. 190f.

104 Halter, Between Race and Ethnicity, S. 81f.; Deirdre A. Meintel, Cape Verdean Transnationalism, Old and New, in: Anthropologica 44 (2002) 1, S. 25–42, hier S. 31f.

ab.[105] Erstmals überquerte eine große Zahl afrikanischer Migranten und Migrantinnen den Atlantik auf selbst kontrollierten Transportmitteln nach Amerika.[106]

Viele *Packets* hatten eben diese Route vormals als Walfänger befahren, so die *Sunbeam* (aufgekauft und umgerüstet 1909), die *Carleton Bell* (1916) oder etwa die *Bertha* (1917). Auch die Mannschaften rekrutierten die Eigner der *Packets* überwiegend aus dem Walfang – und entschieden sich nicht selten für Kapitäne und Offiziere kapverdischer Herkunft.[107] Die Migration von den Kapverden nach Nordamerika, anfänglich eine Nebenfolge der Jagd auf Wale, löste sich vom Walfang und überdauerte ihn.

Zwischen 1921 und 1924 ließ eine Verschärfung der amerikanischen Einwanderungsgesetze den *Brava Packet Trade* jäh einbrechen.[108] Nur wenige *Packets* überlebten diesen Einschnitt. Das letzte von ihnen, die 1894 als Fischereischoner gebaute *Ernestina*, verkehrte bis 1965 zwischen Massachusetts und den Kapverden. In der Folge transportierte sie Fracht und Passagiere zwischen den kapverdischen Inseln. Als Geschenk der Kapverdischen Republik an Massachusetts dient sie seit 1982 als Traditions- und Museumsschiff.

Seither ist das musealisierte *Packet* zum Objekt neuerlicher, nun erinnerungsbezogener Aneignungsbestrebungen avanciert. Seine Verwandlung in einen geteilten Erinnerungsort amerikanischer, afrikanischer und afro-atlantischer Geschichte verweist auf eine weitere Objektqualität des Schiffs: Als gegenständlicher Überrest einer transmaritimen Beziehungsgeschichte zeugt es von der Historizität des Meeresraums, der seinerseits nur wenige Spuren von Vergangenheit trägt.[109]

So manche Objektqualitäten eines Schiffs sind nun noch gar nicht oder nur flüchtig genannt. Zu denken wäre an seine Bedeutung als homosoziale Eigenwelt (das Schiff als totale Institution), als Raum des verdichteten Ausagierens von Sozialpraktiken und Kulturtechniken (das Schiff als Bühne), als Stätte protoindustrieller Produktionsprozesse (das Schiff als Fabrik) oder etwa als Projektionsfläche für Phantasien, Wünsche und Emotionen der an Land Gebliebenen (das Schiff als Heterotopie).

Doch schon an den hier näher betrachteten, weil für die genannten afrikanischen Akteure zentralen Transfer- und Transitqualitäten scheint die Verschiedenheit der Interessen auf, die unterschiedliche Akteursgruppen auf das Objekt richteten. Der interkulturellen Dimension der Kontaktsituationen scheint – in sozialhistorischer Perspektive mit ihren einleitend genannten Beschränkungen – dafür allerdings keine entscheidende Rolle zugekommen zu sein: Indem Afrikaner die Schiffe als Vehikel für ihren sozialen und wirtschaftlichen Aufstieg nutzten, verfolgten sie ähnliche Ziele wie auch viele Seeleute aus Nordamerika. Die Absicht eines instrumentellen Gebrauchs der Schiffe zur Verwirklichung eigener Reisevorhaben verband afrikanische Seeleute ebenfalls mit solchen aus anderen Weltteilen. Auch das Anheuern auf Walfängern zur Fluchtmigration war anderswo nicht unbekannt – in den Vereinigten Staaten etwa entzogen sich mitunter Kriminelle und flüchtige Sklaven dadurch ihren Verfolgern[110] –, wenn es auch nirgendwo so umfänglich und systematisch betrieben worden ist wie auf den

105 Halter, Between Race and Ethnicity, S. 68; Meintel, Cape Verdean Transnationalism, S. 31f.

106 Halter, Cape Verdeans in the U. S., S. 36.

107 Michael Cohn/Michael K. H. Platzer, Black Men of the Sea, New York 1978, S. 94; Warrin, So Ends This Day, S. 265f., 290, 295.

108 Meintel, Cape Verdean Transnationalism, S. 33.

109 Felix Schürmann, Raum ohne Ort? Meere in der Geschichtsforschung, in: Aus Politik und Zeitgeschichte 67 (2017) 51/52, S. 41–46, hier S. 41.

110 Siehe etwa John Thompson, The Life of John Thompson, a Fugitive Slave: Containing his History of 25 Years in Bondage, and his Providential Escape, Worcester 1856, S. 119f.

Kapverden. Obgleich Walfänger multiple Räume und Zeiten durchquerten, scheinen sie in unterschiedlichen Weltteilen ganz ähnliche Aneignungs- und Umnutzungsinteressen auf sich gezogen zu haben.

Dies gilt auch für die in den Überlieferungen beobachtbaren Konflikte, die im Zusammenhang der divergierenden Mobilitätsinteressen auftraten. Afrikaner, die sich während eines Zwischenhalts als blinde Passagiere an Bord begaben, suchten ihr Reisevorhaben in Umgehung des Schiffsführers durchzusetzen. Schiffsführer verursachten ihrerseits Konflikte um den Status von Afrikanern auf Walfängern, indem sie Männer irregulär anheuerten. An Bord führte insbesondere die Herausbildung luso-afrikanischer Subgemeinschaften zu Spannungen, weil sie gegenüber der Organisation der Mannschaft nach Rängen, Wachen und Bootsgruppen eine Querstruktur bildete und eine Separierung von anglo- und lusophonen Mannschaftsteilen hervorbrachte. Konflikte entzündeten sich schließlich um den Rang von Seeleuten afrikanischer Herkunft: Weil viele Weiße ihnen aus rassistischen Motiven mit Abwehr und Ausgrenzung begegneten und sie nicht als Vorgesetzte akzeptierten, blieben Afrikaner in höherrangigen Positionen stets unterrepräsentiert.