

Citation style

Tödt, Daniel : recension de : Jeffrey Gunn, Outsourcing African Labour. Kru Migratory Workers in Global Ports, Estates and Battlefields until the End of the 19th Century, Berlin : De Gruyter Oldenbourg, 2021, dans : WerkstattGeschichte, 2024, 90 (2/2024), p. 136-138, DOI: 10.14361/zwg-2024-900214



copyright

This article may be downloaded and/or used within the private copying exemption. Any further use without permission of the rights owner shall be subject to legal licences (§§ 44a-63a UrhG / German Copyright Act).

Jeffrey Gunn: Outsourcing African Labor. Kru Migratory Workers in Global Ports, Estates and Battlefields until the End of the 19th Century

(Africa in Global History; Bd. 4), Berlin (De Gruyter Oldenbourg) 2021, 258 S., 15 Abb., 99,95 €

<https://doi.org/10.14361/zwg-2024-900214>

In der vergangenen Dekade entstand in der Globalgeschichtsforschung eine lebhafte Diskussion um Formen und Abstufungen freier und unfreier Arbeit, zu der die eher marginalisierte Geschichte Afrikas aufgrund ihrer Forschungstradition zu Sklaverei wichtige Impulse liefern konnte. In der Reihe *Africa in Global History* ist nun der Band *Outsourcing African Labour* zu den Berufswegen mobiler Seeleute erschienen. Im Fokus stehen die Kru, deren Gruppenbezeichnung nur rein zufällig auf ihre Arbeit schließen lässt. Während die Kru-sprechenden Gruppen seit dem späten 15. Jahrhundert an der westafrikanischen Küste (in Gebieten des heutigen Liberia und der Elfenbeinküste) mit vorbeiziehenden Schiffen handelten und durch ihre Beherrschung von Surf-Kanus den Transport zwischen Ufer und Schiff sicherstellten, entwickelten sie sich vom späten 18. Jahrhundert bis weit ins 20. Jahrhundert hinein zum festen Bestandteil der Mannschaften auf britischen Schiffen. Ab dem frühen 19. Jahrhundert hatten sie eine auf freier Lohnarbeit basierende Diaspora aufgebaut, welche sich über den Atlantik in die Karibik, den Indischen Ozean und den Pazifik erstreckte.

Der Autor, Jeffrey Gunn, hat einen für die akademische Welt untypischen Lebensweg: Er arbeitete zunächst auf See und ist heute professioneller Musiker; in einem Song mit der portugiesisch-kanadischen Sängerin Nelly Fortado zupft er die Gitarre. Den Routen der Kru-Arbeiter

auf britischen Schiffen folgend, sichtete er Archivbestände in Sierra Leone, Ghana, Großbritannien, Trinidad und Tobago, Guyana und den USA. Er suchte Nachfahren von Kru-Arbeitern auf, um mit Rückgriff auf mündliche Erzählungen Leerstellen in den schriftlich überlieferten – von Europäern verfassten – Quellen zu füllen.

Im ersten Kapitel wird nachgezeichnet, wie die Kru dank ihrer geschickten Beherrschung der Surf-Kanus an der rauhen westafrikanischen Küste seit dem 16. Jahrhundert unentbehrlich für den Transport zwischen europäischen Schiffen und den Ufern wurden. Die Hierarchie an Bord – ein erfahrener Führungsruderer trieb jüngere Ruderer an und tätigte Geschäfte – sieht Gunn als Vorbote jener *Headmen*, die im 19. Jahrhundert Arbeitsverträge verhandeln und die Mannschaft zusammenstellen sollten. Die »Kru mark«, Narben im Gesicht, dienten als Erkennungszeichen im Handel mit Europäern und als Schutz vor Versklavung. Nach der Abolition des transatlantischen Sklavenhandels wirkten viele Kru in der Royal Navy am Aufbringen von Sklavenschiffen mit, bemannten aber teils auch letztere.

Im zweiten Kapitel nimmt uns Gunn mit nach Freetown, das in den 1790er Jahren im heutigen Sierra Leone von Briten gegründet wurde. Die Stadt entwickelte sich zum Zentrum der Rekrutierung von dorthin wandernden Kru-Arbeitern und zum Ausgangspunkt ihrer Diaspora. Ana-

log zu dem als legitime Alternative zum Sklavenhandel definierten Export von Rohstoffen und Agrarerzeugnissen gingen die Kru legitimer Arbeit auf Grundlage von Verträgen und Lohn nach. Besonders spannend ist die Nachzeichnung eines räumlichen und generationellen Beschäftigungszyklus: Die von den *Headmen* an der Heimatküste oder in Freetown zusammengestellten Mannschaften kehrten nach Ende der durchschnittlich auf 18 Monate befristeten Verträge an den Ort ihrer Rekrutierung zurück. Nach den Lehrjahren konnten die jungen Männer zum Vorarbeiter aufsteigen oder sich Prestige und Brautpreis erwerben.

Das dritte Kapitel steckt die sich ausweitenden Einsatzorte und Arbeitersiedlungen ab. Dazu zählten in der Atlantischen Welt die Cape Coast im heutigen Ghana, der britische Inselstützpunkt Fernando Po sowie Simon's Town in der Nähe von Kapstadt. Die verstärkte Versklavung von Afrikanern und Afrikanerinnen im Indischen Ozean zur Verschiffung über den Atlantik seit Mitte des 19. Jahrhunderts rief die den Seeweg nach Indien kontrollierende Royal Navy auf den Plan. Kru kamen nun in den Gewässern des heutigen Mosambik, Kenia, Madagaskar, der Seychellen und Sansibar zum Einsatz, wo sie sich am Aufbringen von Daus beteiligten.

Das vierte Kapitel verdeutlicht, wie Kru sich am Ausbau britischer Hegemonie in Afrika beteiligten. Gunn macht sie auf Expeditionen im Kalifat von Sokoto, im Nigerdelta sowie auf dem Sambesi-Fluss mit Richard Livingstone aus. Kru sammelten Holz, navigierten Flüsse, beheizten kleinere Dampfschiffe und stiegen als Händler ins Geschäft mit Palmöl ein. Weitere Arbeitsverträge führten sie auf Militärkampagnen: Einige dienten auf Schiffen in den Opiumkriegen (1839–1842). Während der gewaltsamen

Eroberung von Lagos (1851) erledigten sie Landungsarbeiten und bewerkstelligten den Bau von Hafenanlagen, Schienen und Straßen. Wir begegnen ihnen in britischen Feldzügen gegen die Aschanti und Zulus (1870er Jahre) und als Teil der Nilflotte zur Zerschlagung des Mahdi-Aufstandes (1884–1885).

Die im fünften Kapitel umrissene Beschäftigung auf britisch kontrollierten Inseln der Karibik umfasste, neben maritimen, auch landwirtschaftliche Tätigkeiten. Zwischen verschiedenen Arbeitsfeldern pendelnd, im Gegensatz zu den hierher verschifften Kontraktarbeitern, erreichten Kru hier Sesshaftigkeit. Auch konnten sie sich durch den Erwerb von Landbesitz freier machen von dem Rückkehrzyklus, womit sie erfolgreich das etablierte *Headmen*-System umschifften.

Das ausführliche sechste Kapitel nimmt uns zurück in die einem starken Wandel unterworfenen Heimatregion der Kru. Im Zuge der Gründung von Liberia durch die American Colonization Society wurden in unmittelbarer Nähe von Sierra Leone nun freigewordene Versklavte aus den USA angesiedelt. Mit der Unabhängigkeit Liberias in den 1840er Jahren wurde Handelsschiffen fremder Flagge eine Steuer auferlegt, so dass britische Schiffe nun die Küste mieden und sich Gelegenheiten zur Vertragsarbeit für die Kru verringerten. Kru wichen noch stärker auf Landwirtschaft aus oder suchten ihr Glück dauerhaft in den Arbeitssiedlungen ihrer Diaspora.

Der knappe Schluss fasst die Hauptkenntnisse der Studie zusammen und rekapituliert die in der Einleitung genannten historiografische Debatten, ohne aber den genauen Beitrag der Untersuchung auszuführen. Beispielsweise bleibt die Frage unbeantwortet, wie das Konzept des *Black Atlantic* erweitert werden müsste,

wenn nicht nur Schwarze Erfahrungen der Versklavung, sondern auch Formen der freien Arbeit einbezogen werden.

Insgesamt macht Gunn einiges anders als die sozialgeschichtlichen Vorgängerarbeiten zu den Kru, die seit den 1970er Jahren entstanden sind. Er ist sensibel für die Differenzierung der Kru-Diaspora, indem er auf Untergruppen aus unterschiedlichen Herkunftsdörfern aufmerksam macht. Anstatt sich auf eine oder zwei einzelne Wirkstätten der Kru zu beschränken, wie beispielsweise Diane Frost in ihrer auf Freetown und Liverpool fokussierenden Monografie (1999), zeigt er durch eine systematische Zusammenschau der verschiedenen Routen und Tätigkeitsfelder die geografische Reichweite ihrer Beschäftigung.

Die leitende These einer auf freier Vertragsarbeit beruhenden Diaspora untermauert Gunn mit wiederholtem Hinweis auf Charakteristika ihrer Beschäftigung: bezahlte Arbeit, die begrenzte Dauer und Möglichkeit zur Beendigung oder Verlängerung von Verträgen, die Zirkulation zwischen verschiedenen Knotenpunkten der Kru-Netzwerke. Tatsächlich wird klar, dass die Kru über ein höheres Ausmaß an Selbstbestimmung verfügten, wenn man diese zu anderen afrikanischen maritimen Arbeiter*innen im Untersuchungszeitraum in Vergleich setzt – insbesondere in Kontexten der Versklavung und anderer Formen unfreier Arbeit.

Mit 218 Seiten – gespickt mit Tabellen und Illustrationen – ist das Buch recht schmal ausgefallen. Es wäre also Platz gewesen, das Potenzial des Themas noch stärker auszuschöpfen. Manch Lesende würden sich vermutlich wünschen, dass das 19. Jahrhundert auch in diesem Buch etwas »länger« verstanden worden wäre. Zwar kommt Gunn nicht umhin, die koloniale Eroberung und Beherrschung

Afrikas zu erwähnen, aber die damit verbundenen Transformationen von Arbeitsverhältnissen werden nicht ausführlich genug diskutiert. Wie gingen die Kru im Zeitalter der Dampftechnologie und des beginnenden Hochimperialismus mit der Rassifizierung von maritimer Arbeit um? Wie wandelte sich ihr Tätigkeitsfeld der Landungsarbeiten durch den Bau moderner Häfen?

Die Entscheidung, sich auf Verträge mit den Briten zu beschränken, ist nachvollziehbar. Jedoch hätte das angestrebte globalgeschichtliche Panorama der Kru durch einen interimperialen Ansatz sicherlich an Komplexität und Vollständigkeit gewonnen. Es wird lediglich knapp erwähnt, dass Kru auch für deutsche und französische Handelsschiffe und -häuser tätig waren. Die Untersuchung ist daher als wichtiger Baustein und Startschuss für eine umfassende Globalgeschichte der Kru-Arbeit zu lesen.

Unter dem Strich handelt es sich um ein Buch, das wichtige Beiträge für die globalgeschichtliche Debatte um Formen (un-)freier Arbeit und die maritime Geschichte Afrikas liefert. Die Mobilität und Zirkelmigration dieser Gruppe durch Vertragsarbeit in Diensten der Briten in ihren Facetten und ihrem Ausmaß aufzuzeigen, ist dessen größter Verdienst.

Daniel Tödt (Konstanz)