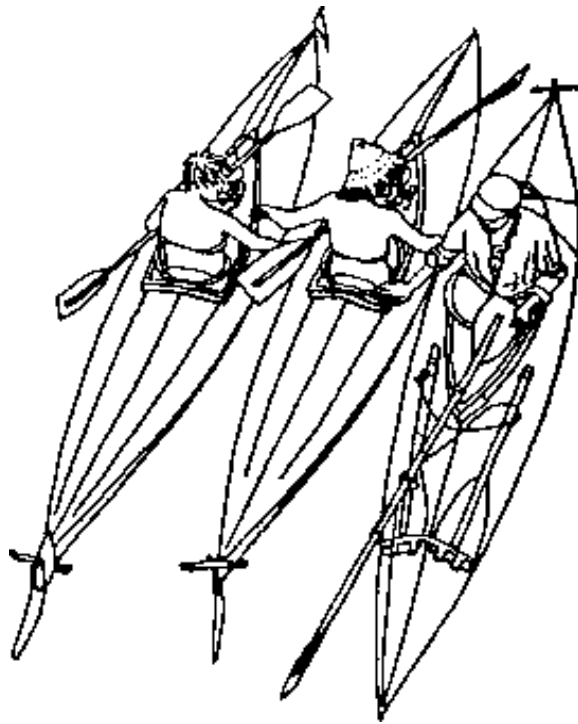


Hochschulring Deutscher Kajakfahrer Kiel e.V.

# - PADDELBLATT -



## Die kanadischen Voyageurs

Von Dr. Albert Eßmann

---

(Aus Paddelblatt Nr. 48 - Nr. 50)

# Die kanadischen Voyageurs

von Dr. Albert Eßmann

## 1. Die Geschichte von Grünmantel

Wer in seinem Atlas die physikalische Karte von Nordamerika aufschlägt, erkennt im Norden ein weit ausgedehntes Bergland, das den Namen Kanadischer Schild führt. Es beginnt im Osten auf Neufundland und in Labrador, schwingt sich in einem großen Bogen nach Süden um die James Bay, den Südzipfel der Hudson Bay herum, schwenkt wieder etwas nach Norden und reicht im Westen bis zu den östlichen Ausläufern des Felsengebirges. Seine Höhe beträgt meist wenige 100 Meter. Nur in Labrador werden etwas über 1000 Meter erreicht.

Die Eiszeiten haben hier kräftig gearbeitet. Schon die Übersichtskarte zeigt zahlreiche Seen. In Wahrheit sind es zehntausende von kleinen und großen Gewässern, deren Abflüsse teils in die Hudson Bay, teils in die großen Seen und den St. Lorenzstrom münden. Die Wasserscheide ist eine vielgezackte Linie. Flüsse und Ströme, die zur Hudson Bay fließen, sind oft nur wenig von Nachbarn entfernt, deren Wasser schließlich den St. Lorenz erreichen.

Es ist ein unwirtliches Land. Im Winter ziehen von Norden her bei Temperaturen weit unter dem Gefrierpunkt Schneestürme heran. Erst spät im Frühjahr bricht das Eis der Gewässer auf. Im Sommer können dichte Schwärme von Stechmücken und schwarzen Fliegen den Aufenthalt zur Hölle machen. Felsige Partien wechseln mit dichtem Urwald ab. Bis heute ist es verkehrsmäßig nur wenig erschlossen. Der Transkanada Highway, die große Ost-West-Magistrale, verläuft etwa auf der geographischen Breite von Frankfurt am Main. Nur wenige Querstraßen zweigen nach Norden in die Wildnis hinein ab, zu Minenorten, Kraftwerken, Holzfällerzentren oder einsamen Indianerreservierungen. Eine Eisenbahnlinie führt nach Moosonee an der James Bay, die nächste erst 1000 km weiter westlich nach Churchill an der Hudson Bay. Wer außerhalb davon zu Lande weiter vordringen will, dem stellen sich auf Schritt und Tritt reißende Flüsse, Seen und Sümpfe in den Weg.



Aber gerade diese Gewässer waren die Verkehrswege der Ureinwohner. In Jahrhunderten, vielleicht in Jahrtausenden entwickelten sie Wasserfahrzeuge, die an diese Bedingungen ideal angepaßt waren. Sie mußten nicht zu groß und sehr wendig sein, dazu leicht, weil sie oft ein Stück über Land getragen werden mußten, um von einem Flußsystem in das benachbarte überzusetzen, und da in den steinigten Flußbetten und Stromschnellen Schäden nicht zu vermeiden waren, mußte das Reperaturmaterial überall greifbar sein. So entstand das Rindenkanu, das mit Paddeln angetrieben und gelenkt wird. Die Indianer waren Meister in seiner Handhabung, und erforschten über viele Generationen die Wasserwege, deren Kenntnis von den einzelnen Stämmen als Geheimnis gehütet wurde. Wie bei Naturvölkern üblich, wurde dieser Zustand mythologisch verarbeitet. Die Geschichte von Grünmantel wird auf verschiedene Weise erzählt. Der Autor folgt der Darstellung von A.E. Johann. (Nach Kanada sollte man reisen, Bertelsmann-Verlag.)

Im Lande um die Kakabekafälle, vom Oberen See bis zum Lake Nipigon und zum Lake of the Woods, war der Stamm der Ojibway zu Hause. Der Frieden wurde durch eines jener Eroberer-Völker gestört, die wie in allen Kontinenten wie eine Gottesgeißel auftauchen und die alten Ordnungen stürzen. Im Westen Nordamerikas war es der gefürchtete Name der Sioux, vor dem die kleineren Stämme zitterten. (Sioux wird übrigens sju ausgesprochen.) Doch gehörten die Sioux in die Steppe, die weiten Prärien. Als sie die Grenzen der Prärien erreicht hatten und sich die großen Wälder vor ihnen aufrichteten, eine ihnen fremde und unheimliche Landschaft, mochten sie gleichwohl nicht zugeben, daß diese dicht verwachsene Welt mit Bären und Moskitos, die sich nur dem ergibt, der sich des Kanus zu bedienen weiß, von ihnen besser gemieden würde.



Eine abenteuernde Heerschar der Sioux unter dem Häuptling „Schwarzer Hund“ schickte dem Stamm der Ojibway das Kriegsbeil. Deren Häuptling, ein hochgeachteter und besonnener Mann namens „Adler“, wollte den Versuch machen, die bevorstehenden Kämpfe durch eine Geste der Freundschaft abzuwenden. „Adler“ hatte eine Tochter namens „Grünmantel“, ein schönes Mädchen mit langen schwarzen Haarflechten, dunkelleuchtenden Augen, von makellosem Wuchs und in allen weiblichen Handfertigkeiten wohl ausgebildet. Sie sollte dem Sioux-Häuptling als Gattin angetragen werden. Waren erst einmal verwandschaftliche Bande geknüpft, so ließen sich drohende Eroberung des

Waldlandes am Kaministikwia, die Zerstörung der Dörfer, der Tod oder die Sklaverei vielleicht abwenden. Wir hören nichts davon, ob Grünmantel dem Befehl des Vaters und des Stammesrates nur widerwillig folgte oder ob sie schnell bereit war, für das Wohl ihres Volkes die geliebte Heimat gegen die Zelte fremder feindlicher Menschen einzutauschen.

Der Häuptling Schwarzer Hund fand sofort Gefallen an dem schönen stolzen Mädchen und nahm es zur Frau. Grünmantels Klugheit und Schönheit verschafften ihr bald Einfluß auf den Häuptling, aber auch auf seine Leute. Man vergaß im Unterstamm der Sioux bald, daß sie eine Fremde war, und niemand kümmerte es, ob sie gern gekommen war.

Alles ging gut, solange Grünmantel annehmen konnte, daß sie durch ihr Opfer das väterliche Volk, Eltern und Geschwister vor Angriff und Tod gerettet hatte. Die Sioux waren aber auf die Dauer nicht von ihrer Leidenschaft des Eroberns und Herrschens abzubringen. Grünmantel war eine Sioux geworden, sie hatte sicherlich längst gelernt, daß es das Gesetz der Sioux forderte, die Welt zu unterwerfen. Also waren auch die Ojibway zu unterwerfen. Die Klügsten im Kriegsrat des Siouxstammes verkündeten, die Ojibway hätten sich selbst ans Messer geliefert. Der Adler hätte Grünmantel gesandt, damit sie eine Sioux werde, Frau des Häuptlings und Mutter von Siouxkindern. Sie solle nun die Streitmacht der Sioux über die Ströme ihres Landes überraschend mitten ins Herz der vertrauten Wälder führen, den Sioux den Vorteil des Angriffs aus heiterem Himmel verschaffen.



Grünmantel unterwarf sich scheinbar bereitwillig und entwarf den Feldzugsplan: Sie wollte die Streitmacht auf abgelegenen Wasserpfaden den Maligne aufwärts über die Shebandawan-Seen zum unteren Kaministikwia führen. Das letzte Stück des Weges auf diesem Strom bis zum Häuptlingsdorf der Ojibway würde sie mit den Krieger im Schutze der Nacht zurücklegen, um im Morgengrauen über das noch schlafende Dorf herzufallen.

Grünmantel erntete reiches Lob für ihren Feldzugsplan, durfte ihn sogar im Rate der Krieger vortragen, wo sonst Frauen zu kriegerischen Dingen nicht gehört wurden. Schon wenige Tage später war die Kriegsmacht auf dem Marsche. Die Männer hatten ihre Gesichter und Leiber mit Kriegsfarben bemalt, trugen die

Kriegsfeder im Haarschopf; ihre Beile und Messer waren geschärft. Je vier Mann hatten die leichten Kriegskanus geschultert, die auch die Steppenindianer mittlerweile zu bauen wußten. So erreichte die Streitmacht den Rand der Wälder an einer abgelegenen Stelle, die Grünmantel bezeichnet hatte. Dort nahm ein kleiner Wasserlauf die Boote auf, die mit je einem Dutzend Krieger bemannt wurden, von denen immer die Hälfte paddelte, während die anderen sechs sich ausruhten. Auch das hatte Grünmantel vorgeschlagen, damit die Kriegsmacht mit höchster Beschleunigung vordringen konnte. Sollte sie vorzeitig entdeckt werde, so würden die Angreifer der Kunde von ihrem Angriff vorausseilen. Zwanzig Kanus glitten schnell und heimlich wie Wasserschlangen in die Waldländer der Ojibway, allen voran das Kanu des Häuptlings Schwarzer Hund. Grünmantel saß im Bug mit dem Paddel, das gemeinsam mit dem großen Heckpaddel die Richtung des Führerbootes und der ganzen Flottillie bestimmte. Der Plan der zur Sioux gewordenen Ojibway-Tochter bewährte sich. Kein Wächter der Dörfer am Kaministikwia wurde der schnell herangleitenden Gefahr inne. Die Sioux gelangten ungesehen zu einem Platz, der eine gute Fahrtstunde oberhalb des Hauptdorfes der Ojibway lag. Die Boote wurden ins Gebüsch gezogen und alle Spuren am Ufer getilgt. Hier sollte die Nacht abgewartet werden. Eine gute Stunde vor dem Morgengrauen, wenn die Stille, die Dunkelheit und der Schlaf am tiefsten sind, sollten die Kanus mit der ganzen Streitmacht wieder zu Wasser gebracht und von Grünmantel lautlos mitten ins Häuptlingsdorf ihres Vaters geführt werden. Man glaubte ihr unbesehen, daß sie hier jeden Fußbreit kannte.

Bald nach Mitternacht erwachte das Lager aus seinem unruhigen Schlaf. Grünmantel hatte ihrem Mann, dem Sioux-Häuptling eingeschärft, was er als Schlachtplan den Kriegern befehlen sollte. Sie, Grünmantel, würde aufrecht im Bug des Führerbootes stehen. Ihr helles Lederkleid wäre auch bei Nacht zu erkennen. Ehe noch der Morgen graute, würde man ein großes Donnern hören. Davon dürften sich die Krieger nicht irremachen lassen. Es wäre das Geräusch, mit dem ein Nebenfluß sich über eine Felsschnelle wüf. Die anderen Kanus sollten nur ihrer hellen Gestalt dicht aufgeschlossen folgen. Wenn sie keine Hindernisse auf der letzten entscheidenden Strecke der Angriffsstraße entdeckte, würde sie dreimal den Ruf der großen Waldeule nachahmen. Dann sollte mit aller Macht gepaddelt werden, damit die letzte Wegstrecke zum Häuptlingsdorf blitzschnell bewältigt würde.



Die Flottille war bald unterwegs, dicht gedrängt die Boote. Nur wenige Sterne blinkten durch den dünnen Wolkenschleier. Voran schwebte die hellere Gestalt im Häuptlingskanu. Bald war das angekündigte dumpfe Grollen zu hören, aber

da war auch die helle Gestalt der Führerin, und nun erschallte auch der Ruf der großen Waldeule. Mit aller Macht legten sich die Paddler ins Zeug. Furchtbar schwoll das Donnern an, und plötzlich schossen die Boote dahin wie fortgesogen. Jäh verschwand die helle Gestalt der Führerin, und schon schossen die Boote über die Kante hinaus ins Bodenlose. Die Kakabekafälle des Kaministikwia hatte sie alle verschlungen, die ganze Streitmacht der Sioux, den Häuptling Schwarzer Hund und auch die Tochter des Adlers. Grünmantel hatte ihr Volk, ihre Eltern und Geschwister gerettet. Die Indianer sehen seither, in den Schwaden des Gischts, die der Wind über den Kakabekafällen bewegt, die blassen Umrisse eines Mädchens, wie es immer wieder die Schar der Krieger über die silbern umtoste Felskante hinweg in die Tiefe weist.

Ob dieser Sage eine wahre Begebenheit zugrunde liegt ...?

Jedenfalls zeigt sie den Stolz der Waldindianer auf ihre Bootstechnik und die Beherrschung der Wasserstraßen ihres Lebensraumes.

## **2. Die weißen Männer kommen**

Mag die Geschichte von Grünmantel Dichtung oder Wahrheit sein, sie spielt in der Zeit, als die nordamerikanischen Indianer noch unter sich waren. Die ersten Menschen europäischer Abstammung, die das Land betraten, waren nordeuropäische Wikinger, die um die Wende vom ersten zum zweiten Jahrtausend von ihren Siedlungen auf Island und Grönland aus die Küste von Labrador (Markland) und weiter südlich gelegene Landstriche (Vinland) erreichten. Man hat an verschiedenen Stellen der nordamerikanischen Ostküste Siedlungsspuren gefunden, deren Herkunft jedoch umstritten ist. Jedenfalls war die Lebensdauer dieser Siedlungen nur kurz. Erst etwa 500 Jahre später entdeckten bretonische Fischer die reichen Fischgründe um Neufundland. 1497 segelte der Venezianer John Cabot (eigentlich Giovanni Caboto) im Auftrag Heinrichs VII. von England von Bristol aus über den Atlantik und landete in Labrador oder Neufundland. 1534 landete Jaques Cartier auf der Gaspesie-Halbinsel und nahm das Land für den französischen König Franz I. in Besitz. Er siedelte dort die ersten Kolonisten an, vor allem bretonische und normannische Fischer. Auf seiner zweiten Reise 1535 segelte er den St. Lorenzstrom aufwärts in die Gegend von Quebec City, weiter zum heutigen Montreal und errichtete auf dem Mont Royal ein Kreuz für Franz I. 1603 landete Samuel de Champlain an der Indianersiedlung Stadacona und gründete dort die Stadt Quebec. Er wurde der erste Kartograf Kanadas. 1620 erhielt die Plymouth Company eine Charta (Freibrief) für Neuengland. Große Gruppen von Schotten wanderten nach Kanada aus und siedelten im später nach ihnen benannten Neuschottland.

An dieser Stelle stellt sich die Frage, warum die Staaten und ihre Herrscher eigentlich Kolonien in anderen Erdteilen begründeten. Sieht man von strategischen Gesichtspunkten ab, so war der Zweck die Gewinnung von Rohstoffen für die heimische Wirtschaft und im Gegenzug eines Absatzmarktes für ihre Produkte. Als willkommener Nebeneffekt fanden der Bevölkerungsüberschuß und unruhige Elemente des eigenen Landes in den

Kolonien ein weites Betätigungsfeld und konnten dort als Pioniere ihre Kräfte einsetzen. Für den Austausch kamen im vortechnischen Zeitalter mit seinen begrenzten Transportmöglichkeiten nur hochwertige Güter in Betracht, die mit den damaligen kleinen Segelschiffen über lange Seewege zu verbringen waren. Ein solches Gut waren im Fall von Kanada zunächst die Fische, die getrocknet oder eingesalzen als Fastenspeise nach Europa verschifft wurden. Landwirtschaftliche Produkte, die das fruchtbare Land am unteren St. Lorenz lieferte, waren weniger geeignet und dienten im Wesentlichen der Selbstversorgung und der Versorgung nahegelegener Siedlungen. Die reichen Bodenschätze Kanadas wurden erst im 19. und 20. Jahrhundert entdeckt.



Aber vom 17. Jahrhundert an erlangte anderer „Rohstoff“ große Bedeutung. Der kanadische Schild war reich an Pelztieren. Biber, Marder, Füchse, Luchse, Bären, Otter, Wölfe und Moschustiere gab es in unglaublicher Fülle. Die Indianer wußten diese Tiere seit alters zu erlegen, verwendeten die Pelze aber nur für ihre vergleichsweise bescheidenen Zwecke. Im damaligen Europa herrschte dagegen ein riesiger Bedarf an Pelzwerk aller Art. Die Heiztechnik war noch sehr unterentwickelt. Selbst in Schlössern und den Häusern des gehobenen Bürgertums muß es im Winter in großen Räumen, die nur einen Kamin oder Ofen besaßen, recht ungemütlich gewesen sein. Nebenräume waren durchweg unbeheizt. Körperlich tätige hatten sich warmzuarbeiten. Höhergestellte waren dagegen auf eine gut wärmeisolierende Kleidung angewiesen. Die Portraits bedeutender Männer aus dieser Zeit zeigen sie meist in pelzgefütterter Kleidung. Im bekannten Bild von Breughel „Das Schlaraffenland“ ruht der Gelehrte auf seinem Pelzmantel, gewissermaßen als Berufssymbol.

Im vergleichsweise dicht bevölkerten Europa waren die Pelztiere schon sehr dezimiert. Der kanadische Bestand war daher ein Schatz, den es zu heben galt. Den Großteil der Pelze lieferten die indianischen Jäger. In der ersten Zeit kamen sie mit ihrem Fang zu den Märkten am St. Lorenz-Strom, vor allem in Montreal und Quebec und tauschten sie gegen europäische Waren ein. Das Angebot war daher beschränkt. Außerdem verhinderte die Feindschaft zwischen Irokesen und Algonquin die westlichen Stämme, die über die Mehrzahl der Pelze verfügten,

zu den Märkten zu kommen. Es war ein zu großes Wagnis, die umkämpften Gebiete zu durchqueren. Zunächst drangen einige mutige weiße Männer ins Indianerland vor und tauschten die Pelze vor Ort ein, allerdings gegen das ausdrückliche Verbot der Gouverneure, die Reibereien mit den Ureinwohnern aus dem Wege gehen wollten. Die beiden Franzosen Radisson und Grosseilliers waren in das Gebiet um die Hudson Bay vorgestoßen und kamen mit einer großen Ladung an Biberpelzen zurück. Zur Strafe mußten sie diese ohne Entgelt an die französische Regierung abliefern. Auch ihr Gnadengesuch an den „Sonnenkönig“ Ludwig XIV. blieb erfolglos. Erbittert und enttäuscht wandten sie sich an den englischen König Karl II, und dort fanden sie Gehör. Der tüchtige Rupert von der Pfalz beredete seinen königlichen Vetter, ihm und einigen anderen vermögenden Unternehmern eine königliche General-Lizenz auszustellen, in den Gebieten um die Hudson Bay und westlich davon Pelzhandel zu treiben und diese Gebiete auch zu verwalten. (Ein etwas nebelhaftes Vorhaben, wie es damals aber üblich war.) So entstand die berühmte „Company of Adventurers of England Trading into Hudson`s Bay“, kurz bis heute „The Bay“ genannt, die aus der kanadischen Geschichte nicht wegzudenken ist. Die Sperrstellung der Franzosen am unteren St. Lorenz war dadurch im Norden umgangen. Das weite unbestimmt begrenzte Land, das der „Bay“ unterstellt wurde, hieß nun Rupert`s Land. In Montreal wurde eine Gegengesellschaft, die North West Company, gegründet. Nach langen, teilweise blutigen Kämpfen zwischen den beiden Gesellschaften ging die letztere 1821 in der Hudson Bay Company auf. 1808 war außerdem die American Fur Company unter der Führung des berühmten Johann Jacob Astor entstanden. Der Pelzhandel war damit „institutionalisiert“. Das Wirken einzelner Fallensteller und Tauschhändler verlor an Bedeutung. Da sich das „Einzugsgebiet“ immer weiter nach Westen und Nordwesten ausdehnte, war es schon physisch für einige unerreichbar. Die großen Gesellschaften mit straffer Organisation und Arbeitsteilung und ihren zahlreichen Mitarbeitern beherrschten das Feld.

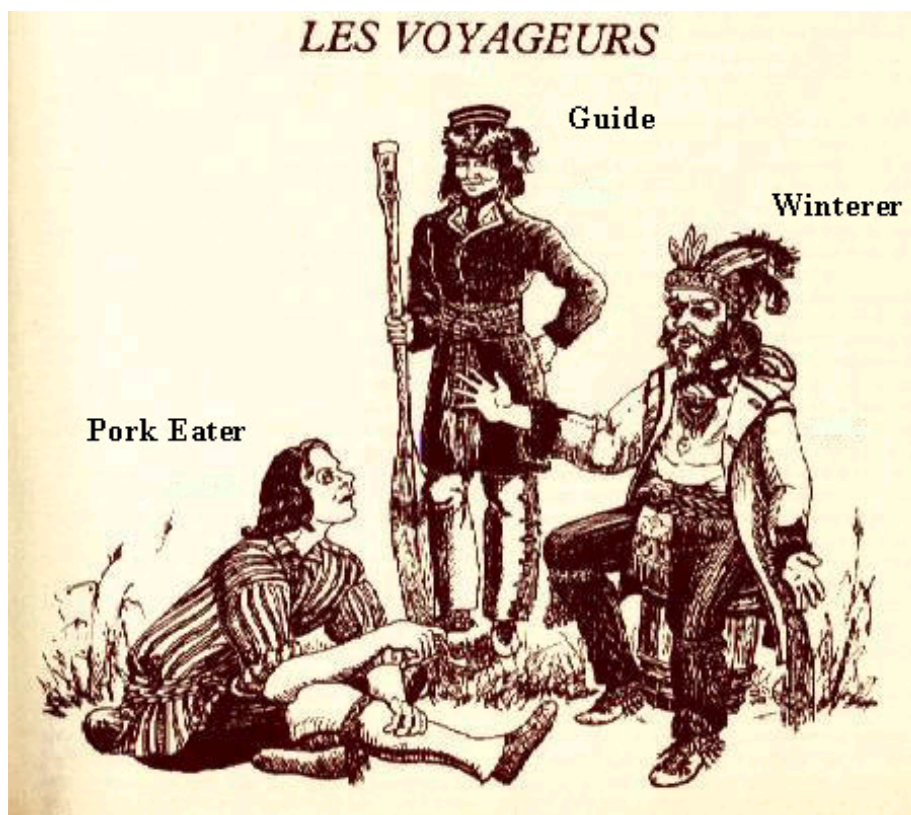
Dabei blieb das Grundprinzip erhalten: Die eigentlichen Pelztierjäger und Pelztierfänger blieben die Indianer. Ihre Beute tauschten sie gegen Waren ein, die aus Europa oder zumindest aus dem äußersten Osten Nordamerikas stammten. Die Handelsgesellschaften hatten daher für Tauschplätze im Indianerland, für den Transport der Tauschwaren von Osten nach Westen und der eingehandelten Pelze von Westen nach Osten zu sorgen. Wegen der geschilderten geografischen Voraussetzungen kamen für den Transport nur die Wasserwege in Betracht. Die Männer, die diese langen und oft gefahrvollen Transporte mit einem heute schwer vorstellbaren körperlichen Einsatz und das Tauschgeschäft mit den Indianern durchführten, waren die Voyageurs.

### **3. Wie wurde man Voyageur?**

Der Pelzhandel war nun organisiert. Die französische Regierung erließ Bestimmungen. Wer ein entsprechendes Unternehmen beginnen wollte, brauchte zunächst eine staatliche Lizenz (cong ). Es ist hier anzumerken, daß



nicht nur das Verfahren aus der französischen Zeit stammte, sondern die französischen Fachausdrücke auch nach der Eroberung Kanadas durch die Engländer beibehalten wurden. Von Regierungsseite wurde pro Jahr nur eine begrenzte Anzahl von Lizenzen vergeben, hauptsächlich in Quebec, Montreal und Ottawa. Eigentümer einer Lizenz war der „Bourgeois“. Er brauchte ein erhebliches Startkapital, neben der Lizenzgebühr die Kosten für die Tauschgüter, den Unterhalt der Handelsstationen und die Vorschüsse an seine Angestellten. Als nächster folgte der „Commis“ in der Hierarchie, ein Angestellter, der an den Reisen teilnahm, einem Handelsposten im Indianerland vorstand und dort auch überwinterte. Meist war es ein Sohn oder naher Verwandter des Lizenzinhabers, der sich auf diese Weise seine Sporen verdiente, um später selber Bourgeois zu werden. Die Transporte der Tauschwaren und der Pelze besorgten die Voyageurs in ihren Rindenkanus. Auch unter ihnen gab es „Dienstgrade“. Der „Hivernant“, Überwinterer, blieb über dem Winter auf dem Handelsposten und führte den Tauschhandel mit den Indianern nach den Weisungen des Commis durch. Dazu konnten auch Geschäftsreisen mit dem Hundeschlittengespann gehören. Der „Engagé“ war ein zuverlässiger, in der Handhabung von Booten und Ladung wohl erfahrener Mann. Das Schlußlicht bildete der „Mangeur de Lard“, der „Speckesser“, ein Novize, der vor allem zu paddeln und zu schleppen hatte.



Der Lizenzinhaber war verpflichtet, die Namen seiner Leute genau zu registrieren. Hunderte dieser Listen sind in den Archiven von Montreal, Quebec und Ottawa erhalten. Die ersten Voyageurs dürften jüngere Söhne der

französischen Bauern am unteren St.Lorenz gewesen sein, die keinen Hof zu erben und Lust auf ein freies abenteuerliches Leben hatten. Wie die Namenslisten zeigen, bildeten sich aber bald Voyageurssippen heraus, in denen der Beruf vom Vater auf die Söhne weitergereicht wurde.

Etliche Forschungsreisende und Missionare, die ins westliche Kanada wollten, waren auf das Kanu als Transportmittel angewiesen und haben „ihre“ Voyageurs beschrieben. Durchschnittlich waren die Männer 1,68m groß, 1,70m war gerade noch annehmbar. „Riesen“ von mehr als 1,75m hatten, abgesehen von seltenen Ausnahmefällen, keine Chance, Voyageur zu werden. Sie hätten in den Booten zuviel des kostbaren Platzes eingenommen. Dicke Männer kamen überhaupt nicht in Betracht. Entsprechend der Paddelarbeit waren Arme und Schulterpartie stark entwickelt, Unterkörper und Beine dagegen weniger. Als wichtig wurden außerdem gute Stimmen und kräftige Lungen erachtet. Die Gesichter waren zerfurcht und oft durch die Folgen von Unfällen und anderen Verletzungen gezeichnet. Ihre Haare trugen die Voyageurs lang, damit sie Hals und Nacken gegen die Mücken schützten.

Der Voyageur mußte 15, manchmal 18 Stunden am Tag paddeln können und das wochenlang, an den Portagen 100 und mehr Kilogramm über kaum gebahnte Wege schleppen und abends am Lagerfeuer trotzdem noch Späße machen. Das alles erforderte eine eiserne Gesundheit. Andererseits bildete es die Grundlage für die Entstehung einer Subkultur. Jeder war stolz, zu dieser Gruppe von Männern zu gehören, die schwere Arbeit zu schaffen, die Kameraden nicht zusätzlich zu belasten und ihnen in Notfällen beizustehen. Außerdem mußte er sich ständig der Kritik stellen. Jeder Fehler in der Handhabung des Bootes wurde, auch wenn er keine katastrophalen Folgen hatte, sofort beanstandet. Der Betreffende war dann für einige Tage sehr still. Diese Menschengruppe stand daher in hohem Ansehen. J.J.Astor äußerte einmal, ein kanadischer Voyageur sei mehr wert als US-amerikanische Bootsleute.

#### **4. Die Fahrzeuge der Voyageurs**

Wie eingangs ausgeführt, geht die Konstruktion des Rindenkanus auf die jahrhundertelange Erfahrung und „Entwicklungsarbeit“ der nordamerikanischen Indianer zurück. Sie wurde von den weißen Männern an die Erfordernisse des Pelzhandels angepaßt, und so entstanden drei Haupttypen.

Der größte war das „Canot du Maitre“ oder Montreal Canoe. Er war 10,6 bis 12,2m lang, 1,8m breit, wurde von 14 Mann gepaddelt und trug außer der Besatzung eine Fracht von 3,6t. Dieser Typ war vor allem auf dem St. Lorenz und seinen Nebenflüssen und auf den großen Seen zuhause.

Der kleinste Typ war das „Canot du Nord“ oder North Canoe. Es war 7,6m lang, 1,2m breit, wurde von 8 Mann gepaddelt und trug eine Fracht von 1,36t. Sein Einsatzgebiet waren vor allem die Seen und kleineren Ströme nordwestlich des Oberen Sees.

Eine Zwischengröße bildete das „Batard“ oder Bastard Canoe mit 10 Mann Besatzung. Anscheinend wurde es seltener eingesetzt als die beiden anderen Typen.



Die Spanten der Boote bestanden aus dünnen Weißfichtenbrettern, die im Dampf in die gewünschte Form gebogen wurden. Einige Längsspanen sorgten für die Stabilität in Längsrichtung. Die obere Verbindung der Spanten bildete ein erstaunlich dünnes Dollbord. Vier bis neun Duchten in regelmäßigen Abständen sorgten für die Stabilität in Querrichtung. Vor diesen Duchten und etwas tiefer als das Dollbord waren 10cm breite Bretter als Sitze für die Voyageurs angebracht. Über dieses Gerippe wurde Birkenrinde gelegt und mit „Wattape“, zusammengedrehten Wurzelfasern von Koniferen, vernäht. Das Kanu war nun bereit zum „Gummieren“, d.h. zum Vergießen der Nähte zwischen den Rindenstücken mit Kiefernharz. Diese Außenhaut war empfindlich. Das Gummieren mußte täglich, manchmal sogar mehrfach wiederholt werden. Jede Grundberührung konnte ein Loch verursachen. Daher wurden einige Stücke Birkenrinde als Flicker im Bug des Bootes mitgeführt. Insbesondere in den Stromschnellen der Wildflüsse entstanden auch größere Schäden, die ausgebessert werden mußten. Die Baumaterialien für die Boote waren in ihrem Einsatzgebiet fast überall greifbar. So gab es kein langes Warten auf Ersatzteile. Nicht alle Kanus waren bemalt, aber gewöhnlich führten sie als Erkennungszeichen ein Pferd, einen Indianerkopf oder ähnliches am Bug oder Heck.

Drei Größen von Paddeln wurden verwendet. Die der „Milieux“, der Männer in der Mitte waren 61cm lang und 7,6cm breit. Der „Gouvernail“, der im Heck des Bootes stand, hatte ein längeres Paddel von 13cm Breite. Ein noch größeres führte der „Avant de Canot“, der Vormann im Bug. Die Paddel bestanden aus Rotzeder, waren sehr leicht und gewöhnlich rot bemalt oder mit Ornamenten geschmückt.

Ein weiteres Ausrüstungsstück war ein Stück Ölzeug, das sowohl zum Abdecken der Ladung als auch bei günstigen Vorraussetzungen als Segel benutzt wurde. Ein provisorischer Mast mit einer Rah wurde dann aufgerichtet, manchmal auch zwei Stangen, zwischen denen das Öltuch aufgespannt wurde.

Außerdem gehörte ein großer Schwamm zur Ausrüstung, mit dem die Ladung abgetrocknet, eingedrungenes Wasser gelenzt und auch ein Leck gestopft werden konnte; weiterhin ein 55m langes Seil, das vor allem zum Treideln des Kanus durch Stromschnellen diente.

Es wurde sehr schnell gepaddelt, 40, nach anderer Angabe bis zu 60 Schlägen pro Minute, wobei die Paddel 30 bis 40cm tief eingetaucht und kräftig nach hinten gezogen wurden. In ruhigem Wasser hatte das Kanu eine Geschwindigkeit von 4 bis 6 Knoten. Kam ein günstiger Wind dazu, so wurden mit Paddeln und Segel bis zu 10 Knoten erreicht.

### **5. Die große jährliche Reise**

Im Winter machte der Agent des Bourgois seine Runde durch die Kirchspiele und Weiler am St. Lorenz und warb Personal. Er bevorzugte dabei Engagés, also erfahrene Leute, die sich in Krisensituationen bewährt hatten. Da mehrere Gesellschaften und Bourgois konkurrierten, mußte er in der Regel auch etliche Mangeurs du Lard in die Mannschaft aufnehmen. Die Arbeitsverträge wurden meist für drei Jahre abgeschlossen. Darin verpflichtete sich der Angestellte, seinen Arbeitgeber nicht zu verlassen und dessen Konkurrenten keine Hilfe oder Unterstützung zu leisten. Der Lohn betrug 1200 Livres pro Jahr für den Bug- und den Heckmann, also den erfahrenen Engagé. Der Hivernant, der ja das ganze Jahr über in Dienst war, erhielt etwa das Doppelte. Der junge Mangeur du Lard begann mit 400 Livres. Ein Drittel des Lohns wurde als Vorschuß ausbezahlt. Außerdem kriegte der Angeheuerte eine Decke, ein Hemd, ein Paar Hosen, zwei Taschentücher und einige Pfund Tabak. Der Mangeur du Lard bekam eine Art Grundausrüstung. Natürlich kam es vor, daß Angeheuerte nicht zum festgesetzten Abfahrtstermin erschienen und keinen Ersatz für den empfangenen Vorschuß leisteten. Wenn sie erwischt wurden, drohten ihnen harte Freiheits- und Leibesstrafen. Die Wahrscheinlichkeit war allerdings nicht groß, da mehrere Gesellschaften bei der Personalsuche konkurrierten. Immerhin war dies Risiko ein weiterer Grund, Angehörige bekannter, zuverlässiger Voyageursfamilien zu bevorzugen.

Die Ladung mußte wegen der unvorhersehbaren Zwischenfälle der Reise gut gesichert sein. Kleider, Decken, Katun, Bänder usw., Glasperlen, Gewehre und Munition, Messer, Nägel und alle weiteren von Indianern begehrten Tauschgegenstände kamen in Pakete von über 40kg Gewicht, die in feste Leinwand eingeschlagen und mit zwei Tragschlaufen versehen waren. Auf der Rückfahrt waren die eingehandelten Pelze entsprechend verpackt. Spirituosen und Schießpulver kamen in Fäßchen, die sogenannten Kegs. Oft mußten auch größere Güter, z.B. Herde für die Wintersiedlungen, transportiert werden.

Wie bei anderen Frachtschiffen war das Verstauen der Ladung eine besondere Kunst. Auf den Boden des Kanus legte man einige Stangen, um das Gewicht zu verteilen. Außerdem durfte das Boot weder seitenlastig noch bug- oder hecklastig werden.



War alles verstaut und die Besatzung vollzählig, konnte die Reise unter den Zurufen der zurückbleibenden Verwandten und Freunde beginnen (gewöhnlich Mitte Mai), die Paddler an ihren Plätzen mit wehenden Federn auf ihren Mützen, der Commis mit dem Zylinder als Zeichen seiner Würde hoch auf der Ladung. Aus Sicherheitsgründen fuhr man in Flottillen von mindestens zwei, manchmal bis zu dreißig Kanus. Zu Beginn der monatelangen gefährvollen Reise erbat die Besatzung den Schutz der heiligen Anna, der Schutzheiligen der Reisenden. Am westlichsten Punkt der Montreal-Insel stand die Kapelle der Heiligen, das letzte Gotteshaus, das die Voyageurs für lange Zeit sehen würden. Dort wurde ein Stop eingelegt, eine kurze Messe gehalten, und jeder warf eine Spende in den Sammelkasten. Die Voyageurs französischer Herkunft waren katholisch, aber auch die mitreisenden Protestanten beteiligten sich an dieser heiligen Handlung. Die Reise führte nun den St. Lorenz aufwärts bis zum Zusammenfluß mit dem Ottawa und diesen aufwärts bis zur Einmündung des von Westen kommenden Mattawa. Auf dieser Strecke waren bereits 18 Portagen und etwa ebensoviele Décharges zu überwinden.

Obendrein ging die Fahrt gegen den Strom. An einigen Stellen mußten die Kanus nicht gepaddelt, sondern gestakt werden, eine sehr unbeliebte Fortbewegungsart. Zwischen dem Trout Lake und dem Lake Nippissing wurde

dann die Wasserscheide überschritten, und es ging den French River abwärts zum Huronsee.

Die Fahrt quer über einen der großen Seen wurde möglichst vermieden. Bei entsprechenden Winden kann dort schnell ein Seegang von zwei bis drei Meter hohen Wellen auftreten, in dem die schwerbeladenen Kanus zerbrochen wären. Man fuhr daher am Nordufer der Georgian Bay und im Schutz von Manitoulin Island entlang und dann hinüber nach Michillimackinac an der Durchfahrt vom Huron- zum Michigansee. Hier gab es einen längeren Aufenthalt. Der Proviant wurde aufgefüllt; an die Stelle der getrockneten Erbsen, die seit Montreal einen wesentlichen Teil der Verpflegung gebildet hatten, trat nun der Mais. Die Commis führten Verhandlungen, denn nun trennten sich die Wege. Ein Teil der Brigade fuhr durch den Michigansee ins südliche Wisconsin und nach Illinois. Die Boote und Besatzungen, die Ladungen an den Oberen See und in den „Nordwesten“, d.h. das ganze nördliche Amerika jenseits der Grand Portage zu bringen hatten, mußten den Weg über die Portage von Sault de Sainte Marie nehmen. Während ihre Vorgesetzten verhandelten, vergnügten sich die Voyageurs. Beliebt waren Bootsrennen, Wettgesänge und vor allem gutes und reichliches Essen und Trinken. Die Commis hatten oft ihre liebe Not, die Männer einigermaßen im Zaum zu halten und rechtzeitig vor der Weiterfahrt wieder zusammenzubringen.

Für die nach Norden Bestimmten begann nun eine beschwerliche und gefährvolle Reise. Der Höhenunterschied zwischen dem Oberen und dem Huronsee beträgt etwa 7 Meter. Das Wasser schießt in einer gewaltigen Stromschnelle herunter. Nachdem sie überwunden war, folgten die Boote, die ins nördliche Wisconsin und nach Minnesota bestimmt waren, bis zu den Mündungen des Bois Brulé und des St. Louis Rivers dem Südufer des Oberen Sees. Die Ströme bildeten den Zugang zu den genannten Gebieten. Von dort aus war über mehrere Portagen auch der Oberlauf des Mississippi zu erreichen. Die nach Grand Portage bestimmte Brigade folgte dem Nordufer.

Man blieb möglichst dicht an den Ufern, aber an mehreren Stellen ließen sich Fahrten über offenes Wasser nicht vermeiden. Wie erwähnt konnte stärkerer Seegang sehr gefährlich werden. Bei ungünstigem Wetter mußten Boote und Besatzungen daher an Land bleiben. Erfahrene Engagé hatten gelernt, die Windverhältnisse für einige Tage vorherzusagen. Eine Sicherheit gab es natürlich nicht. Wurde der Befehl zum Aufbruch gegeben, so sprach man ein Gebet, und jeder strengte sich beim Paddeln bis zum Äußersten an, um die Gefahrenzone bald hinter sich zu bringen.

Am Südufer ragt eine Landzunge, Keeweenaw Point, weit in den See hinein. Aus den beschriebenen Gründen wurde sie nicht umfahren, sondern die beschwerliche Portage quer über Land bevorzugt. Das Nordufer ist auf weite Strecken felsig, so daß man bei aufkommendem Sturm nicht anlanden konnte. Vor allem hier gingen manchmal Boote und Besatzungen verloren.

Aber es gab auch glückliche Reisen. Wenn „La Vielle“, ein günstiger Wind wehte, wurden die behelfsmäßigen Segel gesetzt, und die Boote rauschten dahin.

Die Voyageurs lagen entspannt auf der Ladung, rauchten, sangen oder schliefen. Hierfür wurden „La Vielle“ Opfer gebracht. Man warf etwas Tabak ins Wasser und sang „Souffle, souffle, La Vielle“ (Blase, blase, Alte).



Ende Juni oder im Juli kamen die Montrealer Kanus in Grand Portage am Ufer der östlichen Bucht des Oberen Sees an und hatten damit meist ihr Ziel erreicht. Grand Portage war ein wichtiger Umschlagplatz. Die Montrealer trafen sich hier mit den Northernern, die mit Pelzen und Häuten aus den Jagdgebieten des Nordwestens kamen. Im Sommer wimmelten oft hunderte von Händlern und Voyageurs auf den Wiesen am Seeufer. Der Handel, europäische Güter gegen Pelze und Häute blühte, und es gab Lustbarkeiten verschiedener Art. Dann wurde der Heimweg angetreten; Die Montrealer mit ihren größeren Booten, vollgepackt mit Pelzpaketen nach Osten, die Northerner mit ihren kleineren Booten mit dem aufgefüllten Bestand an Tauschgütern nach Nordwesten. Sie hatten erst, wenn Ströme und Seen eisfrei waren, kaum vor der zweiten Maihälfte, von ihren Stützpunkten aufbrechen können und mußten nun während des kurzen Sommers dorthin zurückkehren. Gleich zu Anfang erwartete sie eine schwere Arbeit. Die Grand Portage, der Übergang vom Oberen See zum Pidgeon River führte ihren Namen zu Recht. 14,5 km mußten die Boote und Ladungen bergauf geschleppt werden. Die Voyageurs bekamen für jedes Paket, das sie trugen, sechs Livres Extrabehaltung. Die Reise ging dann zunächst stromauf zum Rainy Lake, wo die Wasserscheide erreicht war, dann durch den Lake of the Woods und den Winnipeg River herunter zum Lake Winnipeg. Von dort aus war über den Red River of the North der Oberlauf des Mississippi zu erreichen. Die wagemutigsten Voyageurs waren die Athabaskamänner, die den

Pelzhandel im nördlichen Alberta und weiter nördlich am Großen Bärensee und bis zur Küste betrieben. Um zu den Umschlagplätzen zu kommen, mußten sie den Saskatchewan eine weite Strecke herunterfahren und den gleichen Weg zurück zu ihren Stützpunkten bewältigen. Sie waren die Asse der Voyageurs und blickten mit Mitleid und Verachtung auf die anderen herab, die im Herbst wieder in Montreal sein würden. Trotz ihrer Tüchtigkeit konnten sie normalerweise während des kurzen nordischen Sommers Grand Portage mit ihren Booten nicht erreichen. Einige Montrealer Händler kamen ihnen daher bis zum Rainy Lake entgegen, um sie mit dem nötigen Nachschub zu versorgen. Im dortigen Fort gab es für die Reisenden aus dem Norden ein besonderes Athabaskahaus.



## 6. Mit den Voyageurs unterwegs

Ein erheblicher Teil der Männer war Analphabeten. Unter den Verträgen, die noch in den Archiven von Montreal liegen, ersetzt häufig ein Kreuz die Unterschrift. Trotzdem gab es eine große Zahl von schriftlichen Zeugnissen. Erstens mußte auf jedem Boot ein Logbuch geführt werden. Dies war wohl die Aufgabe eines mitreisenden Commis. Zweitens waren Regierungsvertreter, Missionare, Naturforscher und Künstler, die das Gebiet des kanadischen Schilts besuchen wollten, im 17., 18., und im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts auf die Kanus der Voyageurs als Transportmittel angewiesen. Diese Reisenden führten meist ausführliche Tagebücher, von denen etliche bis heute erhalten geblieben sind.

Im Laufe der Zeit hatten sich an bestimmten Stellen feststehende Riten eingebürgert. Bereits eine kurze Strecke oberhalb von St. Anna wurde den jungen Commis, die die Reise zum ersten Mal machten, eröffnet, daß sie



„getauft“, d.h. ins Wasser geworfen würden, wenn sie sich nicht durch eine gehörige Portion Brantwein freikaufen. Ähnliche Einweihungen gab es auch an anderen Stellen. Am Rainy Lake mußte jeder, der erstmals in den „Nordwesten“ kam, einige feierliche Versprechen geben, u.a. niemals jemandem, der nicht zum Clan der Nordwestler gehörte, die Weiterreise zu ermöglichen und niemals die Frau eines Voyageurs zu küssen, es sei denn, sie hätte eingewilligt. Man besprengte ihn dann mit einem in Wasser getauchten Tannenzweig, und er war Nordwestler geworden, wiederum natürlich um den Preis einer gehörigen Portion Brantwein.

Aber es gab auch recht ernsthafte Bräuche. Die Voyageurs mußten sich monatelang bei schwerer Arbeit in der wilden Natur behaupten und häufig ihre Machtlosigkeit gegenüber den verschiedensten Gefahren empfinden. Da war es natürlich, Schutz und Hilfe von Gott und den Heiligen zu erbitten. Beim Übergang vom St. Lorenz in den Ottawa und von diesem in den Mattawa flogen die Mützen herunter, und in jedem Boot sprach ein Mann ein Gebet. Die Orte früherer tödlicher Unfälle waren mit hölzernen Kreuzen bezeichnet. Im Vorbeifahren wurden die toten Kameraden durch Abnehmen der Mützen und ein kurzes Gebet geehrt. Auch vor besonders schweren und gefährvollen Aktivitäten bat man den Himmel um seinen Beistand.



Ein besonders belastender Teil des Voyageursalltags waren die Portagen. Sie sind von vielen Mitreisenden beschrieben worden. Die Wasserwege waren Wildflüsse. Auf eine Strecke ruhigen Wassers folgte ein Wasserfall oder eine Stromschnelle, wieder eine ruhige Strecke und wieder eine Stromschnelle, usw. War der Weg durch ein solches Hindernis verlegt, so mußte das Kanu vollständig entladen und samt der Ladung um das Hindernis herumgetragen werden. Die empfindliche Birkenrinde-Außenhaut der Kanus erlaubte es nicht, auf einen Sandstrand oder gar auf ein steiniges Ufer aufzulaufen. Die Besatzung stieg ins Wasser und trug die Ladung an Land, während Bugmann und Heckmann das Kanu festhielten. Eventuell mitreisende Fahrgäste wurden ebenfalls an Land getragen. Missionarsfrauen berichteten, daß es ihnen zuerst seltsam vorkam, von fremden Männern auf den Arm genommen zu werden, aber sie gewöhnten sich wohl auch daran. Nun begann eine heute kaum mehr vorstellbare Schlepperei. Bugmann, Heckmann und ggf. zwei weitere trugen das Kanu, die übrige Besatzung die Ladung. Als Hilfsmittel diente der sogenannte Portagenkragen, ein 8cm breiter Ledergurt mit zwei schmälere Bändern. Die

Bänder wurden zunächst an einem der vorerwähnten Pakete befestigt. Der Voyageur schwang sich dies auf den Rücken und legte den breiten Gurt um seinen Kopf. In etwas vorgebeugter Haltung schwang er nun das zweite Paket auf das erste und hatte dann eine Last von etwa 81kg auf dem Rücken. Dies war das Übliche. Besonders kräftige Männer schleppten auch drei oder vier Pakete. Die Portagen waren in Posés eingeteilt. Die Besatzung konnte ja nicht die gesamte Ladung auf einmal bewältigen, und es wäre leichtsinnig gewesen, sie unbewacht dem Zugriff von wilden Tieren oder räuberischen Menschen zu überlassen. Boot und Lasten wurden daher nach 500 bis 550 Metern niedergelegt und die verbliebenen nachgeholt. Eine Portage konnte aus sehr vielen Posés bestehen, eine besonders lange in Wisconsin brachte es auf 122. Die Transport-„Wege“ waren bestenfalls steile Trampelpfade in der Wildnis. Häufig mußten Felspartien überstiegen werden, was besonders die Boote gefährdete. Bug- und Heckmann legten manchmal ihre Hemden auf scharfe Felskanten, über die das Boot geschoben werden mußte. Mancher verletzte Fuß und verrenkte Knöchel ging auf das Konto dieser Arbeit. Die schweren Lasten verursachten Unterleibsbrüche, in der Wildnis fern jeder medizinischen Versorgung lebensgefährliche Verletzungen. Trotzdem wurde der Weg mit erstaunlicher Schnelligkeit zurückgelegt. Ein Missionar, der lediglich sein Gewehr und zwei Regenschirme zu tragen hatte, berichtet, daß er seinen Voyageurs kaum folgen konnte. Als fromme Katholiken riefen die Voyageurs auch bei dieser schweren Arbeit die Hilfe der Gottesmutter an. Der Autor hat in Kanada eine Kirche „Notre Dame du Portage“ gesehen. War schließlich das Ende der Portage erreicht, so wurde das Kanu schnell wieder beladen, und die Wasserreise ging weiter.



Verständlicherweise versuchten die Voyageurs, diese Schleperei wo irgend möglich zu vermeiden. Bei der Bergfahrt genügte es manchmal, nur einen Teil der Ladung auszuladen und das Kanu dann mit Hilfe des erwähnten Seils durch die Stromschnelle zu treideln. Solche Stellen hießen dementsprechend Décharges. Das Verfahren war nicht gefahrlos. Oft war das Flußbett unter der

Wasseroberfläche mit Felsen gespickt und die Strömung verwirbelt. Zwei oder mehr Mann mußten das Boot dann, hüfttief im kalten Wasser watend beiderseits halten. Wenn das Seil brach und das Kanu stromab trieb, war die Ladung zumindest durchnäßt, oft auch zusammen mit dem Kanu verloren.

Bei der Talfahrt fuhr man am liebsten auch die Stromschnellen hinunter. Besonders aus dem Nordwesten, dem Bereich der kleineren und wendigeren Canots du Nord, berichteten die Mitreisenden über waghalsige Wildwasserfahrten. Alles kam auf die Geschicklichkeit des Bugmanns und seine Zusammenarbeit mit dem Heckmann an. Oft verständigten sich beide nur durch kleine Hand- und Körperbewegungen. Der Bugmann konnte Unterwasserfelsen erst im letzten Augenblick erkennen und mußte sein Boot durch einen schnellen Paddelschlag und ein entsprechendes Manöver des Heckmanns an der Gefahrenzone vorbeibringen. Auch ein Engagé, der die Strecke schon mehrfach zurückgelegt hatte, konnte sich nicht auf seine Erfahrungen verlassen. Wechselnde Wasserstände und die Verlagerung von Felsbrocken durch die Strömung schufen ständig neue Voraussetzungen. Das Befahren mancher Stromschnellen, die als besonders gefährlich galten, wurde den Voyageurs durch die Pelzkompanien verboten. Aber die Versuchung, eine schweißtreibende Portage durch den Ritt über die Schnelle einzusparen, war wohl zu groß. Die Passage wurde doch gewagt; manchmal mit recht negativem Erfolg. Wenn das Kanu ein Leck bekam oder gar kenterte, waren zumindest Besatzung und Ladung durchnäßt. Dann hieß es, die Pakete auszupacken und den vollgesogenen Inhalt zu trocknen. Textilien oder Pelze wurden über Sträucher gebreitet, kleinere Gegenstände auf Felsen ausgelegt. Laut erhaltenen Reisetagebüchern sah die Landungsstelle dann wie ein Textilgeschäft oder Warenhaus aus. Schäden am Kanu waren zu reparieren. In schweren Fällen waren der Tod von Besatzungsmitgliedern und der Totalverlust von Boot und Ladung zu beklagen.

Der Arbeitstag der Voyageurs dauerte von der Morgen- bis zur Abenddämmerung. Das konnten 15, manchmal 18 Stunden sein. Pausen waren lediglich die sogenannten Pipes (Pfeifen), die auf Befehl des Anführers eingelegt wurden. Der Zuruf „allumez“ (zündet an) brauchte nicht wiederholt zu werden. Die Paddel wurden ins Boot gelegt, die müden Schultern sanken zurück auf die Ladung, Pfeifen und Tabak erschienen aus den kleinen Beuteln, die das persönliche Gepäck der Voyageurs bildeten, und wenn der Rauch über das Wasser wehte, wurden Geschichten und Schnurren erzählt. Nach 10 bis 15 Minuten ging die Fahrt weiter, meist unter dem Gesang eines Voyageursliedes. Das Singen war ein wichtiger Inhalt des Voyageurslebens. Ursprünglich war es wohl wie in vielen anderen Berufen ein Arbeitsgesang, der die Bewegungen der Paddler im Takt hielt. Bald entwickelte sich aber ein besonderer Liederschatz: umgedichtete französische Volks- und Liebeslieder, aber auch Dichtungen, die dem Stolz der Voyageurs auf ihr Kanu Ausdruck verliehen. Gewöhnlich stimmte der Heckmann das Lied an, und die übrige Besatzung sang den

Kehrrim. Wechselgesänge zwischen alten Erfahrenen und Jungen enthielten Belehrungen und Hoffnungen.



Wenn der Tag sich neigte, wurde das Lager bezogen. Das Kanu wurde in der beschriebenen Weise entladen und am Ufer „kieloben“ abgelegt. (Anscheinend die einzige Stellung, in der ein Rindenkanu liegen darf. Der Autor besuchte einmal eine heutige Kanuwerft und bat, das Boot umzudrehen, damit er die Innenseite fotografieren könne. Dies wurde abgelehnt.) Das Lagerfeuer wurde entzündet und das Abendessen gekocht. Letzteres war wenig abwechslungsreich. In den Kochkesseln, die wassergefüllt auf dem Feuer stand, kamen pro Mann ein Quart (1,1 Liter) getrocknete Erbsen oder westlich von Mackinac getrockneter Mais, ein bis zwei Unzen Fett, gesalzenes Schweinefleisch oder Speck und ein paar Brocken Schiffszwieback. (Daher rührt der Name „Speckesser“ für den jungen Voyageur.) Es entstand ein dicker Brei. Commis und Voyageurs setzten sich um den Kessel und langten mit ihren Holzlöffeln kräftig zu.

Auch hier wurden stets Verbesserungen angestrebt. Ein Schildkröte, ein paar Fische, Vögel und ihre Eier oder auch Wildfrüchte waren hochwillkommene Abwechslungen in der eintönigen Kost. Für kulinarische Raffinessen war allerdings keine Zeit. Die Ergänzungen wurden einfach dem Brei hinzugefügt. Nach dem Mahl saß man noch kurze Zeit rauchend und Geschichten erzählend um das Lagerfeuer. Commis und Fahrgäste schliefen in Zelten. (Der Commis mußte seins meist selbst aufschlagen und abbauen.) Die Voyageurs lagen meist nur mit ihren Decken auf der nackten Erde unter ihrem Kanu. Einzig der Koch wachte, unterhielt das Feuer und besorgte den Frühstücksbrei, der dem Abendbrot entsprach. Normalerweise gab es zwei Mahlzeiten pro Tag. Nur auf Strecken mit besonders vielen und anstrengenden Portagen wurde auch mittags eine Eßpause eingelegt.

Wenn bei beginnender Dämmerung der Ruf „Leve, leve, nos Gens“ (Aufstehen, aufstehen, ihr Leute) erschallte, setzte eine emsige Tätigkeit ein. Die Kanus wurden zu Wasser gebracht und beladen. Meist wurden die Zeltstangen als Unterlagen gebraucht. Es war daher ein beliebter Brauch, die Schläfer unsanft

aus ihren Gehäusen zu ziehen. Eine schnelle Mahlzeit wurde eingenommen. Wenn der Brei noch zu heiß war, wurde er auf einen Felsen geschüttet, und jeder kratzte sich mit dem Löffel seinen Teil ab. Und weiter ging die Reise mit dem Gesang eines Voyageurliedes.

Diese rauhen Männer werden aber auch als große Dandys geschildert. Jeder wusch seine Kleidung während der Reise mehrfach. Die langen Haare wurden sorgfältig gekämmt. Vorm Erreichen eines Forts hielt man an einem Felsen an, jeder überprüfte seine Kleidung, und auf den Mützen mußten die Federn den richtigen Sitz haben. Dann ging es mit Gesang zur Landestelle, wobei durch die Stellung der Paddel Signale ausgetauscht wurden.



## 7. Leben im Fort

Der Sinn all dieser Anstrengungen war der Tauschhandel mit den Indianern. Er spielte sich hauptsächlich in den sogenannten Forts ab. (Es sei angemerkt, daß dieser Ausdruck nichts mit militärischen Befestigungen zu tun hat.) Der Begründung eines solchen Stützpunktes gingen Verhandlungen mit den örtlichen Indianerhäuptlingen voraus. Sie mußten freundlich gesinnt und ihre Stämme gute Pelztierjäger sein. Der Platz sollte an einem Wasserweg liegen und in der Nachbarschaft Bau- und Brennholz verfügbar sein. Waren diese Voraussetzungen geklärt, so wurde eine ebene Fläche freigeschlagen und die Stämme auf passende Länge für die Gebäude geschnitten. Als erstes wurden das Lagerhaus und der „Shop“ errichtet, in dem die Tauschgeschäfte stattfanden. Als nächste kamen das Haus des Commis und das Wohnhaus der Männer an die Reihe. Schließlich wurde um diese Gebäude eine hohe Palisade mit einem kräftigen Tor errichtet. Das Einhängen des Torflügels bedeutete die Vollendung des ersten Bauabschnitts. In der Folge entstanden weitere Magazine, ein Flaggenmast und ein Brunnen im Inneren der Palisade. In den Häusern wurden Kamine aus Steinen und Lehm errichtet und die Dächer mit Zweigen gedeckt, die durch Stangen befestigt waren. Nägel waren im Nordwesten selten und teuer. Die Bauelemente wurden daher mit Kerben und Einschnitten verbunden. Als innerer Verputz diente ein weißer Lehm, der den Räumen ein freundliches Aussehen gab. Die Fensteröffnungen wurden statt mit Glas mit geölter Rehhaut

verschlossen, rohe Tische und Stühle und längs der Wände Bettstellen gezimmert. Ein Zwischenboden nahm die persönlichen Habseligkeiten auf. Solch ein Bau ging erstaunlich schnell vonstatten. Die ersten Gebäude standen vier Wochen nach dem Beginn, die Palisade drei Wochen später. Sobald für die Unterkunft gesorgt war, begannen die Vorbereitungen für den langen Winter. Netze wurden in Seen und Strömen ausgelegt. Weißfisch und Forelle gab es in den größeren Seen, Stör, Hecht und weitere Arten in den kleineren. Die Konservierungsmethode war einfach: 5cm von den Enden der Fischschwänze wurden mit dem Messer Löcher gemacht, die Fische dann zu zehnen auf dünne Weidenzweige gefädelt und an einem schattigen Platz aufgehängt. Wenn es vor dem Frost nicht zu warm wurde, hielten sie sich über den ganzen Winter. Man rechnete etwa 4 Fische pro Tag und Mann. Es war also eine große Anzahl erforderlich. Wildreis war ein weiteres wichtiges Nahrungsmittel. Es wurde bei den Indianerfrauen eingetauscht, die ihn im Spätsommer auf den Seen geerntet hatten, außerdem auch von diesen bereiteten Ahornsirup. In Gegenden, wo es Büffel gab, bildete das Fleisch der Büffelkühe eine weitere Ernährungsgrundlage. Die Kühe wurden im Herbst und Frühjahr gejagt. Ein Teil des Fleisches wurde an der Luft getrocknet oder im Winter gefroren. Der Rest wurde zu Pemman verarbeitet oder das Fett ausgelassen und in Fäßchen gespeichert. Der getrocknete Kot der Tiere diente als Brennmaterial.

Meist wurden in der Nähe der Forts kleine Farmen angelegt, die je nach dem örtlichen Klima Kartoffeln, Rüben, Erbsen oder Bohnen erzeugten und auch Vieh zogen. Im Winter jagten eingesetzte Jäger vor allem Rehwild in der weiteren Umgebung.

Neben der Nahrungsbeschaffung und -konservierung galt es täglich viele kleinere und größere Arbeiten zu erledigen, von der Errichtung und Verbesserung von Gebäuden bis zum Bau von Möbeln und Schlitten. Die Commis mußten über alle von ihnen angeordneten Tätigkeiten Buch führen, und man kann staunend nachlesen, was es da alles zutun gab.

Die Männer erfreuten sich meist einer guten Gesundheit, aber es geschahen Unfälle und anscheinend öfter (wen wundert's) rheumatische Erkrankungen. Jeder Stützpunkt verfügte über eine wohlsortierte Ausrüstung von Medikamenten, medizinischen Geräten und Medizinbüchern. Jeder Commis mußte lernen, damit umzugehen, um seinen Leuten die notwendige Hilfe leisten zu können.

Der Tauschhandel spielte sich im Shop ab. Die Indianer durften den palisadenbewehrten Bereich aber nur einzeln oder in kleinen Gruppen betreten und mußten ihn spätestens beim Dunkelwerden wieder verlassen. Trotzdem sie meist friedlich erschienen, traute man ihnen nicht. Ihr Rechtsempfinden und ihre Auffassung von Mein und Dein wichen eben sehr stark von dem der weißen Männer ab. Die Versuchung war groß, sich all`die schönen Dinge, die in den Magazinen der Forts lagerten, mit Gewalt zu holen, stat sie gegen die mühsam erjagten Pelze einzutauschen. Obendrein hatten die Stämme keine organisierte Vorratswirtschaft. In strengen Wintern konnte sie auch der nackte Hunger zu

einem Überfall treiben. Die Palisaden waren eine notwendige Einrichtung. Besonders im alkoholisierten Zustand wurden die Ureinwohner unberechenbar. Die Pelzkompanien hatten die Abgabe von „Feuerwasser“ an die Indianer verboten, doch wurde oft gegen dieses Verbot verstoßen. In einigen Gegenden galt der Grundsatz: „No spirit, no business“. Das Leben der Naturvölker war von einer Härte, die für uns Heutige kaum vorstellbar ist. Da war es verlockend, nach einem wunderbaren Trunk alle Kümernisse und Schwierigkeiten für kurze Zeit zu vergessen. (Wer meint, man hätte die Einhaltung des Verbots streng durchsetzen sollen, möge sich fragen, wieso es im zivilisierten Deutschland nicht gelingt, mehrere Millionen Alkoholabhängige von der Flasche fernzuhalten.) Die Forts waren keineswegs einsame Inseln in der Wildnis. In jedem Winter schickte der Commis mehrfach Gruppen von Voyageurs zu anderen Niederlassungen, um Lebensmittel, Pelze und Handelsgüter auszutauschen. Diese Reisen erfolgten mit Hundeschlitten, für Menschen und Hunde eine Strapaze, zumal im Freien übernachtet werden mußte.



Forts der bisher geschilderten Art wurden im 18., teilweise schon im 17. Jahrhundert im Nordwesten bis hinüber nach Oregon an zahlreichen Stellen gegründet. Ein moderner Historiker hat 125 gezählt. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts und um die Wende zum 19. Entstanden auch wesentlich größere Niederlassungen. Als Beispiele seien neben Grand Portage Michilimakinac, Fort William bei Thunder Bay und Fort Union am Oberlauf des Mississippi genannt. Diese waren nicht nur Tauschhandelszentren, sondern überregionale Handelsplätze. Die Magazine waren zahlreicher. Es gab eine größere Apotheke und ein Lazarett, das ständig mit einem Arzt besetzt war. Meist wurde ein größerer Versammlungsraum gebaut, der auch für Gottesdienste zur Verfügung stand. Mittlerweile verkehrten etwas größere Schiffe auf den Großen Seen, deren Besatzungen manchmal auf den Forts überwintern mußten. Für sie gab es eigene Unterkünfte. Auch für die Northerner, die wegen eines frühen Wintereinbruchs nicht zu ihren Stützpunkten zurückkehren konnten, war vorgesorgt. Ein wichtiges Gebäude war das Pulverhaus. Alle bewohnten Gebäude und die Palisaden bestanden aus Holz. Die recht primitiven

Heizeinrichtungen verursachten nicht selten Brände, und bei Überfällen verschossen die Indianer Brandpfeile. Das Schießpulver lagerte daher in einem abseits gelegenen Bauwerk, oft der einzige Steinbau im Fort oder zumindest einem mit Erdwällen umgebenen und mit Rasensoden gedeckten Haus.

Die Pelzkompanien legten keinen Wert darauf, daß Frauen europäischer Abkunft in den Forts lebten. Da sie die Indianer als Handelspartner brauchten, wollten sie zum Ausdruck bringen, daß die Voyageurs nicht als Eroberer und Siedler in ihr Land kämen. Andererseits waren die Männer, die oft mehrere Jahre ihres jungen Lebens in den abgelegenen Forts verbrachten, gewiß keine Asketen. Sie gingen Verbindungen mit Indianermädchen ein, durchaus mit Zustimmung von deren Eltern, die dafür Geschenke erhielten, Gebrauchsgegenstände und, unumgänglich, eine Portion Rum. War der Handel abgeschlossen, so zog das Mädchen in das Fort und kleidete sich kanadisch. Sie gehörte nun zur Fortbesatzung und arbeitete in ihrem Rahmen mit. Die Kinder erhielten den Namen ihres Vaters, der auch für sie sorgte. Es gab Fälle, in denen dieser in späteren Jahren seine Familie mit in zivilisierte Gegenden nahm. Meistens blieb es aber bei temporären Verbindungen. Gemäß stillschweigender Übereinkunft kehrte die Indianerin im Falle der Trennung zu ihren Eltern zurück. Die gemachten Geschenke wurden nicht zurückgegeben. Auf diese Weise entstand eine große Zahl von Mischlingen, „Halfbreeds“ oder „Metis“ (Abkürzung für Mestizen), die einen wesentlichen Anteil an der Bevölkerung in den Siedlungen des Nordwestens bildeten.

Mit dieser Bewohnerschaft war ein Fort ein geschäftiger Ort. Der Commis plante die Wintervorbereitungen und den Handel und ordnete die Arbeiten an, die die Mitglieder der Gemeinschaft zu verrichten hatten. Aber die Menschen wußten auch zu feiern. Weihnachten und Neujahr waren die großen Feste. Die Männer erhielten ihr „Régale“, d.h. eine Sonderration Lebensmittel, die zu Kuchen und anderen Speisen verarbeitet wurde. Am Festtag wurde gut und reichlich gegessen und getrunken. Wichtig war nach den vorliegenden Berichten dann vor allem der Tanz. Die Kapelle bestand oft nur aus einer schlecht gestimmten Geige und einer großen Pfanne, auf der getrommelt wurde. Der größte Raum war von Kerzen erleuchtet. Die Männer saßen in ihrem Sonntagsstaat auf Bänken und Stühlen, auf dem Boden nahe dem Kamin die indianischen Frauen, ebenfalls schön geschmückt, und hinter ihnen ihre Kinder. Die Tänze hatten meist die schottischen Reels zum Vorbild, wobei die Tänzer bestrebt waren, eine möglichst große Beweglichkeit zu zeigen. Da Bourgois und Commis häufig schottischer Abstammung waren, war St. Andrews ein weiterer Festtag, der bis spät in die Nacht hinein in einem Ball ausklang. Außerdem gab es spontane Feste. Manche Voyageurs führten eine Fiedel mit sich. Traf ein solcher Musiker in einem Fort ein, war das das Signal für einen Ball, der häufig bis in den Morgen dauerte.

Wenn endlich das Eis von Seen und Flüssen verschwand, wurden die Kanus überholt. An einem hellen Maitag belud man sie mit Pelzpaketen, Fäßchen mit ausgelassenem Fett, Beuteln mit Pemmican und Bibergeil. Nur wenige Männer



blieben auf dem Fort zurück. Die anderen paddelten singend in Richtung Grand Portage davon.

Diese Wirtschafts- und Lebensweise hatte etwa um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert ihren Höhepunkt erreicht. 1825 wurde der Erieseekanal fertiggestellt. Größere Schiffe konnten nun vom Hudson aus, d.h. von den Wirtschaftszentren an Nordamerikas Ostküste den Huron- und Michigansee erreichen. Die aufwendige Überwindung der Niagarawasserscheide im Kanu wurde unnötig. An die Seite der Schleppkähne und Segelschiffe, die durch die Kanäle getreidelt werden mußten, traten bald die ersten Dampfboote. Als 1855 die erste Schleusenanlage zwischen Oberem und Huronsee fertig wurde, konnten sie sogar bis in den Ostteil des letzteren fahren. Obendrein nahm der Pelzbedarf in Europa ab, unter anderem durch die Entwicklung der Heizungstechnik. 1842 stellte die American Fur Company ihre Tätigkeit ein. Das Rindenkanu blieb zwar in den abgelegenen Gebieten des Nordens noch ein nützliches Verkehrsmittel. Die Transporte über große Strecken hatten aber andere Fahrzeuge übernommen. Überdies begann in dieser Zeit der große amerikanische Aufbruch. Die Grenze des besiedelten Landes verschob sich immer weiter nach Westen. Unter diesen Bedingungen wurden aus den Voyageurs Siedler. Sie hatten in ihren Forts gelebt und nahmen nun Land in deren Umgebung. Da sie Klima und das Leben in der Wildnis kannten, hatten sie gute Voraussetzungen für diesen Neuanfang. Heutige Großstädte wie Sault Ste. Marie, Chicago, Milwaukee, St. Paul und Winnipeg sind aus Pelzhandelsposten hervorgegangen.



**Literatur:**

Grace L. Nute, *The Voyageur*; Minnesota Historical Press

Thomas L. McKenny, *Sketches of a tour to the Lakes*; Baltimore 1827

*Journal of the Reverend Peter Jacobs*; Indian Wesleyan Missionary, New York 1857

Paul Kane; *Wandering of an Artist among the Indians of North America*; ed. John W. Garvin, Toronto 1925

---

Dazu noch eine Anmerkung von Bernd Unstaedt:

Hallo Andrea,  
inspiriert durch den Artikel zu den Voyageurs möchte ich anmerken, daß es in der Uni-Bibliothek ein herausragendes Buch zum traditionellen Canadier-Bau gibt:

Adney E.T. & Chapelle H.I., 1964, *The Bark Canoes and Skin Boats of North America*.

Adney hat den Bau von Indianern gelernt und viele interessante Modelle gebaut, und Chapelle hat das ganze in eine super Buchform gebracht und herausgegeben.

Im Anhang gibt es zusätzlich noch eine Menge Zeichnungen zu Kajaks und Hybrid-Formen.

Gruß - Bernd