

Kamele und Zucker

Transsahara-Handel

zwischen Tschad und Libyen

Inauguraldissertation zur Erlangung der Doktorwürde
der Philosophischen Fakultät
der Universität zu Köln

vorgelegt von

Meike Meerpohl
Institut für Ethnologie
Universität zu Köln

Köln, im August 2009

Die vorliegende Arbeit wurde von der Philosophischen Fakultät der Universität zu Köln im August 2009 als Dissertation angenommen und von Prof. Dr. Martin Rössler und Prof. Dr. Michael Bollig begutachtet. Die Disputation fand am 02.12.2009 statt.

Meinen Großmüttern
sowie meinen Freunden
im Tschad, im Sudan und in Libyen

Inhaltsverzeichnis

<i>Abbildungsverzeichnis</i>	8
<i>Tabellenverzeichnis</i>	11
<i>Danksagung</i>	13
1 Einleitung	17
1.1 Zur Ethnographie und Dokumentation der Handelsverbindungen in der Sahara, ihre Lücken und Möglichkeiten einer weiterführenden Forschung	17
1.2 Ziele, Fragestellung und Aufbau der Arbeit	24
1.3 Der Forschungsstand	26
1.4 Forschungsverlauf und Forschungsbedingungen	29
1.5 Die Forschungsmethoden	35
1.6 Die Wohn- und Sprachsituation in der Forschungsregion	37
1.7 Anmerkung zum Darfur-Konflikt	40
2 Historische Handelsnetzwerke der Sanūsiyya in der Forschungsregion	42
2.1 Die Sahara: Raum der Bewegung	42
2.2 Die historische Situation im Darfur im 19. Jahrhundert	44
2.3 Die historische Situation in Libyen im 19. Jahrhundert	47
2.4 Die historische Situation im Wadai im 19. Jahrhundert	50
2.5 Handelsbeziehungen zwischen Wadai und Nordafrika im 19. Jahrhundert	51
2.6 Die Gründung der <i>Sanūsiyya</i> -Bruderschaft	55
2.7 Handel auf der Bengerzi-Wadai-Route	62
2.8 Das Ende der <i>Sanūsiyya</i> : die Franzosen im Tschad und die Italiener in Libyen	66
2.9 Die Wiederbelebung der Handelsbeziehungen zwischen Tschad und Libyen	71
2.10 Zusammenfassung	74
3 Die Zaghawa – ein ethnographischer Überblick	76
3.1 Das Dar Zaghawa	76
3.2 Die Nachbarn der Zaghawa	79
3.3 Die historischen Hintergründe zu den Zaghawa	80
3.4 Die Gesellschaft der Zaghawa	86
3.5 Die traditionelle Wirtschaft der Zaghawa: Feldbau und Viehwirtschaft	89

4 Die Handelsaktivitäten der Zaghawa: Handel und Arbeitsmigrationen	92
4.1 Historische Handelsbetätigungen der Zaghawa im überregionalen Handel	92
4.2 Migrationen der Zaghawa	98
4.2.1 Religiös und politisch begründete Migrationen der Zaghawa zur Zeit der Mahdiyya und zur Kolonialzeit	98
4.2.2 Ökologisch und wirtschaftlich bedingte Migrationen der Zaghawa zwischen den 1940er und 1980er Jahren	101
4.3 Adaptionen während der Dürrezeiten	103
4.4 Der Handel in Omdurman auf dem <i>sūq lībiyā</i>	109
4.5 Die Zaghawa im Vergleich mit anderen ethnischen Gruppen	111
4.6 Zusammenfassung	113
5 Kamelpastoralismus im Dar Zaghawa	116
5.1 Das Kamel: Entwicklung und Verbreitung	116
5.2 Die Anpassungsfähigkeit des Kamels an seine Umgebung	118
5.3 Kamele im Sudan und im Dar Zaghawa sowie ihre Verwendung	121
5.4 Das Weidemanagement und der Arbeitsalltag der Hirten	126
5.5 Versorgung der Kamele: Wasser und Salz	136
5.6 Die Kamelsuche	143
5.7 Kamelzucht und Reproduktion	147
5.8 Das Leben der Kamelhirten	151
5.9 Kamele als Lieferanten von Milch und Fleisch	155
6 Rezente Handelsverbindungen zwischen Tschad und Libyen	160
6.1 Die Handelsverbindung nach Norden	160
6.1.1 Kamelmärkte im Tschad	160
6.1.1.1 Der Kamelmarkt Abéché	163
6.1.1.2 Der Kamelmarkt Tiné	170
6.1.2 Die Organisation des rezenten Transsahara-Kamelhandels zwischen Tschad und Libyen	176
6.1.2.1 Die Planung und Vorbereitung des Transsahara-Handels	176
6.1.2.2 Die Durchführung des Transsahara-Handels	183
6.1.2.2.1 Das Treiben der Kamele	183
6.1.2.2.2 Die Anforderungen an die Hirten: Kondition und Ausdauer	184
6.1.2.2.3 Exkurs: Die Ausrüstung der Hirten während der Wüstendurchquerung	187
6.1.2.2.4 Die Arbeiten der Hirten auf der Strecke	189
6.1.2.3 Das Management des Transsahara-Handels: Die Kenntnisse und Vorkehrungen des <i>ḥabīr</i> und der Hirten	194
6.1.2.4 Die Logistik des Transsahara-Handels	202
6.1.2.4.1 Die Organisation der Wasserversorgung	202
6.1.2.4.2 Die Satellitenkommunikation	205
6.1.2.4.3 Die Vorbereitungen einer Wasserversorgung	206
6.1.2.4.4 Die „Mobile Oase“: Die Wasserversorgung im 21. Jahrhundert	210
6.1.2.5 Die Gefahren und Risiken auf der Wegstrecke	216
6.1.2.6 Die Wegstrecke zwischen Tiné und Kufra	225

6.2 Die Handelsverbindung nach Süden	231
6.2.1 Das Handelszentrum Kufra	231
6.2.1.1 Die Oase Kufra	231
6.2.1.2 Kufras Bewohner: die Zuwaya	236
6.2.1.3 Handel in Kufra	238
6.2.1.4 Kamelhandel in Kufra	241
6.2.1.4.1 Die Vermarktung der Kamele	248
6.2.1.4.2 Die Vermittlung der „Wasser- und Futteragentur“	252
6.2.1.5 Die Kosten des Kamelhandels	253
6.2.1.6 Reinvestition der Gelder aus dem Kamelhandel: Kamele gegen Zucker	261
6.2.1.7 Kosten bei der Reinvestition von Erträgen des Kamelhandels in Zucker	263
6.2.1.8 Wertvergleich Kamele gegen Zucker	267
6.2.2 Das Handelszentrum Tiné	269
6.2.2.1 Historische Hintergründe der Ortschaft Tiné	269
6.2.2.2 Die Ortschaft Tiné	271
6.2.2.3 Rezente Entwicklungen	273
6.2.2.4 Tinés tschadischer Ortsteil	276
6.2.2.5 Der Markt in Tiné-Tschad	280
6.2.3. Markt und Fernhandel in Tiné im Vergleich zur typisch orientalischen Stadt	283
6.2.3.1 Die historische Entstehung von Märkten innerhalb orientalischer Städte	283
6.2.3.2 Die klassische Dreiteilung einer typisch orientalischen Stadt	285
6.2.3.3 Dreiteilung innerhalb der Ortschaft Tiné?	290
6.2.3.4 Der klassische Stadt- und Marktaufbau innerhalb einer orientalischen Stadt	295
6.2.3.5 Die verschiedenen <i>sūq</i> -Typen	297
6.2.3.6 Der Stadt- und Marktaufbau in Tiné	298
6.2.3.7 Die klassische Branchensortierung innerhalb der typisch orientalischen Stadt	301
6.2.3.8 Die Verknüpfung von Fernhandel und Handwerk	305
6.2.3.9 Die Branchensortierung in Tiné	307
6.2.4 Kamele und Zucker	333
6.2.4.1 Zucker in Tiné und sein Status innerhalb der Gesellschaft	333
6.2.4.2 Der Zuckerverbrauch der Haushalte	337
6.2.4.3 Exkurs Zucker	341
6.2.4.4 Kamele im Tausch gegen Zucker	345
6.2.4.5 Der Kamel-Zucker-Fernhandel und seine Bedeutung für Tiné	349
7 Schlussbetrachtungen	351
8 Anhang	362
8.1 Literaturverzeichnis	362
8.2 Internetquellen	382
8.3 Glossar	384
8.3.1 Arabische Termini und ihre Transkription	384
8.3.2 Zaghawa-Bezeichnungen	388
8.4 Kamelbrandzeichen der Zaghawa-Untergruppen, ihre Bezeichnungen und Stellen der Markierung	389

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ungefähre geographische Lage der Königreiche Kanem-Bornu, Wadai und Darfur (Karte: F. Darius)	43
Abbildung 2: Der Routenverlauf des <i>darb al-arbaʿīn</i> und der Wadai-Benghazi-Route (Karte: F. Darius)	44
Abbildung 3: Das Dar Zaghawa im Grenzgebiet zwischen Tschad und Sudan (Karte: F. Darius)	76
Abbildung 4: Die Grenzen des Dar Zaghawa sowie des Dar Kobe, das sich auf beiden Seiten der Grenze, im Tschad wie im Sudan, befindet (Karte: A. Bolten).....	85
Abbildung 5: Foto eines Hirtenlagers (<i>ferīq</i>)	131
Abbildung 6: Hirten mit ihren Kamelen auf der Weide auf der Suche nach Wasser und Futter	132
Abbildung 7: Wasserstelle an einem Brunnen mit ummauerten Wasserbecken.....	139
Abbildung 8: Wasserstelle in einem <i>wādi</i> nach der Regenzeit	140
Abbildung 9: Junge Kamelhirten bei der Arbeit an einer Wasserstelle	153
Abbildung 10: Der Kamelmarkt in Tiné	172
Abbildung 11: Das Treiben der Kamele durch die Wüste erfordert beste Kondition der Hirten	185
Abbildung 12: Kamelhirten bei dem Zubereiten einer Mahlzeit	192
Abbildung 13: Die Wasserkanister werden besonders sorgsam am Kamelsattel befestigt, damit kein Wasser während der Tour verloren geht.....	199
Abbildung 14: Der Verlauf der rezenten Routen des Kamelhandels zwischen Tiné bzw. Arada und Kufra zu Beginn des 21. Jahrhunderts (Karte: F. Darius)	204
Abbildung 15: Seit Anfang des 21. Jahrhunderts nutzen Hirten Satellitenkommunikation in der Wüste, um eine Wasserversorgung zu organisieren.....	208
Abbildung 16: Wasserversorgung des 21. Jahrhunderts: Die „mobile Oase“.....	212
Abbildung 17: In einer mitgebrachten Badewanne werden die Kamele je nach Jahreszeit ausgiebig getränkt.....	213
Abbildung 18: Nach der Entleerung von Stroh und Wasser dient der Lkw als Transportmittel für kranke Hirten sowie für schwache, entkräftete oder neu geborene Tiere	215
Abbildung 19: Sandstürme sind eine der größten Gefahren, denen die Hirten während einer Wüstendurchquerung begegnen können.....	219

Abbildung 20: Routenverlauf der von mir begleiteten Reise zwischen Tschad und Libyen im November 2005. Jeder schwarze bzw. weiße Streckenabschnitt umfasst eine Tagesreise (Karte: A. Bolten)	228
Abbildung 21: Satellitenaufnahme der angelegten Großfarmen in Kufra. Die Besiedlung inmitten der Sechsecke gruppiert sich als Mittelpunkt um einen Brunnen herum, zu dem jeweils 16 landwirtschaftliche Farmen gehören (Quelle: Google Earth).....	234
Abbildung 22: Satellitenaufnahme der Oase Kufra mit der Ortschaft im Norden, den landwirtschaftlichen Flächen im Südosten und den angelegten Großfarmen im Südwesten (Quelle: Google Earth)	235
Abbildung 23: Verladung der Kamele in Kufra mittels eines Frontladers	251
Abbildung 24: Etwa 20 Kamele finden Platz auf einem Lkw, mit dem sie in die Verbraucherzentren an die Mittelmeerküste transportiert werden	251
Abbildung 25: Täglich verlassen verschiedene Lkw Kufra, um die tschadischen Märkte südlich der Sahara mit Handelswaren zu beliefern.....	268
Abbildung 26: Handelsverbindungen von Tiné vor dem Darfur-Konflikt (Karte: A. Bolten)	277
Abbildung 27: Handelsverbindungen von Tiné während des Darfur-Konflikts (Karte: A. Bolten)	278
Abbildung 28: Der Markt in Tiné mit kategorischer Aufnahme der verschiedenen Läden und Marktstände	281
Abbildung 29: Auf dem Markt in Tiné (1).....	282
Abbildung 30: Auf dem Markt in Tiné (2).....	282
Abbildung 31: Marktkarte von Tiné-Tschad mit der Freitagsmoschee, dem öffentlichen Bad und den Wohngebäuden, die am Marktrand angrenzen. Südlich schließt der Viehmarkt an (Karte: A. Bolten)	293
Abbildung 32: Schematischer Stadtaufbau einer typisch orientalischen Stadt (Skizze: G. Meerpohl nach Dettmann (Dettmann 1969)).....	296
Abbildung 33: Satellitenkarte von Tiné (aus dem Jahr 2004) mit eingezeichnetem Marktbereich in dem tschadischen Teil der Ortschaft Tiné.....	299
Abbildung 34: Raummodell in der klassischen arabischen Stadt mit einem räumlichen Bezug des Marktes zu den Moscheen (Skizze: G. Meerpohl nach Dettmann (Dettmann 1969)).....	302

Abbildung 35: Raummodell einer orientalischen Stadt mit den Hauptmarktarealen an den Einfallstraßen und um die Freitagsmoschee herum (Skizze: G. Meerpohl nach Wirth (Wirth 1982)).....	303
Abbildung 36: Schematischer Marktaufbau in einer klassischen arabischen Stadt (Skizze: G. Meerpohl nach Jansen (Jansen, <i>et al.</i> 1997)).....	304
Abbildung 37: Lagekarte des Marktes mit seinen fünf Haupteingängen und den beiden Hauptachsen (Karte: A. Bolten)	308
Abbildung 38: Branchensortierung von Gold, Parfüm / Crème und Schmuck / Spielzeug (Karte: A. Bolten)	310
Abbildung 39: Branchensortierung der Textilien (Karte: A. Bolten)	312
Abbildung 40: Branchensortierung der Nahrungsmittel (Karte: A. Bolten).....	314
Abbildung 41: Branchensortierung der handwerklichen Gewerbe (Karte: A. Bolten).....	316
Abbildung 42: Branchensortierung der Haushaltswaren (Karte: A. Bolten)	318
Abbildung 43: Branchensortierung von <i>Second-Hand</i> -Waren und libyschen Artikeln (Karte: A. Bolten)	320
Abbildung 44: Standorte der Lagergebäude (Karte: A. Bolten)	322
Abbildung 45: Beziehung zwischen Läden und Moschee: Unterscheidung von Läden in einer ersten Reihe um die Moschee herum sowie in einem ersten und zweiten Block (Karte: A. Bolten)	323
Abbildung 46: Branchensortierung von allgemeinen Lagern sowie Getränke- und Zuckerlagern (Karte: A. Bolten).....	328
Abbildung 47: Standorte, die die Zuckerlager auf dem Markt einnehmen (Karte: A. Bolten)	330
Abbildung 48: Zuckerlager in Tiné.....	332
Abbildung 49: Drei Hände voll Zucker werden in der Regel in einem <i>ferīq</i> in eine Teekanne gefüllt.....	336
Abbildung 50: Transsahara-Handel im 21. Jahrhundert: Kamele auf ihrem Weg durch die Wüste	361
Abbildung 51: Transsahara-Handel im 21. Jahrhundert: Zucker wird per Lkw durch die Sahara transportiert.....	361
Abbildung 52: Transsahara-Handel im 21. Jahrhundert: Das Kamel hat seine Funktion als Transportmittel eingebüßt und ist zu einem Handelsgut geworden	361
Abbildung 53: Transsahara-Handel im 21. Jahrhundert: Zucker ist zu einem dominanten Fernhandelsgut geworden und spielt in den Haushalten eine große Rolle....	361

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Die verschiedenen Klimazonen im Tschad sowie die Verschiebung der Isohyeten (Andigue, <i>et al.</i> 2003: 13).....	78
Tabelle 2: Kamelreproduktion ohne Berücksichtigung äußerer Faktoren wie Dürre, Krankheiten oder Diebstähle (Tabelle: K. Sulski).....	149
Tabelle 3: Mögliche Kamelreproduktion mit 20 % Verlusten nach jeweils zehn Jahren sowie einer möglichen Reproduktion ohne Berücksichtigung äußerer Faktoren (Tabelle: K. Sulski).....	150
Tabelle 4: Märkte, die die Nomaden im Ost-Tschad neben dem Markt Abéché ebenfalls besuchen	164
Tabelle 5: Zurückgelegte Wegstrecke der Nomaden bis zum Markt in Abéché	164
Tabelle 6: Die gelaufenen Kilometer und Stunden einer Kamelgruppe pro Tag.....	225
Tabelle 7: Die gelaufenen Stundenkilometer der Kamelherde pro Tag.....	226
Tabelle 8: Verteilung der verschiedenen Ladenarten in unmittelbarer Nähe zur Moschee ...	324
Tabelle 9: Verteilung der verschiedenen Ladenarten in dem ersten Block um die Moschee herum	325
Tabelle 10: Verteilung der verschiedenen Ladenarten in dem zweiten Block um die Moschee herum	326
Tabelle 11: Verteilung der Branchen auf dem gesamten Markt von Tiné.....	327
Tabelle 12: Das Kaufverhalten der Hirten auf dem Markt.....	334
Tabelle 13: Die Verteilung der Güter, die von den Hirten als erste Ware auf dem Markt bezogen werden	334
Tabelle 14: Verteilung der Güter, die von den Hirten auf dem Markt erworben werden	336
Tabelle 15: Die monatlichen Kamelverkäufe auf dem Markt.....	347

Danksagung

Die vorliegende Dissertation wäre ohne die Hilfe und Unterstützung vieler Menschen und Institutionen nicht möglich gewesen, denen ich an dieser Stelle herzlich danken möchte.

Ich danke der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG), ohne deren Finanzierung mein Forschungsprojekt im Rahmen des Sonderforschungsbereiches 389 „Kultur- und Landschaftswandel im ariden Afrika. Entwicklungsprozesse unter ökologischen Grenzbedingungen“ an der Universität zu Köln nicht zustande gekommen wäre. Insbesondere danke ich meinem Doktorvater, Herrn Prof. Dr. Martin Rössler für die Betreuung meiner Arbeit, für seine kritischen und konstruktiven Anregungen während der Forschungs- und Bearbeitungszeit und dafür, dass er mir die Freiheit ließ, die ich benötigte. Auch Herr Prof. Dr. Michael Bollig gab mir viele zahlreiche Hinweise und Hilfestellungen für diese Ausarbeitung. Ferner bin ich dem Geschäftsführer des SFB 389, Herrn Dr. Werner Schuck, für seine zuverlässige und freundliche Unterstützung bei der Organisation meiner Feldforschungen zu Dank verpflichtet.

Mein besonderer Dank gilt allen Menschen, die mich während meinen Forschungen im Tschad, Sudan und in Libyen unterstützt haben. Hier seien an erster Stelle Abdullatif Muhammed Kidani und Muhammed Manzur Dausa in Tiné zu nennen sowie Wanis Bumuris in Kufra. Diesen drei Personen bin ich zu tiefen Dank verpflichtet, sie haben mich während meiner gesamten Feldforschungszeit unterstützt, standen für jegliche Fragen stets bereit und fanden Lösungen für jedes Problem. Besonders danke ich dem Sultan Manzur Dausa und seiner Familie für die freundliche Aufnahme sowie dem Vize-Sultan Hussein Bichara, der mir bei zahlreichen Problemen stets unterstützend zur Seite stand. Hussein Zusa danke ich sehr für sein Vertrauen, seine bereitwillige Unterstützung, seine Einführung in den Kamel-Pastoralismus und die Möglichkeit, seine Kamele nach Kufra begleiten zu können. Auch seinen Hirten Bukhit, Yaya, Docko, Idriss, Abdallah, Suleiman, Omar und vor allem Saleh, dem Führer der Unternehmung nach Kufra, sowie Atim, Daw'a und Omar der ersten Kameltour spreche ich meinen Dank für ihre bereitwillige Aufnahme in ihre Gruppe aus, für ihre Sorge um mich während der Touren und ihre kontinuierlichen Hilfestellungen, meine viel zu schweren Satteltaschen ständig wieder auf dem Kamel zu befestigen. Ferner danke ich den Hirten Dawud, Sediq, Osman, Osman und Ismail für die wertvollen Einblicke, die sie mir in die Kamelzucht, das Weidemanagement und in ihr Hirtenleben ermöglichten.

Während meiner Zeit in Tiné bedanke ich mich bei Hussania, Aisha, Howa und Mekka für die vielen Mahlzeiten, die sie mit mir teilten sowie für die interessanten Gespräche über das Leben in Tiné. Ebenso bin ich Nagm ad-Din zu besonderem Dank verpflichtet, der mich

insbesondere darin unterstütze, den Markt in Tiné zu dokumentieren und mir darüber hinaus das Leben in Tiné erleichterte. Muhammed-Ahmed Nour und Suleiman Kidani danke ich für ihre geduldige Unterstützung und ihre Begleitung bei Interviews, ihre Erklärungen sowie Reflexionen. Vielen Ladenbesitzer in Tiné bin ich für ihre Auskünfte und Einblicke in den Handel dankbar; hier möchte ich besonders Suleiman, Osman, Bukhit, Mohammedeen, Musa, Yaya und Omar stellvertretend für alle anderen bereitwilligen Interviewpartner auf dem Markt nennen. Den Unterpräfekten und anderen Autoritäten in Tiné sei gedankt, dass sie mir letztendlich doch genehmigten, meine Forschung in ihrer Stadt durchzuführen. Ferner haben in Tiné Fadl Tom, Subaida, Suad, Awatif, Manara, Manzur Ibrahim, Muhammed Ahmed, Badr, Salim, Khalil, Agabador mit Sumaiya, Asia, Um Salma, Fatima, Ali, Sadiq Samouty und viele andere meine Forschung erleichtert und jeder auf seine Art und Weise mich in meiner Forschung oder meinem Forscheralltag unterstützt.

Ganz besonderen Dank bin ich Dr. Hilke Roeder von der GTZ in N'Djaména verpflichtet, für ihre fortwährende Unterstützung und die Bereitstellung einer hervorragenden Unterkunft. Die zahlreichen wertvollen Gespräche mit ihr haben meine Forschung sehr bereichert und ihre umfangreichen Hilfestellungen sowie ihr geduldiges Korrekturlesen haben mir stets geholfen. Auch in N'Djaména war ich auf die Hilfe und Unterstützung verschiedener Personen angewiesen. Hier seien besonders Mohamed Daoud, Amir Zakaria, Mahamat Hamdu und Abdulaziz mit Amina und Khalda genannt, die mir immer wieder bei Fragen zur Seite standen. Ferner danke ich Mahamat Issaka, Yousouf Abdelhadi, Khamis und Adam Manzur in Abéché. In Abéché gilt mein ganz besonderer Dank Karla Oechelhaeuser und Reinhard Herrgott vom DED, die mich von der ersten Ankunft an in ihrem Haus herzlich aufgenommen haben. Ihnen danke ich ganz herzlich für die offenen Türen, die interessanten Gespräche und die zahlreichen Unternehmungen, die meine Aufenthalte in Abéché sehr bereichert haben.

Im Tschad gebührt mein Dank ferner der Deutschen Botschaft und dem tschadischen Forschungszentrum CNAR mit Dr. Baba al-Hadj Mallah für die Kooperation und die Ausstellung von Forschungs- und Reisegenehmigungen. Zu guter Letzt danke ich auch noch meinem Auto in Tschad, das mich trotz zahlreicher Pannen doch immer noch bis zur nächsten Werkstatt gebracht hat und mich letzten Endes trotz allem sicher über die unwegsamen tschadischen Pisten gefahren hat.

Bei meinen Feldaufenthalten in Libyen danke ich in Kufra besonders der Familie Bumuris mit Wanis, Fauzi, Rieth, Fayza, Ghazala, Abdelkarim und Hamud. Die gastfreundschaftliche Aufnahme in ihrer Familie, die Einblicke in den Kamelhandel in Kufra und die Mitnahme in die Wüste südlich von Kufra haben meine Forschung nicht nur erleichtert, sondern sehr

bereichert und mir wichtige Aspekte des Transsahara-Handels vermittelt. Aber auch Mukhtar und Abdelmenem Fahrún sowie Ramadan danke ich sehr für ihre Unterstützung, für die Einblicke in das Leben in der Oase und für die Bereitstellung ihrer Fahrzeuge für eine Tour zu den Tränkplätzen der Kamele in der Wüste. In Tripolis waren Saleh und Hamid Essaid mit Umaima letztendlich mitverantwortlich dafür, dass ich die Genehmigungen für meine Wüstendurchquerung bekam. In diesem Zusammenhang seien auch noch das Libyan Studies Center sowie die Deutsche Botschaft in Tripolis zu nennen, die mich in meinem Vorhaben unterstützten.

Herrn Prof. Dr. Gerrit Dimmendaal danke ich für die Einführung in Khartum während meines ersten Aufenthaltes im Sudan sowie für seine Hilfe bei der Kontaktaufnahme mit der Universität. In Khartum danke ich ebenfalls Suleiman Miss und Prof. Dr. Abdelrahman Bichara Dausa für ihre herzliche Gastfreundschaft.

Auch in Deutschland gibt es zahlreiche Menschen, die mich während meiner Forschung unterstützt haben. Hier seien an erster Stelle meine beiden Kolleginnen Grit Jungstand und Babett Jászky zu nennen, denen ich für die kollegiale Zusammenarbeit im Tschad sowie in Deutschland danke. Unser gemeinsamer Austausch, unsere Reflexionen und Gespräche waren für meine Forschung sowie zur Ausarbeitung der Arbeit sehr fruchtbar. Aber auch den Zaghawa Adam Eltom, Ahmed Musa, Muhammed Targoni, Zakaria Ali, Fadl Andusa, Abdulrahman Firti, Rawda Hussein und Awatif Hamid in Deutschland gebührt mein Dank für ihre Unterstützung, für ihre Einführung in ihre große Familie im Sudan sowie im Tschad, für ihre bereitgestellten Netzwerke und Kontakte, für ihre Empfehlungen sowie für ihre Hilfestellungen auf die verschiedensten Arten.

Meinen Kolleginnen und Kollegen im Rahmen des SFB 389 bin ich zu Dank verpflichtet. Hier sei Dr. Frank Darius für seine kollegiale Begleitung während zweier Expeditionen zu nennen, seine Anfertigung von Karten und die vielen fruchtbaren Gespräche im Tschad sowie in Deutschland. Ihm danke ich ganz herzlich für die gute Zusammenarbeit. Auch Dr. Tilman Lensen-Erz, Dr. Birgit Keding und Dr. Stefan Kröpelin gebührt mein Dank für die gute Kooperation und die Möglichkeit zur Teilnahme an zwei Expeditionen ins Ennedi und ins Erdi Ma, durch die ich wichtige Erkenntnisse über die nördlichen Regionen des Tschad und damit den überregionalen Wüstenhandel erhielt. Meinen Kollegen des Teilprojektes E3, Dr. Rudolph Kuper und Frank Förster, bin ich für zahlreiche interdisziplinäre Gespräche zwischen der Ethnologie, Ägyptologie und Ur- und Frühgeschichte zu Dank verpflichtet, die mir einen Einblick in das Wissen über vergangene Handelskarawanen ermöglichten. Dr.

Rudolph Kuper danke ich insbesondere noch für den liebenswürdigen Empfang in Jalu / Libyen nach meiner Wüstendurchquerung mit Baileys und Schokolade.

Dr. Andreas Bolten vom Institut für Geographie danke ich für die Zusammenstellung und digitale Aufbereitung der verschiedenen Karten und insbesondere der Marktkarten von Tiné. Für das Kartenmaterial und die damit verbundene Geduld und Mühe möchte ich mich ganz besonders bedanken.

Meine ethnologischen Kolleginnen und Kollegen innerhalb des SFB 389 Martina Gockel, Dr. Gertrud Boden, Dr. Susanne Berzborn, Dr. Larissa Förster, Annabelle Springer, Dr. Michael Schnegg, Dr. Julia Pauli und Dr. Ute Dieckmann haben durch die verschiedenen fruchtbaren Gespräche, Anregungen und Ideen meine Arbeit in vielerlei Hinsicht bereichert.

Während der Ausarbeitung meiner Dissertation in Deutschland danke ich ganz besonders Nilüfer Ercan, Ursula Weber, Dr. Jenny Oesterle und Sandra Sulsky, die mich stets moralisch aufbauten und mich während der verschiedenen Hochs und Tiefs immer wieder motivierten. Danken möchte ich außerdem Kalle Sulsky für die Anfertigung einer „Kamelreproduktionskurve“. Mein besonderer Dank gilt ebenfalls Regina Michalke-Horn, Karsten Horn sowie Doris Heineck für ihr geduldiges Korrekturlesen. Für das Überprüfen der arabischen Transkription bedanke ich mich bei Iyad Shraim und ganz besonders danke ich Dr. Gertrud Schneider-Blum für die abschließenden Korrekturen.

Meinen Eltern danke ich von ganzem Herzen für ihre fortwährende Unterstützung während meiner Dissertation, für ihren moralischen Beistand und ihre kontinuierlichen Hilfestellungen. Mein zutiefst empfundener Dank gilt James Justice, der mir insbesondere in der Ausarbeitung englischer Artikel stets hilfsbereit zur Seite stand.

Nicht alle Personen, die mich während meiner Forschungen im Tschad, Sudan und Libyen sowie während der Ausarbeitung in Deutschland unterstützt haben, können hier namentlich genannt werden. Hierzu gehören die zahlreichen Interviewpartner im Feld sowie jene Personen, die mich während der Forschung durch Tatkraft, Hilfestellungen, Ideen und Kontakte unterstützt haben. Ihnen allen sei an dieser Stelle herzlich gedankt, denn ohne diese Unterstützung wären die Forschung und die Ausarbeitung dieser Arbeit nicht möglich gewesen. Daher ein „*alf šukran*“ an alle diese Personen.

الف شكرا

1 Einleitung

1.1 Zur Ethnographie und Dokumentation der Handelsverbindungen in der Sahara, ihre Lücken und Möglichkeiten einer weiterführenden Forschung

„Nothing is so interesting as the study of these caravans“
(Lapanouse 1801: 78).

Karawanenwege durchzogen und durchziehen seit Jahrhunderten die Sahara, die größte Wüste der Welt. Die Sahara (arab. *ṣahrā'*) füllt mit ihrer Gesamtfläche von 8,6 Millionen Quadratkilometern fast ganz Nordafrika aus. Ihre Ost-Westausrichtung beträgt etwa 4.800 km, die Nord-Südausrichtung liegt zwischen 1.200 und 1.900 km. Die Sahara wird im Westen vom Atlantischen Ozean, im Norden vom Atlas-Gebirge und dem Mittelmeer, im Osten vom Roten Meer und im Süden von der Sahelzone begrenzt. Der höchste Punkt der Sahara ist der mit einer Höhe von 3415 m im tschadischen Tibesti-Gebirge gelegene Berg Koussi. Der niedrigste Punkt befindet sich in Ägypten in der Qattara Depression und liegt 133 m unterhalb des Meeresspiegels. Die südlich angrenzende Sahelzone (arab. *sāhil*, Küste) erstreckt sich in einem 200-300 km breiten Streifen über den Kontinent, der durch ausgedehnte Grasflure mit weitständigem Akazien- und Euphorbienbewuchs, durchsetzt von vegetationslosen Abschnitten und Wanderdünen, gekennzeichnet ist. Geographisch ist die Sahelzone eine klimatische Übergangszone zwischen der vollariden Wüste und den südlichen feucht-tropischen Savannen.

Die Karawanenrouten, die die Sahara durchkreuzten, garantierten einen regen Handels- und Kulturaustausch über Tausende von Kilometern durch ein wohl organisiertes Wegenetz mit meist in Oasen gelegenen bedeutenden Etappenstationen. An den südlichen Endpunkten dieser Karawanenwege haben sich schon früh große innerafrikanische Königreiche mit einer blühenden städtischen Zivilisation gebildet. Die Regionen in der Sahelzone waren so über Jahrhunderte mit den Ländern Nordafrikas wirtschaftlich und kulturell über die Sahara hinweg verbunden. Handelsgüter, aber auch Ideen, Vorstellungen und Wissen wurden auf diesen Straßen transportiert, gehandelt und getauscht. Doch geschah dies nicht immer ohne Schwierigkeiten. Neben Überfällen, Kriegen und Konflikten erschwerten auch Kommunikationsprobleme und Misstrauen zwischen den verschiedenen Gruppen den überregionalen Wüstenhandel. Institutionelle Arrangements sollten dem Verlangen nach Sicherheit Rechnung tragen, in dem sich kommerzielle Spezialisten in einer wichtigen Handelsstadt in der fremden Region und Kultur ansiedelten und Sprache, Gewohnheiten

sowie kommerzielle Gebräuche erlernten. Diese „cross-cultural brokers“ unterstützten und förderten den Kontakt zwischen der Gastgesellschaft und den Händlern der eigenen Gruppe, die entlang der Handelsrouten reisten. Im Laufe der Zeit entstanden daraus Handelsnetzwerke und Zentren von Handelsdiasporen, indem eine ganze Reihe von Handelssiedlungen in den verschiedenen Städten der fremden Kultur errichtet wurden (Curtin 1984: 2). Durch diese Kontakte konnten in den letzten Jahrhunderten zahlreiche Handelsgüter über die Sahara hinweg transportiert werden. Die jeweilige Ressourcenlage in den Regionen nördlich und südlich der Sahara war einseitig und erforderte einen Austausch mit Gütern aus anderen Regionen. Überschüsse wurden über ökologische Grenzen hinweg gehandelt und gegen andere Waren getauscht (Curtin 1984: 16). Der Transport, der durch Menschen oder Esel vollbracht wurde, war mühsam und eingeschränkt, so dass der Handel in der Sahara erst mit der Einführung bzw. Verbreitung des Kamels¹ ab dem Zeitraum zwischen dem 2. bis 5. Jahrhundert n. Chr. deutlich zunahm (Curtin 1984: 21).

Möglicherweise wurde der Transsahara-Handel von Bewohnern Datteln produzierender Oasen initiiert und durch den Kontakt mit Nomaden angeregt, die in unmittelbarer Umgebung der Oasen lebten. Die Handelsgüter dienten vornehmlich zur Abdeckung privater oder staatlicher Bedürfnisse oder waren Luxusgüter für einflussreiche Persönlichkeiten und Hoheiten (Hopkins 1973: 81). Während die wichtigen Routen des Fernhandels in der früheren Geschichte noch im Westen Afrikas lagen, verlagerten sie sich im Laufe der Zeit zunehmend nach Osten. Unabhängig von den Landesteilen war der Verlauf aller Routen ähnlich: Auf jeder Route markierten südliche Endpunkte ihren Beginn, weiter verliefen die Routen über Halte- und Sammelpunkte, an denen ab- oder umgeladen wurde, und führten zu nördlichen Endpunkten, wo die Güter aus den südlichen Gefilden mit Waren aus dem Norden getauscht wurden. Bei dem südwärts gerichteten Handel wurden die nördlichen Marktzentren zu Startpunkten (Hopkins 1973: 85).

Vor dem Auftreten der Araber ist über die Anfänge der Transsahara-Kontakte in der Antike wenig bekannt. Archäologische Funde in Form von Felsmalereien und -gravierungen lassen auf die Existenz von „Streitwagen-Routen“ – Darstellungen zweirädriger, von Pferden gezogener Wagen schließen. Die Verteilung dieser Darstellungen geht einher mit dem Verlauf zweier transsaharanischer Handelsrouten in der West- sowie in der Zentralsahara und wird als Hinweis für deren frühe Existenz gedeutet (Law 1967: 181). Ausgehend von diesen

¹ Das Kamel in Afrika, mit der lateinischen Bezeichnung *Camelus dromedarius*, ist genau genommen ein Dromedar mit einem Höcker. In der folgenden Arbeit wird aber die Bezeichnung Kamel verwendet und bezieht sich damit auf das *Camelus dromedarius*.

Abbildungen, die 1930 im Fezzan² entdeckt wurden, wird angenommen, dass die Garamanten, eine dort lebende Gruppe, mit Hilfe dieser Streitwagen Fernhandel betrieben und westafrikanisches Gold und Elfenbein zu den Märkten von Karthago und Rom brachten. Schriftliche Quellen weisen ebenfalls auf Streitwagen hin, die die Garamanten in der westlichen Sahara einsetzten. Die früheste und wichtigste Quelle stammt von Herodot³ (ca. 485-425 v. Chr.), der den Gebrauch einer Route attestiert, die westlich von Ägypten lag, vom Fezzan über Tessili und Hoggar zum Niger führte und auf die Streitwagenroute hinweisen könnte (Law 1967: 182).

Im Mittelalter, bereits kurz nach der arabischen Invasion in Nordafrika, organisierte sich ein regelmäßiger und intensiver Handel auf der Grundlage der bereits bestehenden Handelsnetze, im Westen zwischen Sijilmasa⁴ und Audaghost⁵, im zentralen Bereich der Sahara von der Mittelmeerküste bis zur Nigerbiegung und vom Osten beginnend zwischen Ägypten und der Nigerbiegung via Siwa⁶ und Kufra⁷. Aus diesen Handelsnetzwerken entstanden die mittelalterlichen sahel-sudanischen Reiche Ghana (300-1235), Mali (1100-1700) und Songhay (1340-1591).

Das Reich Ghana, das älteste afrikanische Großreich, gründete sich auf seinem Goldreichtum. Schon in früherer Zeit war Gold ein wichtiges Tauschmittel für das lebensnotwendige Salz aus der Sahara. In der Mitte des 9. Jahrhunderts erlebte Ghana seine größte Ausdehnung und den Höhepunkt wirtschaftlicher Blüte. Das Reich erstreckte sich vom Senegal bis in die Gegend des heutigen Mali. Benachbarte Berberstämme standen in einem losen Vasallenverhältnis zu den Herrschern Ghanas. Das Ghana-Reich setzte sich aus verschiedenen Provinzen und Teilkönigtümern zusammen, die ihrerseits wieder in Distrikte unterteilt waren. Wichtigste Exportgüter waren neben Gold auch Sklaven, Elfenbein, Ebenholz, Straußenfedern, Halbedelsteine, Baumwollstoffe und Lederwaren, die gegen Importgüter wie Salz, Seide, Messing, Kupfer, Glasperlen, Korallen, Datteln und Pferde getauscht wurden.

Mitte des 11. Jahrhunderts setzten der allmähliche Zerfall und der Niedergang Ghanas ein (Levtzion 1973; Zoghby 1966), denn die Machtsphären hatten sich weiter nach Süden verschoben, wo das Großreich Mali zum bekanntesten mittelalterlichen afrikanischen

² Westliche Region im heutigen Libyen.

³ Herodot, griechischer Historiograph, Geograph und Völkerkundler im 5. Jahrhundert v. Chr.

⁴ Sijilmasa ist eine mittelalterliche Oasenhandelsstadt, südöstlich von Fez im heutigen Marokko gelegen. Sie war bis ins 11. Jahrhundert eine der bedeutendsten Handelsstädte im Netz der Transsahara-Routen und gelangte besonders zur Zeit des Reiches Ghana zu Wohlstand.

⁵ Wie Sijilmasa war auch Audaghost eine bedeutende mittelalterliche Handelsstadt nordwestlich von Timbuktu.

⁶ Siwa war als fruchtbare Oase im heutigen westlichen Ägypten ein bedeutender Haltepunkt für Handelskarawanen.

⁷ Oasenstadt im heutigen südöstlichen Libyen, auf die im folgenden Verlauf der Arbeit noch näher eingegangen werden soll.

Staatswesen südlich der Sahara wurde. In seiner Blütezeit im 14. Jahrhundert erstreckte sich Mali von der Sahara bis zum tropischen Regenwald in Guinea, über die heutigen Staaten Guinea, Mali, Mauretanien und Senegal. Zum Reich Mali zählten wichtige Goldschürfgelbiete, durch deren Erträge eine neue Epoche der kommerziellen Beziehungen zwischen Ägypten und Sudan begann. Der Transsahara-Handel verlagerte sich von der westlichen Route in östliche Richtung, mit Kairo als Zielpunkt. Timbuktu und Djenne im heutigen Mali erlebten in dieser Zeit nicht nur als Handelszentren am Wüstenrand und als Drehscheiben für den saharanischen Verkehr einen Höhepunkt, sondern auch als geistig-kulturelle Zentren der schwarzafrikanisch-islamischen Welt südlich der Sahara, denn ausgiebige Kontakte zum Norden bewirkten die verstärkte Islamisierung der südlichen Gebiete. In den folgenden Jahrhunderten zerfiel das Reich allmählich und löste sich im 17. Jahrhundert auf (Kenny 2000; Levtzion 1973).

Das Reich Mali wurde von dem Reich Songhay abgelöst, dessen Gründung in das 14. Jahrhundert fiel. Anfang des 16. Jahrhunderts hatte das Reich Songhay eine gewaltige Ausdehnung erreicht und umfasste den größten Teil der heutigen Länder Mauretanien, Senegal, Mali und Niger. Es entstand und florierte, wie die anderen Reiche auch, aufgrund der profitablen Handelsbeziehungen. Im weiteren Verlauf des 16. Jahrhunderts begann der allmähliche Niedergang des Songhay-Reiches (Kenny 2000; Levtzion 1978; McCall & Bennet 1971).

Bereits im Mittelalter, spätestens seit Beginn des 13. Jahrhunderts, entstand das Reich Kanem-Bornu und führte Handel zwischen dem Tschadsee und Nordafrika. Auf der Kanem-Bornu-Route wurde vor allem im 19. Jahrhundert der größte Teil des Handels zwischen der Mittelmeerküste und dem subsaharischen Afrika abgewickelt (Lovejoy 1984). Sklaven waren das Haupthandelsgut, das in erster Linie gegen Stoffe, Waffen und Kaurimuscheln getauscht wurde. Neben der Bornu-Straße (Martin 1968) existierte weiter östlich die „Vierzig-Tage-Straße“ (arab. *darb al-arbaʿīn*) zwischen Darfur im heutigen Sudan und der ägyptischen Nilregion, die ab dem 17. Jahrhundert unter der Keira-Dynastie in Darfur an Bedeutung gewann und bis Ende des 19. Jahrhunderts bestand (La Rue 1986; O'Fahey 1973; O'Fahey & Spaulding 1974; O'Fahey 1980; Walz 1986). Die jüngste Route ist die Handelsroute zwischen Wadai im heutigen Tschad und Benghazi im heutigen Libyen, die Anfang des 19. Jahrhunderts begründet wurde und bis ins 20. Jahrhundert, länger als die übrigen Handelsrouten, bestand (Cordell 1977a; Cordell 1977b; Cordell 1983; Wright 1989). Die Entstehung dieser Route, ihre folgende Entwicklung und ihre endgültige Aufgabe sollen im Laufe der Arbeit detaillierter behandelt werden, da die historischen Hintergründe von

zentraler Bedeutung für das hier verfolgte Thema sind. Ausgehend von der Wadai-Benghazi-Handelsroute soll die Wiederbelebung der Handelsbeziehungen in der Region des heutigen Tschad und Libyens Ende des 20. Jahrhunderts veranschaulicht werden. Die rezenten Entwicklungen des Handels zu Anfang des 21. Jahrhunderts bilden das zentrale Thema dieser Arbeit.

Die mittelalterlichen und neuzeitlichen Handelsrouten zwischen Nordafrika und dem subsaharischen Afrika sind recht gut dokumentiert, dagegen besteht weiterhin insbesondere im Hinblick auf die rezenten Entwicklungen der Transsahara-Routen Forschungsbedarf. Diese Forschungslücke wurde durch das Projekt „*Transsaharische Beziehungen zwischen Marokko und dem subsaharischen Afrika: Neugestaltung und Wiederbelebung transregionaler Verbindungen*“ (2000-2003) durch das Zentrum Moderner Orient (ZMO) mit Schwerpunkt im westlichen Afrika verkleinert. Auch für die östliche Region und die Handelsverbindungen zwischen Sudan und Ägypten entstanden einige wenige Arbeiten in den 1990er Jahren (Abdel-Rahman el-Rashid 1991; Dalmau 1994). Selbst für die libysche Region wird versucht, diese Lücke durch das Forschungsprojekt *KAWWIL (Karawanenwege in Libyen)* der Universität Freiburg (seit 2006) zu verkleinern, dessen Schwerpunkt allerdings auf der Fernerkundung liegt und weniger auf sozialwissenschaftlichen Aspekten. Für die Region zwischen Wadai und Libyen sind neuere Studien zu rezenten Transsahara-Handelsverbindungen jedoch nicht vorhanden. Selbst auf der internationalen Konferenz zum Karawanenhandel in Jalu / Libyen im November 2006⁸ fehlten Forschungsergebnisse rezenter Entwicklungen. Mittel- und neuzeitliche Routen scheinen von größerem Interesse für die Forschung als die rezenten Entwicklungen zu sein, so dass Untersuchungen hierzu – zumindest für diese Region – gänzlich fehlen.

Neuere Studien zu antiken, mittel- und neuzeitlichen Routen sind vorwiegend historischer, archäologischer und ägyptologischer Ausrichtung. Ältere Zeugnisse von historischen Handelsrouten stammen in erster Linie von früheren Reisenden (Barth 1857-1858; Nachtigal 1880; Rohlfs 1881), Historikern, Geographen und Geschichtsschreibern (Ibn Qutaiba [9. Jahrhundert], Wahb Ibn Munabbih [7-8. Jahrhundert], al-Mas'udi [10. Jahrhundert], al-Idrisi [12. Jahrhundert] oder Ibn Khaldun [14. Jahrhundert]). Neuere Entwicklungen einiger Handelsrouten sind lediglich durch Reiseberichte jüngerer Zeit nachzuvollziehen, in denen meist die Reisenden selbst mit ihren Erfahrungen im Vordergrund stehen (Baaijens 2003; Bergmann 2002; Gartung 2000; Hare 2004). Andere Betrachtungen beleuchten die politischen

⁸ „International conference on caravan trade, its political, economic and social impact“. 25-30. November 2006 in Jalu, Libyen. Siehe Meerpohl 2006.

Ausrichtungen der Länder nördlich der Sahara zu jenen Regionen, die südlich angrenzen (Wippel 2004).

Der Großteil der Arbeiten über historische Routen beschäftigt sich überwiegend mit den wirtschaftlichen Verbindungen zwischen dem Norden und dem Süden, die damit einhergehenden politischen, kulturellen und sozialen Beziehungen spielen jedoch meist nur eine untergeordnete Rolle. In nur wenigen Studien werden Themen wie die Funktion der Oasen als wichtige strategische Punkte auf den Routen und die Kommunikation über die Wüste hinweg behandelt (Fuchs 1983; Fuchs 1989; Vikør 1982; Vikør 1997). Themen wie Transportkosten, Kapitalbeschaffung, Vermarktungsstrategien, Unsicherheiten und Probleme bezüglich der Verbindungswege, Marktpreise, Währungen sowie lokale Sitten und Gebräuche bezüglich des Handels bleiben für viele Regionen unberücksichtigt. Nur wenige Arbeiten untersuchen die Einflussnahmen oder Investitionen europäischer Mächte in die transsaharanischen Handelsgeschäfte, wie beispielsweise den bewussten Einsatz von wirtschaftlichen Verbindungen zur Verfolgung politischer, wirtschaftlicher oder strategischer Interessen (Baier 1977; Charlick 1991; Kanya-Forstner 1969). Dies impliziert Fragestellungen nach den beabsichtigten Zielen von europäischen Konsuln, Handelsagenten und beauftragten europäischen Forschungsreisenden sowie ihrer Beeinflussung der wirtschaftlichen Transsahara-Verbindungen. Denn besonders Handelskarawanen, ihre Führer, Agenten und Experten waren wichtige Faktoren und Schlüsselpersonen für die europäischen Reisenden. Diese Personen gaben den Reisenden durch ihre wirtschaftlichen, politischen und sozialen Beziehungen Hilfestellungen, Anweisungen und Leitlinien mit auf ihren Weg, welche die Reisenden letztendlich befähigten, die Sahara und den afrikanischen Kontinent zu bereisen und zu erkunden. In vielen Studien bleiben Fragen zu den Händlern und der Händlerelite, Handelsagenturen und -gesellschaften sowie zu Handelshäusern und Stationen auf der Route offen. Ferner bleiben Lücken bezüglich europäischer, afrikanischer und lokaler Handelsgüter, deren Transportkosten, ihres Wettbewerbs, Preisen, benutzter Währungen, Kreditsystemen, Profiten und Verlusten, Steuern sowie Fragen zu traditionellen Gebräuchen, Gewichten und Maßeinheiten bestehen. Recherchen zu Transportmitteln und Kommunikationswegen sind ebenfalls meist unzulänglich. Die Rolle des Esels und des Kamels als Transportmittel, das Risikomanagement und die Möglichkeiten einer Kompensierung bei Verlusten, die Stationen auf der Route und vorhandene Futtermittel für die Tiere bleiben in den meisten Forschungen und für viele Regionen unvollständig. Die Organisation, das Management und die Streckenbewältigung sowie die Sicherheitsvorkehrungen und Bewachungsstrategien der Handelskarawanen lassen Raum für weitere Forschungen. Fragen nach Umständen und

Veränderungen auf den Routen sind ebenso interessant wie Untersuchungen zu Risiken und Schwierigkeiten, welche die Karawanen möglicherweise an der Durchreise hinderten. Ferner fordern Fragen nach Konflikten, Kriegen und Feindschaften, die durch konkurrierende Handelsbeziehungen entstanden sind und Fragestellungen nach Monopolstellungen, Veruntreuung und Bestechungsgaben für Autoritäten innerhalb der Handelsbeziehungen zusätzliche Studien.

Einen weiteren Forschungsschwerpunkt stellt die Verbreitung des Islam durch den Handel und die daraus entstandenen islamischen Königreiche sowie ihre Einflussnahme innerhalb der Handelsbeziehungen dar. Von Interesse sind außerdem ihre daraus resultierenden sozialen und kulturellen Verbindungen über die Wüste hinweg. Der Islam in Verbindung mit dem Handel ist als Forschungsthema im Gegensatz zu anderen Schwerpunkten recht umfassend dokumentiert und erarbeitet worden (Abir 1968; Brett 1983; Corby 1988; Daly & Holt 2000; Kenny 2000; Levtzion 2000; Lovejoy 1970). Ferner folgen Fragen nach der Vormachtstellung arabischer Wanderhändler sowie der Wichtigkeit ihrer wirtschaftlichen Netzwerke. Für viele Regionen fehlen Untersuchung und Dokumentation der Veränderungen der Handelsrouten, Beobachtung und Recherche von neuen sowie der Verdrängung alter Handelsgüter und die daraus folgenden wirtschaftlichen Veränderungen im Hinblick auf die Route, ihre Händler und ihren Handelsumfang. Und letztlich stellen sich Fragen nach Veränderungen und Neugestaltungen der historischen Routen sowie nach den Möglichkeiten einer Entwicklung und Wiederaufnahme von überregionalen Handelsverbindungen. Gleichmaßen bleiben Lücken der wirtschaftlichen Rolle, Chancen und Aussichten von Oasen mit ihrer Funktion als Station auf den Routen bestehen. Außerdem ergeben sich Möglichkeiten, die gewonnenen Erkenntnisse aus vergangenen Jahrhunderten für eine Wiederbelebung neuartiger ökonomischer internationaler Handelsabkommen zu nutzen, so dass Transsahara-Verbindungen im 21. Jahrhundert erleichtert und Strategien der Risikominimierungen eingeführt werden können. Außerdem kann der Einsatz von technischen Innovationen helfen, eine Verbesserung der Kommunikation herbei zu führen sowie eine Zeitersparnis zu erzielen. Insgesamt waren die verschiedenen Karawanenrouten für zahlreiche Forscher durch die Jahrhunderte von Interesse. Auch wenn durch die unterschiedlichen Untersuchungen und Dokumentationen einige Fragen geklärt werden konnten, bleibt weiterhin ein Forschungsbedarf bestehen. Diese Dissertation kann nicht alle genannten wissenschaftlichen Lücken füllen, soll aber Antworten auf einige Fragen liefern und eine Grundlage für weitere Forschungen zum rezenten Transsahara-Handel darstellen. Die Fragestellung dieser Arbeit soll im Folgenden näher definiert werden.

1.2 Ziele, Fragestellung und Aufbau der Arbeit

Das Ziel dieser Forschungsarbeit, die ich im Rahmen des interdisziplinären Sonderforschungsbereiches 389 „Kultur- und Landschaftswandel im ariden Afrika – Entwicklungsprozesse unter ökologischen Grenzbedingungen“ an der Universität zu Köln innerhalb des Teilprojektes E3 „Wege und Handel in ariden Zonen“ durchgeführt habe, ist es, folgende Bereiche zuvor genannter wissenschaftlicher Lücken zu füllen und bestehende Dokumentationen zu ergänzen: Die Arbeit zielt darauf ab, ausgehend von den Entwicklungen der historischen Wadai-Benghazi-Route der letzten einhundert Jahre, die gegenwärtige Gestalt des Transsahara-Handels in der Region der heutigen Länder Tschad und Libyen zu beschreiben und darzustellen, die als Grundlage für weiterführende Forschungen dienen soll. Das Ziel der Arbeit besteht im Einzelnen in der Ergründung der sozioökonomischen Situation Anfang des 21. Jahrhunderts in der Region des heutigen Tschad, Sudan und Libyen, ihre Auswirkungen auf den Handel und ihren Wandel. Um Veränderungen bezüglich einer Transsahara-Route verdeutlichen zu können, ist zunächst eine historische Tiefe notwendig, die die Handelsverbindungen der letzten einhundert Jahre in der Forschungsregion berücksichtigt. Hier entsteht ebenfalls die Frage nach den Handelswegen und ihren Verläufen, nach den Handelsgütern und nach jenen Händlern oder Händlergruppen, die diese Handelsverbindungen etablierten, unterhielten und entwickelten. Ferner interessieren hier innere und äußere Faktoren sowie die Hintergründe einer endgültigen Aufgabe des Handels. Ausgehend von diesen historischen und wirtschaftlichen Hintergründen in der Forschungsregion soll der Frage nachgegangen werden, wie und durch welche Faktoren sich eine neue Händlerelite etablieren konnte, die es wiederum verstand, neue Handelsnetzwerke zu knüpfen, bestehende Verbindungen neu zu beleben und weiter zu entwickeln, so dass sich dadurch neue Formen von Handelsnetzwerken, wirtschaftlichen Beziehungen und zuletzt auch neue Wegstrecken ergeben konnten. Nach Abschluss einer Untersuchung der Händlergesellschaft stellt sich die Frage nach den Gütern, die vornehmlich gehandelt werden, nach ihren Bezugsquellen, ihrer Wichtigkeit und ihrer Stellung innerhalb der Gesellschaft. Dem Fokus auf die Händler und die gehandelten Waren fügt sich die Frage nach den Absatzmöglichkeiten an, den lokalen und überregionalen Märkten, den Abnehmern und Lieferanten. Nachdem analysiert wird, wie und warum sich eine Händlerelite formieren kann, wie sie auf welchen Handelswegen und -verbindungen und mit welchen Gütern Handel treiben, folgt die Untersuchung des Handelsablaufs. Notwendige Vorbereitungen, die Organisation, Durchführung und der Ablauf des überregionalen Geschäftsverkehrs sowie die

Kommunikationsstränge, Schwierigkeiten und Chancen innerhalb des überregionalen Handels sollen dargestellt werden. Daraus ergibt sich die Frage, wie der reibungslose Ablauf der verschiedenen Handelsabschnitte innerhalb eines überregionalen Handelsgeschäftes funktioniert, welche Schritte, Vorkehrungen und Kenntnisse notwendig sind, um den quantitativen und qualitativen Erfolg innerhalb der Handelsprozesse zu sichern, damit die Handelsgüter möglichst effizient und mit geringem Risiko zwischen zwei Orten transportiert werden können. Hier galt es zu untersuchen, welcher risikominimierender Strategien⁹ die Akteure sich bedienen und welche technischen Innovationen in den Handelsablauf integriert werden, damit im Gegensatz zu den historischen Handelsverbindungen Wege verkürzt, Zeitersparnisse erzielt und Gefahren weitgehend ausgeschlossen werden können. Letztendlich stellt sich die Frage nach der Bedeutung verschiedener oder bestimmter Handelsgüter für den Markt, die Gesellschaft und einzelne Haushalte. An diesen Punkt schließt sich die Frage nach Indizien der Wichtigkeit und Bedeutsamkeit der Handelsgüter innerhalb der Gesellschaft an, die sich eventuell anhand einer Marktstruktur oder eines -aufbaus erkennen, und aus denen sich mögliche Rückschlüsse ziehen und konkrete Antworten auf Fragen finden lassen. Abschließend soll der Frage nachgegangen werden, ob bestimmte Handelsgüter – in diesem Fall Kamele und Zucker – vornehmlich gegen einander getauscht werden und in welchem Verhältnis sie zueinander stehen.

Ausgehend von diesen Fragestellungen ist die Arbeit folgendermaßen strukturiert: Zunächst soll anhand der historischen Quellen die wirtschaftliche Situation im 19. Jahrhundert in der Region der heutigen Länder des östlichen Tschad, des südöstlichen Libyen und des westlichen Sudan dargestellt werden. Ergänzend soll die wirtschaftliche Expansion und Ausbreitung der Handelsverbindungen in der Wüstenregion durch die muslimische Bruderschaft der *Sanūsiyya* dargestellt werden, um einen historischen Kontext zu vermitteln. Ferner sollen die damit verbundenen wirtschaftlichen Veränderungen sowie die anschließende Aufgabe der Handelsroute aufgrund politischer Einflussnahmen europäischer Mächte und damit auch die politische Bedeutung der Handelsverbindungen veranschaulicht werden. Im folgenden Verlauf beschäftigt sich die Arbeit mit dem Entstehen einer neuen Händlerelite aus den Reihen der Zaghawa¹⁰, die infolge klimatischer Veränderungen und politischer Bedingungen weitreichende Netzwerke knüpfen konnten und sich diese als

⁹ Das Thema „Strategien zur Risikominimierung“ wird u.a. bei Berzborn 2006; Bollig 1994; Bollig & Göbel 1997; Bollig 2006; Bollig, *et al.* 2007; Legge 1989; Watts 1988 ausführlich behandelt.

¹⁰ Die ethnische Gruppe der Zaghawa, die im Folgenden näher untersucht wird, wird in der Literatur auch mit Zagaua, Zagawa, Saghawa oder Sagaua bezeichnet. Nach der Transkription der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft werden sie als *Zāgawa* transkribiert. In der folgenden Ausführung soll aber die gängige Schreibweise „Zaghawa“ verwendet werden.

Handelsverbindungen zu Nutzen machten, so dass sie ein weitreichendes Geflecht wirtschaftlicher Beziehungen etablieren konnten. Im folgenden Kapitel steht der Kamelpastoralismus als Ursprung des „Handels gutes Kamel“ im Fokus der Betrachtung. Die Hintergründe, Schwierigkeiten und nicht zuletzt das notwendige Engagement der Hirten, um geeignete Kamele für eine marktorientierte Viehwirtschaft hervorzubringen, sollen näher analysiert und erläutert werden. Im anschließenden Hauptteil der Arbeit soll anhand empirischer Daten und detaillierter ethnographischer Beschreibungen der rezente Transsahara-Handel erläutert sowie seine Organisation und sein Management, seine Gefahren, Schwierigkeiten und Möglichkeiten dargelegt werden. Nach der ausführlichen Darstellung der verschiedenen Prozesse innerhalb des rezenten Transsahara-Handels zwischen Tschad und Libyen soll im letzten Teil das Marktzentrum Tiné, das am südlichen Punkt der Routen liegt, ausführlich untersucht, analysiert und dokumentiert werden. Hier soll versucht werden, anhand der Marktstruktur, des Marktaufbaus und der Branchensortierung Rückschlüsse bezüglich der Bedeutung und Wichtigkeit des Handelsgutes Zucker zu ziehen, das für die einzelnen Haushalte von großer Bedeutung ist. Abschließend wird der Versuch unternommen, die Wertigkeiten der beiden Handelswaren Kamele und Zucker zu vergleichen.

1.3 Der Forschungsstand

Für die Darstellung der historischen Situation in der Forschungsregion wurden einerseits Reiseberichte früherer Reisender und Geographen, historische Monographien sowie Berichte von Kolonialvertretern herangezogen und andererseits neuere Studien zu den historischen Bedingungen sowie ihren politischen, wirtschaftlichen und soziokulturellen Gegebenheiten in den verschiedenen Regionen verwendet. Für Darfur liefert O’Fahey gut dokumentierte Studien über die Machtstrukturen (O’Fahey & Spaulding 1974), den Sklavenhandel (O’Fahey 1973), die Gesellschaftsstruktur (O’Fahey 1970; O’Fahey 1980) und den Untergang des Sultanates (O’Fahey 1997). La Rue und Walz beschäftigen sich dagegen vorwiegend mit den wirtschaftlichen Belangen des Sultanates (La Rue 1986; Walz 1986). Browne und Nachtigal geben ihre Beobachtungen als Reisende wieder und bieten damit einen Einblick in die Verhältnisse Darfurs im 19. Jahrhundert (Browne 1806; Nachtigal 1880). Die historische Situation in Libyen mit besonderer Berücksichtigung der *Sanūsiyya* ist durch Vikør (Vikør 1987; Vikør & O’Fahey 1987; Vikør 1995; Vikør 1996) gut dokumentiert, wobei Vikør seinen Fokus stärker auf die politisch-religiösen und weniger auf die ökonomischen Verhältnisse legt. Cordell und Ciammaichella dagegen liefern auch Daten und Informationen zur wirtschaftlichen Einflussnahme der Bruderschaft (Ciammaichella 1987; Cordell 1977a). In

dem Großteil der Studien zur *Sanūsiyya* werden vordergründig religiöse und islamwissenschaftliche Betrachtungen behandelt, die ökonomische Bedeutung der *Sanūsiyya* wird hier häufig vernachlässigt (Evans-Pritchard 1940; Evans-Pritchard 1949; Ziadeh 1958). Was die historische Situation im Wadai, im heutigen östlichen Tschad betrifft, so geben vor allem Cordell und Wright einen Einblick in die wirtschaftlichen Verhältnisse des Sultanates (Cordell 1977b; Cordell 2003; Wright 1992). Tubiana arbeitet die Situation und die Generationsfolge der Wadai-Sultane in einer Studie auf (Tubiana 1960a). Diese Arbeit von Marie-José Tubiana ist nur ein Nebenprodukt ihrer Forschung zu den Zaghawa. Die französische Ethnologin fertigte seit 1960 zahlreiche Monographien und Studien zu der Gesellschaft der Zaghawa im Tschad sowie im Sudan an. Zusammen mit ihrem Mann lebte sie vorwiegend in dörflichen Strukturen innerhalb der Gesellschaft und ergründete detailliert ihre soziokulturellen (Tubiana 1966; Tubiana 1967; Tubiana 1968; Tubiana 1973a; Tubiana 1973b; Tubiana & Tubiana 1975; Tubiana 1979c; Tubiana & Tubiana 1981; Tubiana 1985; Tubiana, *et al.* 1989; Tubiana 1990; Tubiana 2002), ökologischen (Tubiana & Tubiana 1977; Tubiana 1983; Tubiana 1996), ökonomischen (Tubiana 1961; Tubiana 1971; Tubiana 1979a) und religiösen Bezüge (Tubiana 1960b; Tubiana 1964; Tubiana 1975; Tubiana 1979b) und lieferte damit ein umfassendes Bild dieser ethnischen Gruppe. Obgleich diese Studien grundlegende Literatur zu den Zaghawa darstellen, bleibt eine Lücke bezüglich ethnologischer Forschungen in dieser Region zwischen den 1980er Jahren und Anfang des 21. Jahrhunderts bestehen, in der über die tschadischen Zaghawa wenig gearbeitet wurde. Nur Harir gibt einen kurzen Überblick über die ökonomische Situation Mitte der 1980er Jahre der Zaghawa im Tschad (Harir 1996). Die politische Lage im Tschad ist hier als Grund für fehlende Forschungen zu sehen. Für die sudanesischen Zaghawa hingegen entstanden in dieser Zeit einige Studien. Doch sind diese weniger ethnologisch, sondern vielmehr sozialgeographisch geprägt. Hier sei besonders Ibrahim genannt, der seinen Fokus in erster Linie auf die ökologischen Veränderungen und die Auswirkungen auf ihr Siedlungsgebiet beschreibt (Ibrahim 1980; Ibrahim 1984; Ibrahim 1988a; Ibrahim 1997; Ibrahim 1999). Die dadurch begründeten Veränderungen innerhalb der Gesellschaft sind durch Abdul-Jalil (Abdul-Jalil 1988) und Ruppert (Ruppert 1988a; Ruppert 1988b; Ruppert 1988c; Ruppert 1991) in den 1980er Jahren erarbeitet worden. Harir dagegen beschäftigt sich vorwiegend mit den politischen Verhältnissen in seiner Herkunftsregion (Harir 1986; Harir 1993; Harir 1996; Harir 1998; Harir 2000). Harir, der selbst den Zaghawa angehört, gelingt es trotz seiner engen Verbundenheit zu der untersuchten Gruppe eine kritische Haltung einzunehmen und die politischen Verhältnisse und Schwierigkeiten im Dar Zaghawa objektiv zu erläutern (Harir

1994; Harir 1999). Dies scheint Haggar, der ebenfalls den Zaghawa angehört, nicht immer zu gelingen. Er liefert zwar detaillierte ethnographische Beschreibungen der Zaghawa im Tschad, doch erscheinen sie an vielen Stellen weder differenziert noch quellenkritisch oder fundiert (Haggar 1999). Dagegen ist die Arbeit von Al-Tinawi eine wertvolle, gründliche Aufarbeitung der historischen Situation der Zaghawa sowie ihrer gesellschaftlichen Struktur und Kultur. Allerdings fehlen in dieser auf Arabisch verfassten Arbeit vielfach Quellenangaben (Al-Tinawi 1988).

Über die wirtschaftlichen Betätigungen der Zaghawa Anfang des 20. Jahrhundert ist bei Al-Tinawi sowie in verschiedenen Berichten historischer Reisender zu erfahren. Hier seien Hassanein Bey (Hassanein Bey 1924), Browne (Browne 1806), Arkell (Arkell 1922), Borchardt (Borchardt 1924; Borchardt 1929) und Thesiger (Thesiger 1939) genannt, die durch das Dar Zaghawa reisten und auf ihren Reisen auch den Zaghawa begegneten.

Da das wirtschaftliche Leben der Zaghawa zu großen Teilen auf der Viehwirtschaft beruht, wurden in der vorliegenden Arbeit verschiedene Studien zum Kamel-Pastoralismus im Allgemeinen (Farah & Fisher 2004; Gauthier-Pilters & Dagg 1981; Mason 1984) und zum Sudan bzw. Tschad im Speziellen (Beck 1988; El-Amin 1984) herangezogen. Von den zahlreichen Studien zum Pastoralismus in Afrika (Bollig 2006; Fischer 2008; Galaty & Salzman 1981; Galaty 1994; Salzman 2004) beziehen sich nur wenige Arbeiten zum westlichen Sudan bzw. zum östlichen Tschad (Braukämper 1992; Dalmau 2005; Fuchs 1978). Was die Vermarktung und Vermarktungsmöglichkeiten von Kamelen in Afrika betrifft, so sind in erster Linie Studien zur Situation im östlichen Afrika verfasst worden. Für Ost-Afrika beurteilen Little (Little 2001; Little 2004; Little 2005; Little 2007), Teka (Teka, *et al.* 1999), Ackello-Ogutu (Ackello-Ogutu 1997), Baars (Baars 2000), Bailey (Bailey, *et al.* 1999) und Upton (Upton 2004) die Vermarktungsmöglichkeiten der Pastoralisten. Die Quellenlage für den Sudan dagegen ist lückenhaft, hier wären weitere Nachforschungen nützlich, um ein umfassendes Bild der Vermarktungsmöglichkeiten zu erhalten. Bei Beck (Beck 1988), Young (Young 2005), de Waal (de Waal 1989) und auch bei Abdel-Rahman El-Rashid (Abdel-Rahman el-Rashid 1991) ist dieses Thema nur am Rande von Bedeutung. Aklilu (Aklilu 2002) beschränkt sich auf den östlichen Sudan während King den südlichen Sudan fokussiert (King & Mukasa-Mugerwa 2002). Für den Tschad liefern einzelne Artikel einige Einblicke in dieses Thema. Hier seien die Studien von Barraud, Mahamad Saleh und Mamis (Barraud, *et al.* 2001), von Buron und Saint-Martin (Buron & Saint-Martin 1988), von Bonfiglioli (Bonfiglioli 1993), die Berichte des Projektes „Almy Bahaim“ in Abéché (Almy Bahaim 1999; Almy Bahaim 2000; Almy Bahaim 2002; Almy Bahaim 2003) und die des tschadischen

Ministeriums für Vieh (Republic du Tchad 1998; Republic du Tchad 2005b) sowie die Arbeit von Wiese (Wiese 2004) genannt.

Auch wenn einige historische Karawanenrouten gut dokumentiert sind und weiter dokumentiert werden, besteht für die rezenten Entwicklungen und die neueren Routen weiterhin Forschungsbedarf. Zu diesem Thema stehen lediglich einige Berichte zur Verfügung, wie die jüngst von Bergmann (Bergmann 2002) und Baaijens (Baaijens 2003) verfassten Arbeiten: Beide Abenteurer legten Etappen einer Handelsroute im Sudan auf dem Kamel zurück und schildern ihre Erfahrungen. In ihren Beschreibungen erfährt der Leser auch einiges über Fakten rezenter Entwicklungen dieser Handelsroute und über den Kamelhandel. Es handelt sich jedoch bei diesen Quellen um Erfahrungsberichte und nicht um wissenschaftliche Dokumentationen. Wissenschaftliche Ergebnisse aus jüngeren Forschungen zu rezenten Karawanenrouten zu Beginn des 21. Jahrhunderts lagen mir nicht vor.

Im letzten Teil dieser Arbeit wird ein am Südrand der Sahara gelegener Markt umfassend analysiert, der in einen Vergleich zu arabischen Märkten gesetzt werden soll. Die Forschungsthemen „Stadtethnologie“ (Antweiler 2003; Kokot 1991; Niedermüller 1998; Wildner 1995) und „Arabische Märkte“ sind recht umfangreich dokumentiert: Vor allem der Kulturgeograph Wirth (Wirth 1975; Wirth 1985; Wirth 1991; Wirth 2000; Wirth 2004a; Wirth 2004b) sowie Dettmann (Dettmann 1969), Bianca (Bianca 1991) und Jansen (Jansen, *et al.* 1997) liefern wichtige Arbeiten zu diesem Thema. Die Dokumentation afrikanischer Märkte dagegen ist lückenhafter; mit diesem Thema befassten sich unter anderem Fafchamps, Scoones und Völger (Fafchamps 2004; Scoones & Wolmer 2006; Völger 1979).

1.4 Forschungsverlauf und Forschungsbedingungen

Die vorliegende Dissertation basiert auf verschiedenen Forschungsaufenthalten zwischen 2003 und 2007. Ausgehend von der zentralen Fragestellung nach einer Nutzung des Trockenraumes, den transsaharanischen Kommunikationssträngen und den überregionalen Handelsverbindungen und -wegen, wurde die Region zwischen Tschad, Sudan, Ägypten und Libyen als Forschungsstandort ausgewählt. Für eine Forschung vor Ort sollte die Ortschaft Tiné im nordwestlichen Darfur als Standort dienen. Am 20.03.2003 flog ich für eine erste Forschungsreise nach Khartum, von wo ich in westlicher Richtung nach Tiné aufbrechen wollte. Diese fünfwöchige Reise verlief zunächst problematisch. Denn aufgrund von Rebellenaktivitäten im Westen des Landes hatte die sudanesishe Regierung ein Überlandfahrverbot für diese Region verhängt und auch die deutsche Botschaft in Khartum untersagte mir eine Reise in den westlichen Teil des Landes. Um keine Zeit zu verlieren,

entschied ich kurzfristig, in den Tschad zu fliegen, um von tschadischer Seite nach Tiné zu gelangen. Als ich in Tiné ankam, wurde ich von dem Sultan Manzur Dausa freundlich empfangen. Dort verbrachte ich zwei Wochen im Kreise seiner Frauen und Kinder, verschaffte mir einen ersten Überblick über den Ort selbst und den Markt und knüpfte verschiedene Kontakte. Damit war die Basis für die folgende Forschung gelegt.

Doch sollte die Forschung im weiteren Verlauf von heftigeren Wirren begleitet werden. Zurück in Deutschland gingen die Vorbereitungen und inhaltlichen Planungen weiterhin in Richtung auf eine Feldforschung im Sudan, bzw. im sudanesischen Teil von Tiné. Allerdings blieb die Sicherheitslage im westlichen Teil des Sudan im Sommer 2003 unverändert kritisch, so dass sich mehr und mehr abzeichnete, dass ein Forschungsaufenthalt im Sudan nicht möglich sein würde. Als Tiné kurz vor meiner Reise im August 2003 Angriffspunkt der sudanesischen Rebellen wurde, war selbst der tschadische Ortsteil als Forschungsstandort fraglich. Vor Ort verschaffte ich mir zunächst vom Tschad aus einen Überblick über die Sicherheitslage. In nur wenigen Monaten hatte sich einiges verändert: Der sudanesischer Teil Tinés war – zumindest für mich – nicht mehr zugänglich, da er mittlerweile unter Rebellenkontrolle war. Da diese für mich keine direkte Gefahr darstellten, entschied ich mich, meine Forschung im tschadischen Ortsteil zu beginnen. Doch da mittlerweile viele Frauen, Alte und Kinder den sudanesischen Teil verlassen hatten und bei Verwandten im Tschad untergekommen waren, war es schwierig, eine Unterkunftsmöglichkeit zu finden, was sich aber letztlich löste. Dann allerdings versuchten mir die tschadischen Behörden Steine in den Weg zu legen. Die Verantwortlichen im Tschad standen mir skeptisch gegenüber und hegten Misstrauen, betrachteten mich als Spionin und sahen keinen ersichtlich wichtigen Grund für eine solche Forschung in ihrer Ortschaft. Sicherlich auch bedingt durch die sich zuspitzende politische Lage im Sudan, wurde ich mehrfach zum Unterpräfekten gerufen, der meine verschiedenen Genehmigungen von offizieller Seite wiederholt auf Richtigkeit überprüfen wollte. Ich musste weiteren Schikanen standhalten, bis anscheinend nach einiger Zeit entschieden wurde, dass keine allzu große Gefahr von mir ausgehen könne. Nachdem die anfänglichen Schwierigkeiten zum größten Teil behoben waren und ich mich meiner Forschung widmen konnte, verschaffte ich mir zunächst einen detaillierten Überblick über den Markt mit seinem Geschehen, seiner Gestalt und seinen Ausmaßen, über seine Händler, Akteure und Besucher. Ich führte erste informelle Interviews mit mir bereits vertrauten Personen und einzelnen Ladenbesitzern durch. Sehr schnell wurde mir klar, dass jeder meiner Schritte auf dem Markt – der sich bis dahin immer noch direkt auf dem Grenzverlauf befand – nach wie vor mit Skepsis beobachtet wurde und ich unter diesen Umständen und unter den

aktuellen politischen Gegebenheiten keine langfristige Forschung an diesem Ort durchführen könnte, ohne auf größere Probleme zu stoßen. So versuchte ich, einen politisch möglichst neutralen Schwerpunkt zu wählen – denn Waffenschmuggel oder Rebellenaktivitäten wollte (und sollte) ich nicht länger beobachten. So entschied ich mich für den Kamelhandel, da Tiné neben dem gewöhnlichen Markt einen großen Kamelmarkt aufwies. Damit entfernte ich mich zunächst räumlich ein wenig von dem politischen Geschehen an dem Grenzverlauf und richtete meinen Fokus auf eine andere, politisch neutrale Informantengruppe: Kamelhändler, Hirten und Viehzüchter. Hier verschaffte ich mir zunächst einen ersten Überblick über die Strukturen, Gegebenheiten, Händler und Handelsrouten, knüpfte Kontakte zu Schlüsselpersonen und führte verschiedene Interviews mit einflussreichen Händlern und Viehzüchtern. Die Hirten auf dem Markt machten es mir zunächst schwer, standen mir kritisch und skeptisch gegenüber. Viele der Hirten erblickten eine Person mit weißer Hautfarbe zum ersten Mal und sahen keinen ersichtlich notwendigen Grund, Auskünfte über Kamele, Zucht oder Herkunftsgebiet zu geben. Außerdem war der Viehmarkt ein Areal, auf dem sich Frauen normalerweise nicht aufhalten, weshalb meine Anwesenheit zusätzlich irritierte. Dieses anfängliche Misstrauen legte sich mit der Zeit etwas. Ich schien gerade eine Basis für meine Forschung gefunden zu haben, da spitzte sich die Lage auf der sudanesischen Seite weiter zu und erlangte im Januar 2004 ihren Höhepunkt. Kriegerische Auseinandersetzungen und kämpferische Handlungen erreichten selbst Tiné, versetzten die Ortschaft in einen Ausnahmezustand und führten zu massenhaften Zuwanderungen von Flüchtlingen aus entfernten Regionen im Sudan. Dem folgten erste Teams von internationalen Organisationen, die ihr Personal in den folgenden Wochen immens aufstockten und ein ganzes Netz von Flüchtlingslagern mit dem dazu gehörigen Management im östlichen Tschad errichteten. Die Sicherheitslage spitzte sich in dieser Zeit dermaßen zu, dass ich mehrfach den Ort verließ und versuchte, auf entfernten Kamelweiden bei politisch unbeteiligten Kamelhirten meiner Forschung nachzugehen und die Kamelzucht, das Weidemanagement und die „Produktion der Handelsware Kamel“ näher zu untersuchen. In diesem Zusammenhang gelang es mir, im Dezember 2003 eine Gruppe Kamele, die als Fleischlieferanten nach Norden getrieben wurden, über 300 km hinweg von Abéché nach Tiné zu begleiten, wo ich wertvolle erste Einblicke, Beobachtungen und Erfahrungen innerhalb des Karawanenwesens sammeln und gewinnen konnte. Als im Januar 2004 auch der tschadische Ortsteil Tinés nicht mehr von den kriegerischen Auseinandersetzungen verschont blieb, sondern Angriffspunkt wurde, verließ ich die Ortschaft. Für einen Monat fuhr ich nach Abéché, wo ich den dortigen Kamelmarkt detailliert untersuchte und verschiedene Interviews

mit den dortigen Händlern, Hirten und Viehzüchtern führte. Dies war allerdings auch erst nach einer Zeit des Vertrauensaufbaus möglich; dreimal wurde ich des Marktes verwiesen, denn Frauen, Fremde und Europäer waren auf dem Markt nicht gerne gesehen. Da alle drei Faktoren auf mich zutrafen, bedurfte es einer gewissen Standfestigkeit und Überzeugungskunst, das Vertrauen zu gewinnen und eine effektive Interviewbasis zu schaffen. Als ich nach einem Monat für die noch verbleibende Zeit dieses Forschungsaufenthaltes nach Tiné zurückkehrte, war an Interviews hier nicht mehr zu denken. Der Ort war überfüllt von tausenden Flüchtlingen, so dass die Auswirkungen des damit bekannten „Darfur-Konflikts“ nicht mehr zu übersehen waren und in diesem Moment keine Forschungsbasis für ein politisch neutrales Thema bot. Der Konflikt ließ zu dieser Zeit kein anderes Gesprächsthema mehr zu. Im April 2004 flog ich nach Deutschland zurück.

Auch wenn der zweite Aufenthalt vor Ort von politischen Wirren und Unsicherheiten geprägt war, die auch direkte und extreme Auswirkungen auf meine Forschungen hatten, so war es mir dennoch gelungen, in dieser Zeit einen detaillierten Überblick über die Kamelmärkte in Tiné und Abéché, den Kamelhandel sowie die Kamelzucht und das damit verbundene Management zu erhalten. Die Auswertungen dazu beschäftigten mich in Deutschland, bis ich im September 2004 für einen dritten Aufenthalt in den Tschad zurückkehrte. Die politischen Umstände im Sudan hatten sich bis zu diesem Zeitpunkt zwar nicht verändert, aber dennoch war vor Ort etwas Ruhe eingetreten und es wurde versucht, unter den neuen Umständen zu einem Alltag zurückzufinden. Der sudanesischer Ortsteil war mittlerweile menschenleer, der tschadische folglich enorm gewachsen. Der Markt war von seinem Standort an der Grenze auf einen neuen, in einiger Entfernung liegenden Platz umgesiedelt, viele neue Häuser waren errichtet und Handelstätigkeiten auf der tschadischen Seite waren wieder aufgenommen worden. In dieser Zeit war es mir möglich, meine vorherigen Forschungsergebnisse zu überprüfen, zu vervollständigen und zu vertiefen. Eine Expedition in die Region des nördlichen Tschad, ins Ennedi-Gebirge, zusammen mit deutschen Kollegen aus dem SFB 389 sowie tschadischen Mitarbeitern, ermöglichte mir einen Überblick über die nördlichen Landesteile, die dortigen Marktzentren, durchkreuzenden Handelsrouten, Brunnen und Wasserstellen. Interviews mit lokalen Dorfchefs, Hirten und Ladenbesitzern vervollständigten meine Beobachtungen und gaben einen wichtigen Ein- und Überblick über die ökologischen, ökonomischen, geographischen und kulturellen Gegebenheiten des Ennedi und seines Vorlandes. Im weiteren Verlauf des Forschungsaufenthaltes erschloss ich mir ebenfalls den nordwestlichen Teil des Tschad und die Oase Faya, um einen Einblick in die überregionalen Handelsverbindungen dieser Oase, die Salzvorkommnisse, das Marktzentrum und

Handelsverbindungen zu bekommen und Händler kennenzulernen. Darüber hinaus wollte ich selbst erfahren, was es bedeutet, die Wüstenräume mit dem lokal üblichen Transportmittel – einem überladenen Lkw – zurückzulegen. Die Ergebnisse der Untersuchungen in Faya bleiben in dieser Arbeit allerdings unberücksichtigt. Im März 2005 verließ ich den Tschad wieder.

Während des vierten Forschungsaufenthaltes Ende des Jahres 2005 war Tiné erneut mein primärer Standort. Neben der Vertiefung von vorherigen Forschungsfragen und -ergebnissen ergänzte ich meine Kenntnisse über die weitere Umgebung. Eine vierwöchige Expedition zusammen mit deutschen Kollegen, einem Filmteam des ZDF und tschadischen Mitarbeitern führte uns in die nördlichen Regionen des Ennedi sowie ins Erdi Ma bis zum Grenzpunkt der tschadisch-libysch-sudanesischen Grenze. Dies ermöglichte mir einen weiteren Überblick über Handelsverbindungen und -wege per Kamel und Lkw in den nördlichen Regionen, die in Richtung Libyen, Ägypten und Sudan verliefen. Fußspuren und Fahrspuren zeugten von rezenten Routen, so dass ich mir eine bessere Vorstellung der tatsächlichen Routenverläufe verschaffen konnte. In Tiné untersuchte ich intensiv den allgemeinen Markt; ich nahm sämtliche Läden und Stände auf, analysierte mögliche Branchensortierungen und verschaffte mir ein umfassendes Verständnis über die bestehende Marktordnung und -struktur. Diese gründliche Untersuchung wäre während der ersten drei Forschungsaufenthalte nicht möglich gewesen. Selbst zu dieser Zeit wurde meine Arbeit äußerst misstrauisch beobachtet, so dass ich versuchte, die Untersuchung möglichst unauffällig zu beenden, um mögliche Schikanen und Schwierigkeiten zu vermeiden. Den vierten Forschungsaufenthalt beendete ich mit einem dreiwöchigen Aufenthalt in Libyen, wo ich mir in erster Linie in der südöstlich gelegenen Oase Kufra eine Übersicht verschaffen, Surveyuntersuchungen auf dem Markt erledigen, Kontakte knüpfen und Interviews mit einflussreichen Schlüsselpersonen führen konnte. Zudem traf ich mir bekannte Hirten aus dem Tschad, die ausführlich von ihrer Transsahara-Reise berichteten. Im Gegensatz zum Tschad wurde ich in Libyen und speziell in Kufra offen aufgenommen; Interesse für meine Forschungen, Unterstützung und detaillierte Angaben und Informationen standen hier im Gegensatz zu dem anfänglichen Misstrauen und meinen meist wortkargen Interviewpartnern im Tschad. Während dieses Aufenthaltes in Libyen traf ich Vorbereitungen für eine mögliche eigene Sahara-Durchquerung und knüpfte Kontakte zur dortigen deutschen Botschaft.

Umfangreiche Vorbereitungen für einen fünften Forschungsaufenthalt Ende 2006 begannen bereits in Deutschland. Da ich mir vorgenommen hatte, während dieses Aufenthaltes eine Kamelgruppe durch die Sahara vom Tschad nach Libyen zu begleiten, bedurfte es zahlreicher

Genehmigungen von deutscher¹¹, tschadischer und libyscher Seite. Deshalb begann die erneute Reise in Libyen, um den bis dahin noch nicht erteilten Genehmigungen nachzugehen. Glücklichen Umständen, Zufällen und Kontakten verdanke ich die Erteilung sämtlicher Genehmigungen seitens der verschiedenen Behörden im Tschad und in Libyen. Trotz aller Genehmigungen drohte mein Vorhaben jedoch deshalb zu scheitern, weil sich sämtliche Kamelhändler in Tiné plötzlich weigerten, mich auf einer Transsahara-Reise mit ihren Kamelen mitziehen zu lassen. Tägliche Überzeugungskünste über Wochen hinweg stimmten schließlich einen Händler um, so dass ich tatsächlich die knapp 1000 Kilometer durch die Wüste auf dem Rücken eines Kamels zurücklegen konnte. Diese Reise stellte sicherlich den Höhepunkt meiner Forschung dar. Dies betrifft zum einen die während der Reise erhobenen wertvollen empirischen Daten, zum anderen aber auch die körperlichen Belastungen, Geduld und Zielorientierung eines Forschers oder einer Forscherin im Feld.¹² Die gewonnenen, wertvollen Einblicke und Erfahrungen über die Planung, die Durchführung und das Management rezenter Transsahara-Unternehmungen fließen detailliert in diese Arbeit ein. Nach Ankunft in Kufra konnte ich die jüngst gesammelten Erfahrungen und erhobenen Daten auf der internationalen Karawanen-Konferenz in der Oase Jalu in Libyen präsentieren und diskutieren. Entgegen meiner Planung, den Weg zurück in den Tschad mit einem Lkw zurückzulegen, musste ich den Flugweg wählen: Zu dieser Zeit war die politische Lage im Tschad unsicher geworden, kriegerische Auseinandersetzungen und Kampfhandlungen fanden in unmittelbarer Umgebung von Tiné statt, so dass ich während dieses Aufenthaltes nicht mehr nach Tiné zurückkehren konnte.

Ende des Jahres 2007 fuhr ich ein letztes Mal nach Tiné zurück, um meinen Forschungsstandort in Tiné aufzulösen, die aufgrund der Kamelreise zurückgelassenen Dinge zu holen und ausstehende letzte Fragen zu klären. Die Ausarbeitungen für die vorliegende Dissertation entstanden anschließend in Deutschland.

Auch wenn die gesamte Forschung von fortwährenden politischen Schwierigkeiten, schwankenden Sicherheitsbedingungen und zeitweiligen dramatischen Umständen geprägt war, konnte die empirische Forschung dennoch nach Zielsetzung beendet werden.

¹¹ Da es sich bei dem Vorhaben um einen offiziellen Forschungsauftrag handelte, war die Zustimmung der beiden deutschen Botschaften im Tschad und in Libyen ebenfalls Voraussetzung.

¹² Siehe Meerpohl 2007b.

1.5 Die Forschungsmethoden

Während der Forschungsaufenthalte bediente ich mich unterschiedlicher Methoden. Die teilnehmende Beobachtung, die als fundamentale Forschungsmethode der Ethnologie gilt, unterscheidet Bernard zwischen *participating observer* und *observing participant* (Bernard 1995: 138). Der Unterschied besteht im dem Ausmaß, in dem der Forscher am Leben der untersuchten Gesellschaft teilnimmt. Meine eigene Rolle als Forscherin war sicherlich größtenteils die des *participating observer*, indem ich am Leben der einheimischen Gesellschaft teilnahm, innerhalb dieser wohnte und die Mahlzeiten zusammen mit der lokalen Bevölkerung einnahm. Während der beiden Karawanenteilnahmen allerdings entsprach meine Rolle wohl eher der des *observing participant*. Denn hier war ich an der gesamten Unternehmung aktiv beteiligt, musste mich den Umständen vollständig stellen und mich dem Rhythmus der Karawanen fügen. Nur von bestimmten Aufgaben – wie etwa dem permanenten Treiben der Kamele – wurde ich entlastet und konnte hier meine Beobachtungen fortführen, während ich aber über mehrere Tage hinweg weiterhin aktiv – auf dem Kamel reitend – an dem Vorhaben teilnahm.

Im Verlauf der Forschung wechselten sich explorative Phasen mit solchen ab, in denen ich strukturierte und semi-strukturierte Interviews durchführte. Da meine Forschung verschiedene Teilbereiche umfasste, war es notwendig, jeden Teilbereich zunächst explorativ zu erfassen, um einen Ein- und Überblick zu bekommen. Anschließend kombinierte ich quantitative und qualitative Datenerhebungsmethoden miteinander, um einerseits repräsentative Resultate zu erlangen und andererseits qualitative Ergebnisse und Antworten auf die Forschungsfragen zu erzielen. Die verschiedenen teilnehmenden Beobachtungen ergänzten die Daten, die mit Interviews erhoben wurden, um dichte Beschreibungen ethnographischer Fallbeispiele liefern zu können. Die meisten qualitativen Interviews fanden zu Hause bei den Informanten statt, bzw. bei Kamelhirten in ihren Lagern auf der Kamelweide. Die informellen und quantitativen Interviews führte ich vorwiegend in Marktläden und -ständen sowie auf dem Kamelmarkt. Ferner dienten Büros, Restaurants oder Teestuben als Raum für diese Interviews. In Fällen, in denen es aufgrund von Misstrauen meiner Informanten mir gegenüber nicht möglich war, Notizen auf dem Papier niederzuschreiben, griff ich auf Gedächtnisprotokolle zurück. Generell herrschte besonders bei Interviewpartnern im Tschad ein Argwohn gegenüber einer medialen Aufzeichnung eines Gesprächs¹³, so dass es mir nicht möglich war, diese durchzuführen. Allein der Anblick eines solchen Gerätes reichte aus, um jegliche

¹³ Der Grund für die im Tschad vorherrschende Skepsis und die ablehnende Haltung gegenüber Fremden ist hier in dem langen Bürgerkrieg, in der französischen Kolonialherrschaft und dem repressiven Staat zu vermuten.

Informationen zu verweigern. In Libyen und im Sudan waren die Gesprächspartner in dieser Hinsicht offener. So schrieb ich die Informationen während des Interviews fortwährend mit, was weniger misstrauisch begutachtet wurde. Während der ersten beiden Forschungsaufenthalte war dies kein weiteres Problem, da mir hier jeweils ein Übersetzer zur Seite stand, so dass ich die Zeiten der Übersetzung für Niederschriften nutzen konnte. Durch verschiedene Schwierigkeiten mit meinen beiden Übersetzern, auf die ich im Nachstehenden noch näher eingehen werde, ging ich in folgenden Forschungsaufenthalten ausschließlich dazu über, ohne Übersetzer zu arbeiten und meine Fragen selbst auf Arabisch zu stellen. Auf die Sprachsituation soll aber im Folgenden noch näher eingegangen werden. Durch meine eigenen Niederschriften entstanden immer wieder kurze Pausen, die den Gesprächsfluss aber nicht erheblich zu hindern schienen. Bei Gesprächspartnern, die Schwierigkeiten hatten, meinen arabischen Dialekt zu verstehen, hatte ich stets andere Begleiter an meiner Seite, die mein nahöstlich geprägtes Arabisch in den lokalen arabischen Dialekt übertrugen und so die Fragen und Antworten Arabisch-Arabisch übersetzt wurden. Dieses Problem trat vermehrt in Gesprächen mit einigen tschadischen Kamelhirten und in ländlichen Räumen auf; im Sudan sowie in Libyen dagegen war eine gegenseitige Verständigung auf Arabisch gut möglich.

Die meisten von mir geführten Interviews waren zielorientierte, semi-strukturierte Interviews, die ich besonders bei Befragungen mit Schlüsselpersonen wie einflussreichen Kamelhändlern, Zwischenhändlern und Agenten nutzte. Hier benötigte ich differenzierte Informationen über den rezenten Kamelhandel, seine Organisation und Durchführung sowie seine Probleme und Möglichkeiten. Bei vertrauten und mehrfach befragten Kamelhirten dienten semi-strukturierte Interviews dazu, einen umfangreichen Einblick in die Kamelzucht, in das Weidemanagement, die Absatzmöglichkeiten und die damit verbundenen Probleme zu bekommen. Ferner führte ich diese Art von Interviews mit bestimmten Ladenbesitzern auf dem Markt in Tiné durch, um ein umfassendes Verständnis über die Besitz- und Ladenverhältnisse, die Marktstrukturen, den Absatzmarkt und die Kunden zu bekommen. Darüber hinaus nutzte ich diese Form der Datenerhebung bei weiteren Schlüsselpersonen, wie bestimmten Autoritäten, einzelnen vertrauten Lkw-Fahrern sowie bei älteren Personen, um bestimmten Fragestellungen nach zu gehen. Letztere halfen mir, eine Vorstellung von vergangenen Geschehnissen und Gegebenheiten sowie Veränderungen und Entwicklungen der letzten Jahre und Jahrzehnte zu erhalten. Zielorientierte und semi-strukturierte Interviews dominierten vornehmlich die letzten Forschungsaufenthalte, nachdem eine Vertrauensbasis mit verschiedenen Gesprächspartnern geschaffen worden war, während die ersten Forschungsaufenthalte von informellen und offenen Interviews geprägt waren. Standardisierte Interviews nutzte ich, um

Hirtenbefragungen auf verschiedenen Kamelmärkten bezüglich Reisedauer, Kamelen und Vermarktungsstrategien durchzuführen, mit dem Ziel neben detaillierten Einblicken eine übergreifende Vorstellung von den wirtschaftlichen Möglichkeiten, die Pastoralisten in dieser Region vorfinden, zu bekommen. Auch bei zufällig ausgesuchten Ladenbesitzern nutzte ich standardisierte Interviews, um Antworten miteinander vergleichen zu können und um quantitative Ergebnisse bezüglich der gegenwärtigen Marktsituation zu erhalten. Diese Datenerhebungsmethode nützte mir ebenfalls bei Lkw-Fahrern, die aus Libyen kamen, um trotz undurchsichtiger Zollverfahren, Korruption und Verhandlungsbasen einen Einblick in die Im- und Exportgüter sowie ihre Verzollungen im überregionalen Wüstenhandel zu bekommen. Den Markt in Tiné nahm ich mit Hilfe eines Surveys auf, in dem ich versuchte, möglichst alle Marktläden und -stände in eine Karte zu integrieren, um eine detaillierte Darstellung des Marktes, seines Aufbaus und seiner Struktur sowie seiner Güterverteilung und seiner Branchensortierung zu bekommen. Diese erste Aufnahme und Kartierung ergänzte und verbesserte ich in den zwei folgenden Forschungsaufenthalten, um mögliche Marktveränderungen dokumentieren zu können, Ergänzungen vorzunehmen und einzelne Gebäude, Marktläden und -stände, ihr Angebot sowie ihren Standort überprüfen zu können. Die während der Feldforschung erhobenen Daten ergänzen die generell lückenhafte Dokumentationslage zu dieser Thematik in der Forschungsregion.

1.6 Die Wohn- und Sprachsituation in der Forschungsregion

Wie bereits geschildert, konnte ich nach dem offenen Empfang und der freundlichen Aufnahme des Zaghawa-Sultans Manzur Dausa bei meinem ersten Surveyaufenthalt in Tiné in seinem Haus auf der sudanesischen Seite der Ortschaft im Kreise seiner Familie wohnen. Hier wurde ich im „Sultanspalast“ in einem leerstehenden Zimmer, das sicherlich schon häufiger zur Unterbringung von Gästen gedient hatte, in dem Bereich der Frauen untergebracht. Während ich bei meinen Besuchen auf dem Markt in erster Linie mit Männern in Kontakt trat, hatte ich außerhalb davon in erster Linie Zugang zu dem Leben der Frauen und Kinder der Sultansfamilie. Besonders einige Mädchen fanden großen Gefallen daran, mir die ersten Worte Zaghawa beizubringen und hatten sichtliche Freude, besonders dann, wenn ich die Worte falsch betonte.

Als ich nach einigen Monaten erneut nach Tiné zurückkam, war es mir – aufgrund der politischen Lage – nicht mehr möglich, in dem Kreise der Sultansfamilie oder auf sudanesischer Seite der Grenzstadt zu wohnen. Die Wohnsituation hatte sich derart zugespitzt, dass ich ein einziges freies Zimmer innerhalb eines Hofes mit sechs

Wohneinheiten fand. Alle Bewohner dieses Hofes kamen ursprünglich nicht aus Tiné, sondern waren Händler und Geschäftsleute aus dem entfernten Abéché. Nach einer Zeit der Vertrauensbildung fand ich auch hier direkten Zugang zu den Familien und besonders zu den Frauen, mit denen ich vielfach meine Mahlzeiten teilte. Durch die dramatische politische Situation waren auch die Personen, zu denen ich bereits bei meinem ersten Besuch Kontakt geknüpft hatte, notdürftig bei Verwandten auf der tschadischen Seite der Ortschaft untergekommen. Sie kamen mich vielfach besuchen und auch ich war in ihren notdürftigen Übergangsbehausungen immer willkommen. Erst bei meinem dritten Forschungsaufenthalt entspannte sich die Wohnsituation etwas. In der Zwischenzeit waren von dem UNHCR¹⁴ zahlreiche Flüchtlingslager eingerichtet worden, so dass der Großteil der Flüchtlinge, die bis dahin in Tiné Zuflucht gesucht hatten, in Flüchtlingslagern untergekommen war. Darüber hinaus hatten sich einige Bewohner des sudanesischen Teils auf einen möglicherweise länger andauernden Aufenthalt auf der tschadischen Seite eingestellt und in der Zwischenzeit begonnen, feste Häuser und Hütten zu errichten. Dazu gehörte auch Abdullatif Muhammed Kidani, der mich in seinem neu errichteten Haus unterbrachte. Dort verbrachte ich spätere Forschungsaufenthalte. Zunächst teilte ich mir den Hof, auf dem sich zwei Wohneinheiten befanden, nur mit seinen Verwandten, zu anderer Zeit wohnte ich dort auf engstem Raum zusammen mit seiner Schwägerin und ihren beiden Kindern. Während der letzten beiden Aufenthalte wohnte ich dort zusammen mit Abdullatif und seinem Bruder. Die Mahlzeiten nahmen wir in dem Haushalt seiner Großmutter ein, die in unmittelbarer Nachbarschaft wohnte. Während der verschiedenen Expeditionen, der Ausflüge zu Kamelhirten auf die Weide und während der Karawanenteilnahmen war mein Schlaflager stets unter freiem Himmel, den lokalen Bedingungen angepasst.

Was die Sprachsituation in Tiné betraf, so war es erstaunlich, wie groß der sprachliche Unterschied zwischen den beiden Ortschaftsteilen war, obwohl es sich um die gleiche ethnische Gruppe und um einen engen Familienverband handelte. Im sudanesischen Ortsteil war der Umgang miteinander von Arabisch dominiert, im tschadischen Teil dagegen wurde vorwiegend Zaghawa gesprochen. Während im sudanesischen Teil viele Kinder kaum mehr Zaghawa verstanden, verstanden im Gegenzug viele Kinder des tschadischen Teils kein Arabisch. Auch wenn die Grenze bis zu dem Beginn der politischen Unruhen Mitte 2003 eher eine imaginäre Grenze war und im täglichen Leben ohne weiteres überquert wurde, waren diese sprachlichen Unterschiede immens. Selbst das gesprochene Arabisch in beiden Teilen unterschied sich stark. Für mich war das Sudanesisch-Arabisch ohne größere Schwierigkeiten

¹⁴ United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR)

gut verständlich, an den tschadisch-arabischen Dialekt dagegen konnte ich mich erst in folgenden Forschungsaufenthalten gewöhnen und mich in ihn einhören. In das Tschad-Arabisch fließen zahlreiche französische Wörter mit ein, weswegen es eher einem „Pidgin-Arabisch“ gleicht. Damit stellten sich auch gewisse Sprachprobleme ein. Während ich noch vor meiner ersten Reise in den Sudan mit einem Zaghawa seine Muttersprache geübt hatte, setzte ich im folgenden Verlauf der Forschung meinen Fokus weniger auf das Erlernen des Zaghawa. Die Kenntnisse, die ich vom Zaghawa erworben hatte, reichten aus, um besonders im Tschad das erste Misstrauen zu beseitigen und Lachen, Erstaunen und Freude hervorzurufen. Ich konzentrierte mich vielmehr darauf, das lokale Arabisch zu verstehen und mein Arabisch, das bis dahin nahöstlich geprägt war, dem lokalen Dialekt anzupassen, so dass auch ich verstanden wurde. Wie bereits erwähnt, bestand dieses Sprachproblem in erster Linie im Tschad. Da ich aber während meines ersten Aufenthaltes im Sudan innerhalb der Sultanfamilie untergebracht war, wurde ich auch fortwährend dieser zugeschrieben und meine Kontakte konzentrierten sich vornehmlich auf die sudanesischen Zaghawa. Bei Interviews mit Händlern, Ladenbesitzern oder Hirten allerdings waren meine Gesprächspartner vornehmlich tschadische Zaghawa. Um eventuelle Sprachschwierigkeiten zu umgehen, suchte ich während des zweiten Aufenthaltes nach einem Übersetzer, der Englisch, Arabisch und Zaghawa verstand. Obwohl dies schwierig war, konnte ich schließlich einen Übersetzer gewinnen, der Anthropologie in Khartum studiert hatte und aufgrund der politischen Umstände aus dem Darfur nach Tiné geflüchtet war. Durch die verschiedenen Gespräche und Erklärungen seinerseits sowie seine Reflexionen und Einschätzungen zur aktuellen politischen Lage wurde mir ein Zugang zu meinen Forschungsfragen und den örtlichen Gegebenheiten erleichtert. Eine Zusammenarbeit, in der eine Frau gegenüber einem älteren Mann die nächsten Forschungsschritte vorgibt, kann allerdings mit Schwierigkeiten verbunden sein, die sich auch in unserer Zusammenarbeit einstellten. Dennoch beendeten wir die Zusammenarbeit erst nach diesem zweiten Forschungsaufenthalt. Bei meinen folgenden Aufenthalten war dieser Übersetzer nicht mehr in der Region, so dass sich die Überlegung einer möglichen erneuten Zusammenarbeit erübrigte. Bei meinem folgenden Aufenthalt stand mir ein anderer Mann zur Seite. Doch auch hier gestaltete sich die Zusammenarbeit problematisch. Durch erhebliche Alkoholprobleme seinerseits, die sich gravierend auf Interviewsituationen auswirkten, musste ich diese Zusammenarbeit kurzfristig abbrechen. Aufgrund der verschiedenen Probleme und einem Mangel an geeigneten Übersetzern ging ich dazu über, meine Forschungsfragen selbst auf Arabisch zu stellen. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte ich mich so gut in den lokalen Dialekt eingehört und an ihn angepasst, dass ich auch meistens verstanden wurde und selbst die

Antworten verstand. Bei Sprachproblemen hatte ich stets andere Begleiter an meiner Seite, die verstanden, was ich ausdrücken wollte und es im lokalen Dialekt meinem Gesprächspartner mitteilen konnten. Dies hatte zum Vorteil, dass ich die Arabisch-Arabisch-Übersetzung nicht nur verfolgen, sondern auch überprüfen konnte. In Situationen, in denen ich keine andere Person an meiner Seite hatte, wie beispielsweise während der Karawanenteilnahmen, gab es jeweils einzelne Hirten, die mein Arabisch und ich ihr Arabisch gut verstehen und in Gesprächen mit den anderen Hirten im Notfall aushelfen konnten. In Libyen stieß ich auf keinerlei Sprachprobleme, sondern konnte mich schnell an den libyschen Dialekt gewöhnen.

1.7 Anmerkung zum Darfur-Konflikt

Wie aus den vorherigen Beschreibungen hervorgeht, war meine Forschung unmittelbar vom Darfur-Konflikt betroffen und fand in nächster Nähe dazu statt. Viele Beobachtungen dazu konnte ich aus dem direkten Umfeld anstellen, konnte viele Gespräche mit Flüchtlingen, Rebellen, Soldaten, Personal von internationalen Organisationen und anderweitig Betroffenen über die fünf Jahre hinweg führen und Veränderungen, Entwicklungen, Probleme und Schwierigkeiten von Beginn an und aus nächster Nähe mitverfolgen. Anders als zwischenzeitlich angedacht, sollen diese Daten, ausführlichen Hintergründe, detaillierte Beschreibungen und intensiven Erläuterungen zu diesem Konflikt aber nicht in diese Arbeit mit einfließen. Sie lässt den Darfur-Konflikt damit unberücksichtigt, da er ein komplexes Thema für eine weitere ausführliche Arbeit darstellt. Die folgende Arbeit konzentriert sich vielmehr auf die ursprüngliche Fragestellung – nach den Wegen und dem Handel in ariden Zonen. Da ich letztendlich vor Ort versuchen musste, meinen Forschungsschwerpunkt aufgrund der politischen Gegebenheiten und den schwierigen Forschungsbedingungen so weit wie möglich politisch neutral auszurichten, habe ich in der Ausarbeitung auch die Auswirkungen des Darfur-Konflikts auf die Zivilgesellschaft weitestgehend ausgeblendet. Auch die politischen Veränderungen, Einflüsse und Entwicklungen im Tschad, die in die Arbeiten meiner beiden Kolleginnen Grit Jungstand und Babett Jánszky mit einfließen werden, beziehe ich in dieser Arbeit nur am Rande mit ein.

In den letzten fünf Jahren gab es zahlreiche Wissenschaftler, die sich des Darfur-Konflikts, seiner Ursprünge, Hintergründe und seiner rezenten Entwicklungen angenommen haben und diesen ausführlich dokumentierten. Hierzu gehören u.a. Prunier (Prunier 2005), der detailliert die Hintergründe und Zusammenhänge des Konfliktes bis zum Beginn des 20. Jahrhundert zurückverfolgt, sowie Flint und de Waal (Flint & de Waal 2005), die ähnlich wie Prunier den

Konflikt in seiner historischen Tiefe untersuchen. Ihr Fokus liegt vornehmlich auf der soziokulturellen Beschreibung, während Prunier überwiegend einen politischen Schwerpunkt setzt. Bei Young sind in ausführlichen Beschreibungen der Beginn des Konfliktes und die politischen wie humanitären Entwicklungen in Darfur dargestellt (Young 2005), während Thielke seinen Fokus von Darfur aus auf den Sudan als Ganzes ausweitet (Thielke 2006). In anderen Werken kommen Betroffene selbst zu Wort und schildern ihr Leben und ihr Schicksal aus Sudans westlichster Region und während des Konfliktes (Bashir 2008; de Waal 2007; Hari 2008). Darüber hinaus liefern zahlreiche weitere Arbeiten, Studien und Analysen, Zeitungsartikel und Berichte umfangreiche Information über den Konflikt (Marchal 2006; Marchal 2006; Marchal 2008; Tubiana 2008; (International Crisis Group 2007a; International Crisis Group 2007b; International Crisis Group 2007c; International Crisis Group 2007d; International Crisis Group 2008a; International Crisis Group 2008b; International Crisis Group 2009a; Pawlitzky & Jánszky 2008) sowie über die humanitäre Situation vor Ort (Buchanan-Smith & Fadul 2008; Young 2005) und im Tschad (International Crisis Group 2008c; International Crisis Group 2009b; Tubiana 2008a).

2 Historische Handelsnetzwerke der *Sanūsiyya* in der Forschungsregion

2.1 Die Sahara: Raum der Bewegung

Die Sahara, so unwegsam sie auch erscheint, war nie eine unüberwindbare Barriere zwischen dem Mittelmeerraum und den Regionen südlich der Sahara, vielmehr waren die verschiedenen Landesteile des Kontinents durch zahlreiche Austausch- und Handelsverbindungen über Jahrtausende miteinander verbunden. Bereits vor der arabischen Invasion entstanden unter den phönizischen Händlern und im römischen Reich blühende römische und griechische Kolonien an der libyschen Küste, die sich im Handel mit Ölen, Leder, Fellen, Gold, kostbaren Steinen, Elfenbein und Straußenfedern betätigten. Auch im Mittelalter wurde trotz des verbreiteten Piratenunwesens, trotz häufiger Konflikte zwischen den verschiedenen Gruppen in der Sahara und den benachbarten Regionen, trotz der wechselnden Interessen der verschiedenen am Handel beteiligten Mächte, der Handel mit den Ländern südlich der Sahara weiterhin aufrecht gehalten und nie für längere Zeit unterbrochen (Ciammaichella 1987: 27). Durch die mobil ausgerichtete Existenz und die ständigen Standortwechsel der Bewohner innerhalb der Wüstenregion, was Voraussetzungen zur Sicherstellung des Überlebens in den ariden Zonen sind, bestanden stetig Kontakte zwischen den verschiedenen Gruppen (Cordell 1985: 322).

Die nomadischen Gruppen weideten ihre Kamele, Rinder, Schafe und Ziegen in den Randgebieten der Sahara, in denen durch die geringen Niederschlagsmengen begrenzte Weideflächen zur Verfügung standen. Sie verfügten über keine Feldfrüchte, deren Kultivierung nur in den landwirtschaftlich genutzten Arealen in den verschiedenen Oasen und den südlicheren Gebieten möglich war. Viehzucht und Oasenwirtschaft ergänzten sich und zwangen beide Bevölkerungsgruppen in eine gegenseitige Abhängigkeit und formierten damit die Grundlage von Austauschbeziehungen und Handelsaktivitäten. Neben der wirtschaftlichen Grundlage von Viehzucht und Oasenwirtschaft verbesserte die Teilnahme am Transsahara-Handel die Überlebenschancen. Einnahmen aus Wegegeldern, Transportkosten und Einfuhren, wie beispielsweise Waffen, führten zu einer größeren Sicherheit und versprachen Macht. Darüber hinaus ermöglichte die Kontrolle über eine Handelsroute einen größeren Einfluss auf die jeweilige Zentralregierung (Cordell 1985: 323). Das Mit-, Gegen- und Nebeneinander von Nomaden und Oasenbewohnern verlief nicht immer friedlich. Vielmehr entstanden Konflikte um Wasserstellen, Brunnen und über die Kontrolle der Handelsrouten zwischen den Regionen nördlich und südlich der Sahara. In Austauschbeziehungen, Handelsaktivitäten, Transhumanz einerseits und zahlreichen Konflikten andererseits

manifestierten sich verschiedene Kontaktpunkte sowie variierende konkurrierende Beziehungen der Gruppen untereinander, die die knappen Ressourcen der Wüste für ein Überleben benötigten (Cordell 1985: 322). Durch die Handels- und Austauschbeziehungen standen die verschiedenen Gruppen der Sahara Anrainer-Regionen in Verbindungen miteinander und pflegten ihre Kontakte. Nicht nur Handelsgüter wurden über diese Verbindungen ausgetauscht, sondern ebenso Ideen, Glaubensrichtungen und kulturelle Ausprägungen. Die wichtigste Handelsroute in der Ostsahara war ab dem 17. Jahrhundert die Vierzig-Tage-Straße (*darb al-arbaʿīn*) zwischen Ägypten und Darfur im Sudan. Die ersten profitabelsten Handelsverbindungen in den Regionen des heutigen Tschad und Libyen waren die Handelsrouten von Tripolitanien nach Kanem-Bornu¹⁵; zum Ende des 19. Jahrhunderts konzentrierten sich die Routen dann auf den Raum zwischen Benghazi und Wadai.

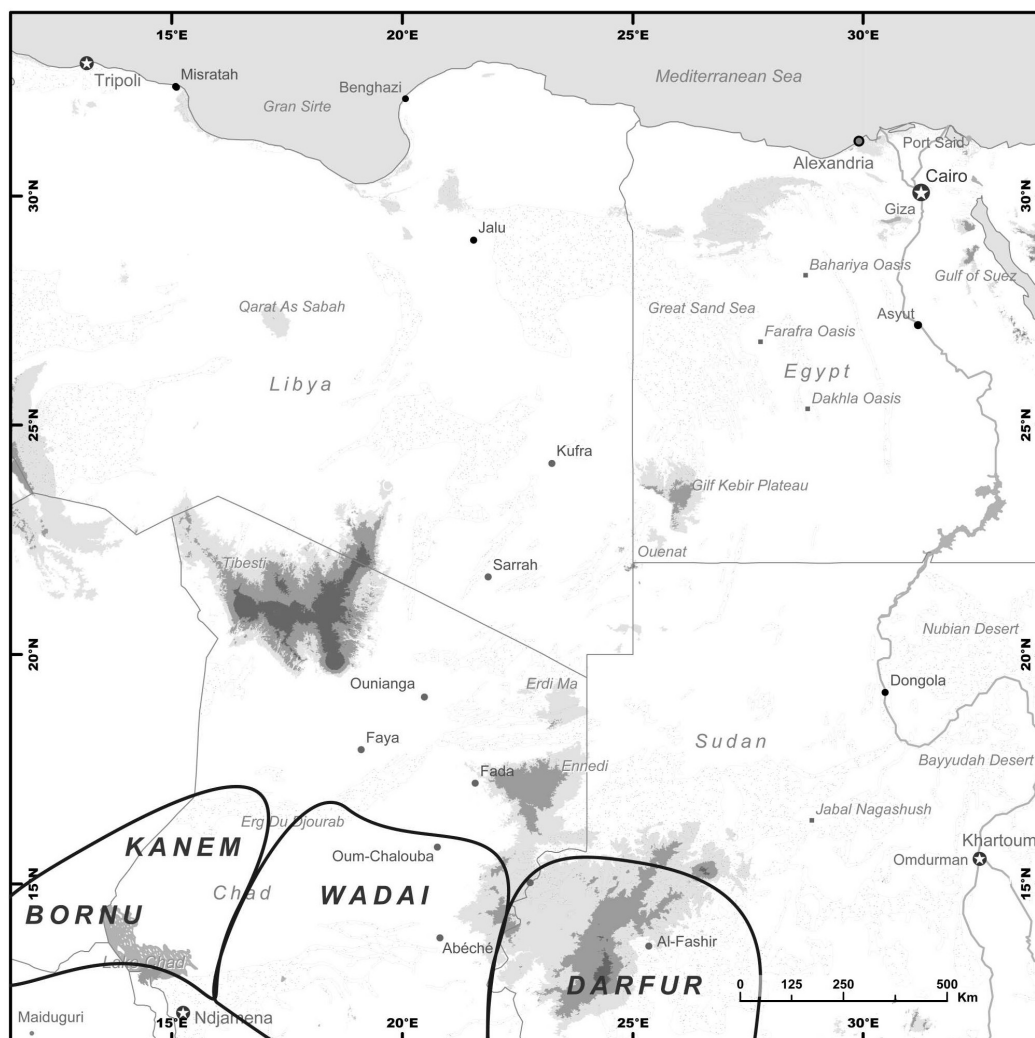


Abbildung 1: Ungefähre geographische Lage der Königreiche Kanem-Bornu, Wadai und Darfur (Karte: F. Darius)

¹⁵ Der Kanem-Bornu Staat hatte großen Einfluss auf den Fezzan, so dass im 13. Jahrhundert Teile des Fezzan unter den direkten Einfluss des Kanem-Bornustaaes fielen.

2.2 Die historische Situation im Darfur im 19. Jahrhundert

Darfur beschreibt im Arabischen das „Land der Fur“. Darfur, die westlichste Region des heutigen Sudan, umfasst etwa 500.000 Quadratkilometer. Die heutigen Grenzen entsprechen in etwa denen des einstigen Darfur-Sultanats, das neben den Fur eine Vielzahl anderer ethnischer Gruppen beherbergte. Die Daju waren den historischen Quellen nach die ersten Herrscher Darfurs, die aus dem Osten des Sudan nach Darfur kamen und ihre Macht etablierten. Ihre Macht wurde von den Tunjur abgelöst, die ihre Herkunft aus Nubien herleiten (O'Fahey & Spaulding 1974: 109-110). Genaue Zeiträume der beiden Dynastien sind nicht bekannt, dennoch wird angenommen, dass etwa ab 1580 lokale Gruppen aus Darfur Handelsverbindungen mit Ägypten aufnahmen und ausweiteten (O'Fahey & Spaulding 1974: 116). Erst mit den Keira, die wiederum die Herrschaft von den Tunjur übernahmen, sind die historischen Bezüge besser dokumentiert (Morton 2005 [1985]: 22).

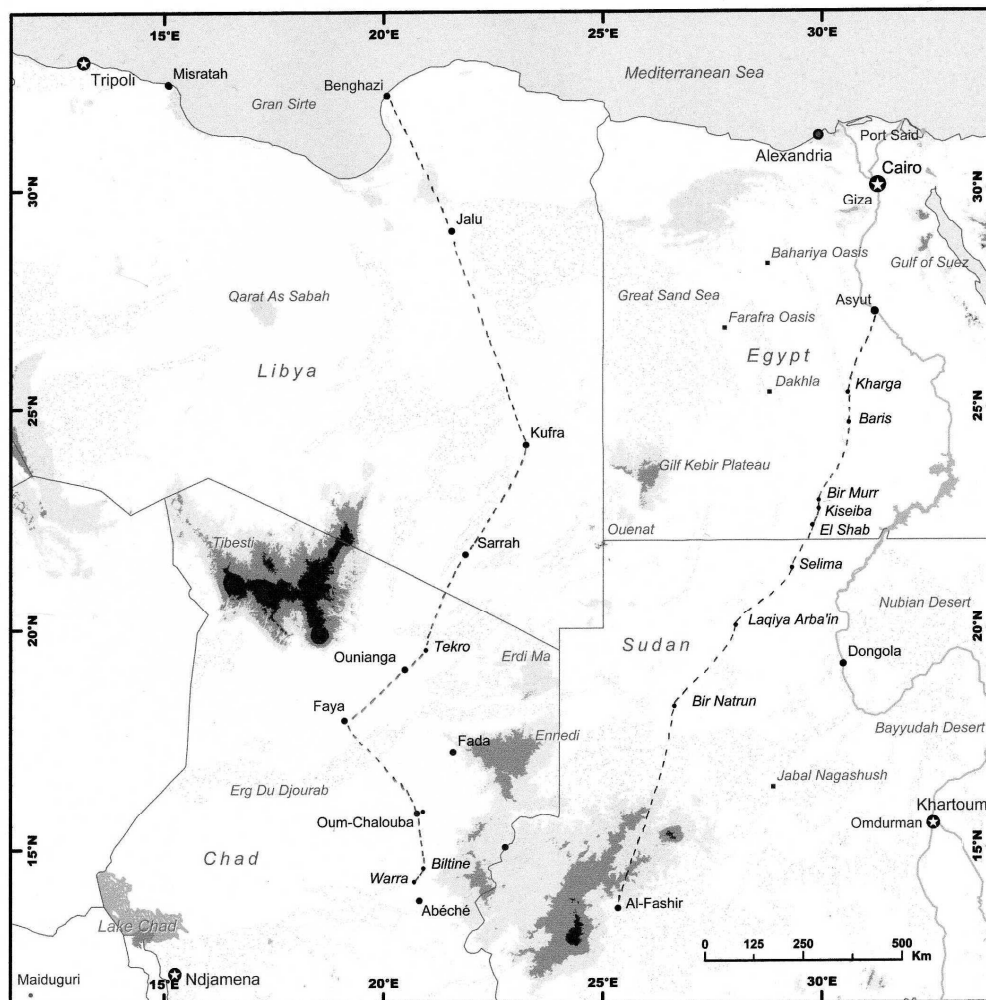


Abbildung 2: Der Routenverlauf des *darb al-arba'in* und der Wadai-Benghazi-Route (Karte: F. Darius)

Die Herrschaft der Keira entstand im 17. Jahrhundert, etwa um 1650. Die Entwicklung des Fur-Sultanates mit den Keira als Herrschern verband drei Elemente: die Ausweitung des

Handels, in erster Linie auf dem *darb al-arbaʿīn* nach Ägypten, ein Wandel von einem traditionellen Reich hin zu einem islamisch-arabisch geprägten Sultanat und die Ausdehnung des Reiches.

Mit der Herrschaft der Keira verbreitete sich der Islam in der Region, der insbesondere die Handelsverbindungen verstärkte (Morton 2005 [1985]: 23). Bereits 1663 erreichten Sklaven aus dem Darfur Ägypten über den *darb al-arbaʿīn* (O'Fahey & Spaulding 1974: 121). Eine wichtige Eroberung für Darfur war die Bemächtigung Kordofans 1785-1786 unter Sultan Muhammed Tayrab, wodurch die Herrscher Reichtümer wie Arabisches Gummi, Sklaven, Straußenfedern und Elfenbein gewannen (La Rue 1986: 636) und den Handel auf dem *darb al-arbaʿīn* ausweiten konnten (La Rue 1992). Straußenfedern und Elfenbein waren besonders von der reichen europäischen Oberschicht als Schmuckutensilien begehrt. Händler aus Darfur waren durch ihr Wissen über die Wüstenrouten, ihre überregionalen Beziehungen und durch ihre Nähe zu den politischen Autoritäten des Landes ihren Nachbargruppen überlegen (La Rue 1986: 638). In groß angelegten Razzien nahmen die durch den Sultan gesandten Händler im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert eine große Anzahl Sklaven gefangen, die sie in regelmäßigen Handelskarawanen nach Ägypten brachten (La Rue 1986: 637). So wie Browne berichtete, bestand die Karawane, die er im späten 18. Jahrhundert begleitete, aus 5.000 Sklaven (Browne 1806: 343). In den Konflikten zwischen Wadai und Darfur wurden zwischen 1700 und 1750 beispielsweise gezielte Razzien im Wadai durchgeführt und Gefangene als Sklaven nach Ägypten verkauft. Neben Sklaven wurden ferner Kamele, Straußenfedern und Elfenbein nach Ägypten gebracht. Im 18. Jahrhundert wurden jährlich etwa 4.400 Kamele nach Ägypten gebracht und verkauft (Walz 1986: 34). Bei La Rue ist zu erfahren, dass Anfang des 19. Jahrhunderts jährlich etwa zwei Karawanen in Ägypten aus dem Darfur mit etwa 6.000 Sklaven, 15.000 Kamelen und anderen Handelsgütern ankamen (La Rue 1986: 642).

Anfang des 19. Jahrhunderts wurde Darfur damit zu Ägyptens wichtigstem Handelspartner. Auch Darfur profitierte von den Handelsverbindungen, erhielt feine Stoffe, Glas und Metallwaren, Kriegspferde und Waffen, mit denen es den Herrschern gelang, ihre Macht in der Region zu verstärken und zu behaupten (Morton 2005 [1985]: 25). Für Ägypten war Darfur mit seinen Ressourcen besonders in diesem Zeitraum als Handelspartner und Lieferant interessant. Dennoch wurde Darfur bis 1874 nicht von ägyptischen Truppen angegriffen, wenn auch die Handelsroute zwischen Darfur und Ägypten zu verschiedenen Zeiten aufgrund von Streitigkeiten immer wieder zum Erliegen kam (La Rue 1986: 636). Streitigkeiten zwischen den beiden Sultanaten Wadai und Darfur waren teils Auslöser für diese

Handelsunterbrechungen. Zeitweilig schädigten diese Konflikte den Handel, zu anderen Zeiten brachten sie einen Handelsvorteil.

Im Spannungsfeld zwischen den beiden großen Sultanaten Wadai und Darfur lagen verschiedene kleinere Sultanate wie die der Masalit, Tama, Gimr und Zaghawa. Die Konflikte verstärkten sich, als die Kolonialmächte der Franzosen und der Briten die Region unter sich aufteilten und versuchten, die verschiedenen Gruppen für sich zu gewinnen, die damit zum Spielball der kolonialen Mächte wurden. Dadurch intensivierten sich auch die interethnischen Verhältnisse, Allianzen wurden gebildet sowie Feindseligkeiten ausgetragen. Im Zuge der kolonialen Aufteilung zogen die Kolonialmächte eine willkürliche territoriale Grenze zwischen Tschad und Sudan, womit sich die traditionellen Gebiete der kleineren Sultanate bis heute auf beiden Seiten der staatliche Grenze befinden (Morton 2005 [1985]: 25).

Die Geschichte Darfurs ist bis zum heutigen Tag durch Konflikte über Herrschaftsansprüche, Expansionen und Tributverpflichtungen zwischen den Fur-Herrschern und ihren ethnischen Nachbarn, bzw. durch interethnische Konflikte charakterisiert. Während einige die Macht der Fur geschickt zu umgehen wussten, leisteten andere Widerstand. Die Bideyat¹⁶ beispielsweise gehörten zwar dem Fur-Sultanat an, aber durch ihr Habitat an der Peripherie Darfurs konnten sie in die Wüste entschwinden, wenn es um Tributzahlungen ging. Andere dagegen, wie die Beni Halba oder Ma'aliya waren Tributzahlungen ausgesetzt und bei Zahlungsverweigerung kam es immer wieder zu Konflikten. Neben den interethnischen Konfrontationen gab es zahlreiche Auseinandersetzungen, die aus profitablen Handelsverbindungen herrührten und schließlich dem Fur-Sultanat ein Ende setzten. Die Schlacht von Menawashei 1874 zwischen Zubeir Pasha und Sultan Ibrahim Qarad¹⁷ eröffnete diese neue Ära. Zubair war einer der größten Sklavenhändler mit einer großen Armee im Sudan, der die Region des Bahr-al Ghazal beherrschte. Der Fur-Sultan versuchte, Zubair davon abzuhalten, sich von Darfur unabhängig zu machen und die profitablen Handelsverbindungen mit Ägypten zu schädigen. Zubair aber besiegte zunächst die Ägypter, die ihn daraufhin im Bahr al-Ghazal zum Gouverneur ernannten. Aus dieser Position heraus griff er den Fur-Sultan an, den er besiegte und damit das Land für Ägypten eroberte. Während Ägypten weiter versuchte, seine Macht im Sudan auszudehnen, rief im Sudan der *Mahdī* zum bewaffneten Widerstand gegen die ägyptische Besatzung auf (Morton 2005 [1985]: 29). Unter dem Führer Muhammed Ahmed, der sich selbst *Mahdī* (der Gesandte) nannte, fand zwischen 1881 und 1899 der *Mahdī*-Aufstand gegen die anglo-ägyptische Herrschaft am Nil statt, der als einer der erfolgreichsten Aufstände einer

¹⁶ Untergruppe der Zaghawa.

¹⁷ Fur-Sultan zwischen 1873 und 1874.

Bevölkerungsgruppe gegen eine Kolonialmacht gilt (Westphal 2002). Der *Mahdī* konnte Khartum 1884 erobern¹⁸ und gegenüber Khartum am westlichen Nilufer Omdurman als neue Hauptstadt gründen, wo er ein Kalifat errichtete. Da er bereits ein Jahr später 1885 starb, entschied sich nach einigen Streitigkeiten die Nachfolge zugunsten Abdallah ibn Muhammeds. Er wurde der erste Kalif, der ab 1892 die erste nationale Regierung bildete. Ihm gelang es, im Westen und Osten des Landes die Macht zu erlangen, er erlaubte den Handel mit Sklaven erneut, verbot aber ihren Export, um die Armee, in der zahlreiche Sklaven kämpften, nicht zu schwächen. In der Schlacht von Omdurman 1898 besiegten die Ägypter und Briten unter General Kitchener schließlich die Mahdisten und rissen damit die Macht wieder an sich. Ein Jahr später, 1899 war dem Kalifat der Mahdisten ein Ende gesetzt. Die Regionen des Sudan wurden nicht an Ägypten zurückgegeben, sondern dem anglo-ägyptischen Kondominium unterstellt, das zwischen 1899 und 1956 im Sudan bestand.

2.3 Die historische Situation in Libyen im 19. Jahrhundert

Libyen wurde im 7. Jahrhundert in der ersten arabisch-muslimischen Eroberung Nordafrikas besetzt und durch verschiedene Dynastien der Aghlabiden (800-909), Fatimiden (909-1171), Ziriden¹⁹ (972-1152), Almohaden²⁰ (1130-1269)²¹, und Hafsiden²² (1229-1569) in Ifriqiya²³ beherrscht. Von 643 / 647 bis 1510 stand Libyen unter arabischer Vorherrschaft, die die ethnische, religiöse und kulturelle Zusammensetzung Libyens veränderte. Im Kampf gegen die Piraterie konnten die Spanier Tripolis 1509 erobern und kontrollierten es bis 1530, als sie Stadt und Land dem Maltesischen Orden zu Lehen gaben. Im Jahre 1551 übernahmen die Osmanen nach der Eroberung von Tripolis für 360 Jahre die Herrschaft in Libyen (Allaghi 1981: 100). Sie ließen die Aufteilung Libyens mit den beiden Regionen bestehen (Rahma 1999: 17).²⁴ Ihre Kontrolle war in erster Linie auf die Küstenstädte der beiden Regionen Cyrenaika und Tripolitanien beschränkt (Vandewalle 2006: 16). Die Herrschaft manifestierte sich in den größeren Städten sowie in einigen größeren Oasen und war durch eine türkisch-arabische Beamtenschicht gekennzeichnet.

¹⁸ 1883 hatte er bereits al-Obeid erobert (Höllriegel 1931).

¹⁹ Berberische Dynastie in Ifriqiya und Ostalgerien, bis 1049 als Vasallen der Fatimiden (Endreß 1997: 203).

²⁰ Mit dem Almohavidenreich bricht 1269 das letzte große Imperium des westlichen Islam, das Nordafrika und Spanien umfasste, zusammen (Endreß 1997: 155).

²¹ In Spanien zwischen 1145 und 1225 (Endreß 1997: 209).

²² Die Hafsiden waren ursprünglich Gouverneure der Almohaviden, die sich selbstständig machten (Endreß 1997: 155).

²³ Ifriqiya, arab., bezeichnet die mittelalterliche arabische Bezeichnung für die Gebiete des heutigen Tunesien, Ost-Algerien und Tripolitanien mit der Hauptstadt Kairuan. Es umfasste damit das gleiche Gebiet wie die Römische Provinz Africa, von der sich der Name Ifriqiya ableitete (Brett 1968: 347).

²⁴ Die Osmanen hatten 1517 Tripolitanien und 1551 die Cyrenaika erobert.

Die Osmanischen Herrscher beherrschten Nordafrika nördlich des 15. Breitengrades und erhoben damit Anspruch auf das Hinterland Tripolitaniens. Die ethnischen Gruppen in der Libyschen Wüste waren ab dem 7. Jahrhundert durch die ersten arabischen Eroberungen in Nordafrika islamisiert worden und unterstanden als Muslime dem Kalifen in Istanbul (Jennings 1993: 11). Die Kalifate waren von Medina (622-660) über Damaskus (660-750), Bagdad (750-1258) nach Istanbul (1299-1922) verlagert worden, der Kalif war die oberste Autorität der islamischen Bevölkerung und ihrer Länder. In den verschiedenen Regionen repräsentierten Delegierte den Kalifen, so auch in Tripolis. Das Osmanische Reich war kein einheitlicher, streng zentralisierter Staat, vielmehr wurde er durch Delegierte, die von dem Kalifen ernannt und entsandt waren, geführt. In manchen Regionen fehlte zeitweise eine starke zentralisierte Führung durch Militär, Verwaltung, Steuereintreibungen und Gerichte, so dass die Osmanen ihre Herrschaft nicht immer überall durchsetzen konnten. Das war z.B. auch im nördlichen Tschad der Fall, wo sich die verschiedenen Gruppen unabhängig und nicht dem Osmanischen Reich zugehörig fühlten (Jennings 1993: 12). Erst als Mitglieder der *Sanūsiyya* fühlten sich die Gruppen in den nördlichen Regionen des Tschad auch als Teil des Osmanischen Reiches (Jennings 1993: 13).

In Zeiten, in denen die Herrscher in Istanbul ihre Aufmerksamkeit anderen Regionen zuwandten, gewannen die Machthaber in Tripolis eine größere Unabhängigkeit, waren dann aber auch angreifbarer und schutzloser inneren und äußeren Feinden ausgeliefert (Cordell 1985: 325). Im 17. Jahrhundert widersetzten sich die Einwohner Tripolis' der Fremdherrschaft, die osmanische Herrschaft war labil und es kam zu zahlreichen Revolten gegen den Pascha in Tripolis (Mattes 2007: 12). 1711 nutzte Ahmed Bey Qaramanli diese Schwäche, stürzte den Gouverneur in Tripolis und etablierte die Qaramanli-Dynastie, die zwischen 1711 und 1835 die Macht über Libyen besaß. Die Basis für Reichtum, Prestige und Macht in Tripolis schuf Ahmed Bey Qaramanli durch Überfälle und Piraterie auf Schiffe europäischer Mächte auf dem Mittelmeer (Wright 1989: 59).

Sein Hauptanliegen war nicht die nationale Vereinigung Libyens oder das Wohl des Osmanischen Reiches, vielmehr versuchte er als Grundlage für Reichtum und Achtung die Kontrolle über die Karawanenrouten zu gewinnen. Der Karawanenhandel zwischen Fezzan und dem Kanem-Bornu Reich florierte und war für Händler und Gouverneure der nördlichen Regionen sehr lukrativ. Weil das weite Land kaum kontrollierbar war, zahlte ein großer Teil der Bewohner keine Steuern, als die Qaramanli die Macht übernahmen. Die Qaramanli richteten sehr schnell ein System der Besteuerung ein, das direkt und effizient war und keine Ausnahmen zuließ. Ahmed Qaramanli gelang es so, den Fezzan wieder unter osmanische

Kontrolle zu zwingen, die die Gruppen des Fezzans seit 1582 abgeschüttelt hatten (Mattes 2007: 13). Der Widerstand, der von einigen Gruppen geleistet wurde, wurde mit militärischen Mitteln niedergeschlagen. Der Sieg führte zur Kapitulation der Bevölkerung und zur Bereitschaft, mit den neuen Machthabern zu kooperieren (Ahmida 1994: 57). Eine dieser Gruppen waren die Awlad Sulayman²⁵, die ihre Abstammung auf die Banu Sulayman zurückführten. Sie waren im 11. und 12. Jahrhundert in Ägypten und Nordafrika eingewandert und hatten sich im 17. Jahrhundert in der Syrte-Region niedergelassen. Ihr Hauptsitz war Murzuq, im südwestlichen Libyen. Sie betrieben einen nomadischen Pastoralismus und hielten enge Verbindungen zu den Oasenbewohnern im südlichen Fezzan (Cordell 1985: 325). Die Bemühungen der Qaramanli, auch die Kontrolle über die vorhandenen Handelsrouten zu erlangen, stießen zeitweise auf Widerstand bei den Awlad Sulayman, zeitweise wurden sie geduldet (Wright 1997: 97-98). Letztlich lag die Kontrolle über die Kanem-Bornu Handelsroute in ihren Händen. Die Awlad Sulayman waren zwischen 1830 und 1840 für verschiedene Razzien auf Karawanen zwischen Fezzan und Kanem verantwortlich, die die Sicherheit auf den Wegen derart untergrub, dass der Handel auf dieser Route völlig zum Erliegen kam.

Ebenso erschwerten in den 1830er Jahren Konflikte zwischen Wadai und Bagirmi²⁶ den Kontakt zum Mittelmeer (Cordell 1985: 331). Diese Überfälle und der Einfluss der Awlad Sulayman waren unter anderem Grund für den Sturz der Qaramanli (Vikør 1995: 147). Die Qaramanli-Dynastie stürzte 1835, nachdem sie die internen Konflikte innerhalb der Familie nicht lösen und die externen Ziele, den Karawanenhandel des Fezzans und der Cyrenaika unter ihre Kontrolle zu bringen, nicht erreichen konnten (Vikør 1995: 147). Daraufhin intervenierte Istanbul, setzte einen vom osmanischen Sultan ernannten Generalgouverneur ein und brachte die Regionen damit wieder unter seine direkte Verwaltung, die bis 1911 aufrecht erhalten werden konnte (Mattes 2007: 14). Aber Istanbul hatte wenig Interesse an dem Land und seiner wirtschaftlichen Entwicklung (Ghanem 1982: 141). Aufgrund der Entfernung zu Istanbul war die Kontrolle über Libyen schwach. Während 1881 noch Osmanische Truppen mit etwa 1.000 Mann das Land kontrollierten, waren es Ende des 19. Jahrhunderts nur noch 300 (Wright 1982: 21).

²⁵ In erster Linie die Familie der Sayf al-Nāsir der Awlad Sulayman Gruppen (Vikør 1995: 147).

²⁶ Das Königreich oder Sultanat von Bargirmi (1522-1897) war ein islamisches Reich, das im Südosten des Kanem-Bornu Staates hervorging und im 16. und 17. Jahrhundert als unabhängiges Reich existierte. Sein Zerfall begann in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch Auseinandersetzungen mit dem benachbarten Wadai, bis es Ende des 19. Jahrhunderts durch den sudanesischen Kriegsherrn Rabih az-Zubayr zerstört wurde.

2.4 Die historische Situation im Wadai im 19. Jahrhundert

Das Königreich Wadai, im Osten des heutigen Tschad, wurde 1615 durch Abd al-Karim Ibn Djamé gegründet. Die Ausmaße Wadais reichten im Norden bis nach Borku²⁷ und Ennedi, im Westen an Kanem und Baguirmi und im Osten an die Grenzen Darfurs. Damit war es zwischen den zwei einflussreichen Königreichen Darfur und Kanem-Bornu positioniert. Beide benachbarten Königreiche hatten durch die Kontrolle einer Handelsroute Macht und Einfluss erlangt. Die wesentlichen Haupthandelsaktivitäten wurden auf den Routen östlich und westlich des Wadai abgehandelt, so dass Wadai nur wenig profitbringende Handelsbeziehungen besaß. Kanem-Bornu, westlich des Wadai, kontrollierte die Kanem-Bornu-Route, die am Tschadsee begann und in Tripolis endete. Darfur, auf der anderen Seite des Wadai, kontrollierte den Handel auf dem *darb al-arbaʿīn* (O'Fahey 1973: 31). Als die Auseinandersetzungen zwischen den Mächten Darfurs und Wadai zwischen 1700 und 1750 eskalierten, wurden von den Machthabern in Darfur zahlreiche Gefangene aus dem Wadai als Sklaven über den *darb al-arbaʿīn* nach Ägypten verschleppt und gegen Güter getauscht (Walz 1986: 8).

Solange die Keira-Dynastie in Darfur herrschte, bildete der Sklavenhandel die signifikanteste Grundlage des Einkommens. In organisierten Razzien (*ǧazwa*) in den südlicheren Provinzen des Königreiches wurden im Auftrag des Sultans Sklaven erbeutet. Zwischen 1790 und 1874 erreichten fast jedes Jahr einige Karawanen die Märkte Ägyptens. Während des gesamten 19. Jahrhunderts blieb der *darb al-arbaʿīn* die wichtigste Handelsroute östlich des Wadai. Erst durch die anglo-ägyptische Annexion von Darfur 1874 wurde der Sklavenhandel verboten. Händler, die in Ägypten Sklaven verkauften, wurden verhaftet, so dass die Handelsroute fast ganz aufgegeben wurde. In dieser Zeit nutzten nur einige wenige Karawanen die Routen, aber der Höhepunkt des Exports aus Darfur war vorbei, bis Ende des 19. Jahrhunderts die Handelsverbindungen endgültig aufgegeben wurden. Gleichzeitig und verbunden mit der Aufgabe der Handelsroute zerfiel auch das Königreich Darfur in der Zeit der *Mahdiyya*. Nachdem die *Mahdiyya* 1898 beendet war, begründete Ali Dinar, der letzte Sultan der Fur, das Königreich Darfur neu. Den Handel auf dem *darb al-arbaʿīn* konnte Ali Dinar jedoch nicht wiederbeleben, weil der Handel zwischen der Mittelmeerregion und der subsaharischen Zone mittlerweile auf die Wadai-Benghazi Handelsroute umgelagert war und durch den Wadai-Sultan kontrolliert wurde (La Rue 1986: 656).

²⁷ Borku beschreibt die Region Zentralafrikas zwischen etwa 17°-19° N und 18°-21°E. Es stellt die Übergangszone der ariden Zonen der Sahara und den fruchtbareren Zonen des Sahel dar. Nördlich wird sie durch das Tibesti-Gebirge begrenzt. Die nördlichen Regionen Borkus werden in erster Linie durch die Tubu bewohnt.

2.5 Handelsbeziehungen zwischen Wadai und Nordafrika im 19. Jahrhundert

Direkte Handelsbeziehungen zwischen Wadai und Nordafrika wurden zu Beginn des 19. Jahrhunderts geknüpft. Der damalige Wadai-Sultan Abdel Karim Sabūn Ibn Saleh (Sultan zwischen 1803 und 1813) bemühte sich, Handelsbeziehungen mit dem Norden zu begründen, um mit seinen benachbarten Königreichen konkurrieren zu können (Ciammaichella 1987: 43). Seine Nachbarn hatten durch die florierenden wirtschaftlichen Beziehungen mit dem Austausch von Sklaven, Elfenbein, Straußenfedern und Gold gegen Güter wie Zucker, Kleidung, Tee und Waffen an Macht und Reichtum gewonnen und ihren Einfluss ausgebaut. Waffen, die im Austausch gegen Sklaven erworben wurden, führten zu einer übergeordneten Stellung. Wadai dagegen begründete seine Macht auf seine gut ausgerüstete Armee und seine Handelsbeziehungen mit den Nachbarkönigreichen, nicht aber mit direkten Handelsverbindungen nach Norden (Doutoum 2006: 16). Bis zu dieser Zeit wurde der Handel zwischen Wadai und dem Mittelmeer durch die *ḡallāba*²⁸ abgewickelt, die den Handel auf den Routen Kouka²⁹-Tripoli, Kouka-Fezzan-Benghazi und Benghazi-Mourzuq-Warra betrieben. Wadai besaß also nur indirekte Handelsverbindungen nach Norden (Ciammaichella 1987: 36). Um 1809 / 1810 gelang es Schehaymah, einem Mejabra-Händler aus der Oase Jalu, eine Route nach Warra, der Hauptstadt des Wadai und damit einen Weg zum dortigen Sultan zu finden. Bideyat, denen er auf dem Weg begegnet war, führten ihn bis zum Sultan nach Warra.

Der Sultan Abdelkarim ibn Sabūn ibn Saleh Derret (1803-1813) in Wadai³⁰ war an einer neuen Handelsverbindung mit dem Norden sehr interessiert, da seine Nachbarn die profitablen Routen bereits kontrollierten. Der Kontakt mit diesem Mejabra-Händler führte zur Aufnahme von Handelsbeziehungen zwischen Wadai und Benghazi, so dass eine Route über die Oasen Kufra, Awjila und Jalu abgesteckt wurde. Die Führer der ersten Karawanen waren Bideyat, da der Streckenverlauf zu großen Teilen durch ihr Habitat hindurchführte (Cordell 1977a: 22); später führten viele Mejabra die verschiedenen Karawanen durch die Wüste (Cordell 1977a: 27). Zwischen 1820 und 1835 führten mehrere ethnische Konflikte zu

²⁸ Zu Beginn des 19. Jahrhunderts verstreuten sich die „*ḡallāba*“ im Süden des Sudan. Die *ḡallāba* waren eine Gruppe von muslimischen Händlern aus dem Norden des Landes, vorwiegend aus den Gruppen der Ja’aliyyin und Danabla. Sie fungierten vorwiegend in der Bahr al-Ghazal Region, in der zahlreiche Sklavenrazzien durchgeführt wurden. Die *ḡallāba* erwirtschafteten in erster Linie ihre Erfolge im Sklavenhandel. Sie sandten die Sklaven zu den nördlichen Märkten und wurden zu einer einflussreichen und wohlhabenden Gesellschaft. Den Stand einer Händlergesellschaft haben sie sich zum heutigen Tag erhalten (Bjoerkelo 1984).

²⁹ Westlich des Tschadsees im heutigen Nigeria gelegen.

³⁰ Sultane (auch Kolak genannt) des Wadai im 19. Jahrhundert: Abdelkarim ibn Sabūn ibn Sahel Derret (1803-1813), Muhammed al-Sharif ibn Sabūn (1835-1858), Ali ibn Muhammed (1858-1874), Yousef ibn Ali (1874-1898), Ibrahim ibn Ali (1898-1900), Ahmed Abu Ghazali ibn Ali (1900-1901), Doudmourrah ibn Youssef (1902-1909), Assil (1909-1912).

Unterbrechungen der Handelsroute. Auch im Wadai gab es zahlreiche Wechsel der Sultane, so dass die allgemeine Lage im Wadai und seiner nördlichen Region instabil wurde. Reisen auf dieser Route wurden gefährlich und unsicher. Ethnische Gruppen, wie die Goran oder Bideyat³¹, die die nördlichen Regionen besiedelten, waren bekannt für ihre Razzien auf Karawanen entlang der Handelsroute. Weil sie die Kenntnisse über die nördlichen Regionen besaßen, kontrollierten sie Wasserstellen, Brunnen und Wege und forderten Wegegelder und Zölle. Diese Unsicherheiten erschwerten den Handel auf den Routen für einige Jahre, so dass nur wenige Karawanen diese Route nutzten.

1835 brach Sultan Muhammed al-Sharif ibn Sabūn (von Wadai) (1835-1858) zur Pilgerfahrt nach Mekka auf. Dort traf er Muhammed ibn al-Sanūsī, den späteren Begründer der Bruderschaft der *Sanūsiyya*. Diese Bekanntschaft sollte in den folgenden Jahren große Bedeutung für die Handelsbeziehungen zwischen Wadai und der Mittelmeerregion bekommen. Von 1836 an wurde der Handel auf dem Weg durch die Wüste wieder aufgenommen. Etwa alle zwei bis drei Jahre erreichte eine Karawane mit etwa 200-300 Kamelladungen mit Elfenbein, Fellen und Sklaven den Handelsendpunkt Benghazi (Cordell 1977a: 23). Benghazi entwickelte sich wegen seines Hafens in diesen Jahren zu einem wichtigen Handelszentrum. Aber auch die wiederbelebten Handelsverbindungen über die Transsahara-Route wurden durch innere Konflikte im Wadai und durch Überfälle auf der Route immer wieder unterbrochen. Nördlich des Wadai übten die Zuwaya, die 1840 Kufra erobert hatten, immer wieder Razzien auf Karawanen aus (Rahma 1999: 49), ebenso blockierten die Awlad Sulayman³² den Verkehr auf den südlichen Ausläufern der Route teilweise über Monate (Cordell 1977a: 24).

1850 verlegte Sultan Muhammed al-Sharif die Hauptstadt des Wadai nach Abéché, Warra wurde damit aufgegeben (Ciammaichella 1987: 60; Lebeuf & Kirsch 1989). 1851 versuchte der Wadai-Sultan Handelsverbindungen mit Gruppen der Tubu und Kanembu aufzunehmen, um sich am Handel über die Kanem-Bornu-Route zu beteiligen und die nördlichen Gruppen der Awlad Sulayman zu übergehen. Die Awlad Sulayman hatten dem Wadai gegenüber eine reservierte Haltung, sie konzentrierten sich auf Handelsbeziehungen mit Bornu, deren Märkte für sie näher lagen, statt mit dem Wadai Handel zu treiben. Die Awlad Sulayman waren, wie Nachtigal berichtete (Nachtigal 1967: 64-66), auf den Handelsrouten zwischen Fezzan und Kanem sehr einflussreich. Neben ihren Handelsverbindungen gelangten die Awlad Sulayman durch Blitzangriffe auf die Tubu-Gruppen in Borku zu Nahrungsmitteln und Sklaven (Cordell

³¹ Ebenso die Zuwaya, Tubu, und Awlad Sulayman (Ciammaichella 1987: 35).

³² Die Awlad Sulayman sind arabische Nomaden, die etwa 1842 von dem Fezzan in die Region um den Tschadsee immigriert sind.

1985: 332), darunter auch Bideyat-Sklaven (Nachtigal 1967: 64-66; Cordell 1985: 335). Diese Angriffe wurden in erster Linie per Pferd durchgeführt, die schneller und wendiger waren als Kamele, wenn sie auch schneller ermüdeten. Mit ihren Pferden am Führzügel ritten sie per Kamel zu einer Stelle in der Nähe ihres Zieles und führten von dort aus die direkten Angriffe per Pferd durch. Sie machten durch Einsatz ihrer Waffen umfangreiche Beute, vor allem erbeuteten sie Vieh (Cordell 1985: 133). Durch ihre militärische Vorherrschaft in der Tschadseeregion waren die Beziehungen zwischen den Awlad Sulayman und dem Wadai gespannt (Cordell 1985: 334).

1858 starb der Wadai-Sultan Muhammed al-Sharif, und sein Sohn Ali Muhammed wurde zum neuen Sultan ernannt. Unter ihm wurde die Bughazi-Wadai-Route erneut zu einer wichtigen Handelsroute. Er war offener als sein Vater, der aufgrund verschiedener Revolten in seinem Reich ausländische Händler, in erster Linie viele *ḡallāba*, aus seinem Land vertrieben hatte. Er lud stattdessen die Händler der verschiedenen Gruppen ins Wadai ein, um dort Handel zu treiben. Seine Heirat mit einer *ḡallāba*-Frau verstärkte diese Handelsverbindungen. Auch die direkte Handelsverbindung nach Tripolis wurde wiederbelebt (Cordell 1977a: 24).

Die Sicherheit auf den Routen verbesserte sich, nachdem die Überfälle durch die Tubu und Awlad Sulayman nachließen. Auf dem Weg von Bughazi nach Abéché rasteten die Karawanen stets für einige Wochen in Kufra, wo Reisende und Tiere durch frisches Wasser und Nahrung verlorene Kräfte zurückgewinnen konnten. Ebenso konnten dort Kamele und Führer ausgetauscht werden. Einige der Händler tauschten ihre Güter bereits in Kufra und zogen wieder nordwärts. Von Kufra verliefen die Karawanen über Ounianga und Um Chaluba, wo sie nur über Nacht eine Pause einlegten. Die Reise dauerte von Kufra nach Abéché etwa 60-70 Tage, die Reise endete in Abéché oder in Nimro. Nimro stellte das wirtschaftliche Zentrum nördlich von Abéché dar. Nach Ankunft empfing der Sultan die Händler, um ihnen seine Waren anzubieten, bevor sie mit Händlern aus dem Süden verhandeln durften.

Die Mejabra aus Jalu und die Zuwaya von Kufra kontrollierten die Routen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, weil die Oasen, die sie bewohnten, von den Karawanen nicht umgangen werden konnten. Es zeigt sich, dass auch der Überschuss an Datteln in den Handel eingebracht und diese gegen Güter der südlichen und nördlichen Regionen getauscht werden konnten.

„These imbalances in production north and south of the desert edge created a basis for the local trade in dates and grains. The Mejabra and Zuwaya became the transporters and principal agents in this commerce

principally because they possessed both camels and knowledge of the desert routes.” (Cordell 1977a: 26)

Die Zuwaya in Kufra wurden zu den Agenten des überregionalen Wüstenhandels, ihre Kamele und ihre Wüstenkenntnisse begünstigten die Kontrolle über die profitable Wirtschaft. Die Mejabra in Jalu waren seit etwa 1800 als Händler in überregionale Handelsbeziehungen einbezogen. Sie beteiligten sich ebenfalls im Handel zwischen Kairo und Kufra sowie zwischen Kufra und Alexandria. Als Führer begleiteten sie viele Karawanen nach Wadai, beteiligten sich als Transporteure und vermieteten ihre Kamele. Die Mejabra, eng verbunden mit der *Sanūsiyya*, lösten die *ğallāba*, die zuvor Handel mit dem Wadai über andere Routen geführt hatten, komplett ab.

„Les Medjabra de Djalo, qui font le métier de marchands d’esclaves et vont loin dans le Soudan, sont également sectaires de la Sanoūsîya et fond une propaganda des plus actives en faveur de cet Ordre.“ (Ciammaichella 1987: 36)

Nach Nachtigal erreichten etwa 100 Mejabra jährlich das Wadai, mit einem Wert von 25.000 Mariatheresientalern. Gewöhnlich konnten Waren aus dem Wadai für den vierfachen Wert an der Küste wieder verkauft werden (Cordell 1977a: 27). Während die Mejabra bereits zu Beginn der Handelsroute in den Handel involviert waren und die Mehrheit der Händler ausmachten, verübten die Zuwaya solange Überfälle auf Karawanen, bis sie aktiv in den Handel miteinbezogen wurden.³³

„The Zwayas are a warlike tribe and in the days before the coming of the Senussi they were a law unto themselves and a menace to all those who passed through their territory. Each caravan going through Kufra north or south was either pillaged or, if lucky, was compelled to pay a route tax to the Zwayas.“ (Hassanein Bey 1925: 64)

Die Zuwaya spielten erst im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts eine wichtige Rolle im Handel. Die meisten Händler der nördlichen Regionen hatten eigene Agenten an den südlichen Stützpunkten stationiert, die ihre Waren entgegen nahmen und an lokale Händler weiter vermittelten.

Die Kanem-Bornu-Route mit Endpunkt Tripolis begann ab 1890 an Bedeutung zu verlieren. Im Sudan wurde der *darb al-arbaʿīn* von Darfur nach Asyut 1885 von al-Mahdī geschlossen. Danach wurde der Handel auf die Wadai-Benghazi-Route umgeleitet.

„La constitution de l’Etat mahdiste à l’est et au nord du Darfour favorise au contraire le commerce sur l’axe Benghazi-Ouaddai. Le Darfour, sultanat fournisseur de main-d’oeuvre servile et très actif dans le commerce transsaharien, se voit bloquer la route du nord (vers Asyut) et

³³ Ciammaichella dokumentiert für das Jahr 1896, dass insgesamt 44 Händler Benghazi in Richtung Wadai verließen, davon waren zehn Tripolitanier, sechs Benghazer und 28 Medjabra (Ciammaichella 1987: 36).

est obligé en quelque sorte d'écouler ses marchandises vers Abéché et par conséquent vers Koufra.“ (Ciammaichella 1987: 31)

Die Wadai-Benghazi-Route versorgte Südlibyen, den Osttschad und den Westsudan sowie Teile Zentralafrikas. Ende des 19. Jahrhunderts wurde sie zur wichtigsten Route der Region. Diese Region war von den Seehäfen weit entfernt, so dass Kamele immer noch das billigste Transportmittel im überregionalen Handel blieben (Cordell 1977a). Die Beteiligung der Zuwaya am Handel, das Anwachsen des Handelsvolumens und der Bedeutungszuwachs der Handelsroute am Ende des 19. Jahrhunderts waren mit der Bruderschaft der *Sanūsiyya* eng verbunden, die sich in der Region etabliert hatte und in diesem Zeitraum den Höhepunkt ihrer Macht erlebte (Cordell 1977a: 28).

„This was the time when the Sanūsīya, an active influence in the interior since the relocation of its headquarters in Jaghbub in 1856, reached the height of its power in central Sudan. The appearance of Zuwāyā merchants, the growth of trade in general, and the expansion of the *tarīqa* were all closely linked.“ (Cordell 1977a: 28)

2.6 Die Gründung der *Sanūsiyya*-Bruderschaft

Muhammed al-Sanūsī el Khattābī al-Hasanī, später auch „Grand Sanūsī“ (al-Kabīr) genannt, wurde um 1787 in der Region von Mostaganem in Algerien geboren. Er ging später nach Fez, um dort sein Studium zu beginnen. Nach einigen Jahren in Marokko pilgerte er in seinen Mitt-Dreißigern nach Mekka. In Mekka fand er Zugang zu dem Kreis um Ahmad Ben Idris, der das intellektuelle Milieu bestimmte und sein enger Lehrmeister wurde (Vikør & O'Fahey 1987: 72). Zwischen al-Sanūsī und Ahmad Ben Idris entwickelte sich eine starke spirituelle Beziehung. Bis zu seinem Tod begleitete al-Sanūsī seinen Lehrer auf zahlreichen Reisen (Ziadeh 1958: 45). Nach Idris Tod verließ Muhammed al-Sanūsī in seinen Mitt-Fünzigern Mekka und den Hedjaz. Er ließ sich in der Cyrenaika nieder, welches sein neues Zuhause wurde. Al-Sanūsī formte durch seine Lehrtätigkeit eine Bruderschaft. In seiner Lehre versuchte er den Sufismus zu reformieren, in dem er versuchte, den Sufismus den religiösen Ausprägungen der übrigen Muslime anzupassen. Ähnlich wie die Wahhabiten auf der Arabischen Halbinsel und die Mahdī-Bewegung im Sudan, gehörte diese Bruderschaft zu den aktivistisch-mystischen Erneuerungsbewegungen innerhalb des orthodoxen Islam (Grunebaum 1999: 405). Der Unterschied zu anderen Bruderschaften war, dass die *Sanūsiyya* mit einer definierten Hierarchie strikter organisiert war und eine Politik vertrat, die die religiösen Gesetze in das soziale und wirtschaftliche Leben der Beduinen eingliedern sollte. Die *Sanūsī*-Doktrin war eine islamische Reformbewegung, die nach dem Vorbild der

glorifizierten Periode Muhammeds die islamische Glaubenslehre neu gestalten wollte (Mattes 2007: 14). Die *Sanūsī*-Reform war eine Ausrichtung, die versuchte, den Sufismus und die Wissenschaft der *šarī'a* zueinander zu bringen (Vikør 1987: 27).

Die Bruderschaft berief sich ausschließlich auf den Koran und die Sunna, um das von Allah offenbarte Gesetz zu ergründen und zu vermitteln (Vikør & O'Fahey 1987: 75). Al-Sanūsī, der Begründer der Bruderschaft, sah in der Auswanderung (*hiğra*) aus der alten Gesellschaft nicht nur die Voraussetzung für das Durchsetzen der neuen Richtung und die Errichtung eines neuen islamischen Reiches, sondern auch das Prinzip seiner Mission, das sich weit über die Region ausbreiten sollte (Mattes 2007: 14-15). Nach Beendigung der osmanischen Herrschaft 1911 war die *Sanūsī*-Bruderschaft die dominierende religiöse Richtung in ganz Libyen (Allaghi 1981: 100). Militärische Aktionen als Teil seiner Missionsbewegung sah die Organisation in den ersten Jahren nicht vor (Vikør 1987: 25). Insofern unterschied sie sich kaum von anderen Bruderschaften, die durch Schüler von Ibn Idris gegründet worden waren. Erst in späteren Jahren setzte sie militärische Aktionen ein, die als Reaktion auf die koloniale Invasion in ihrem Gebiet zu verstehen waren, welche sich im weiteren Verlauf zu einer anti-westlichen Haltung entwickelte (Vikør 1987: 26).

1843 gründete Muhammed al-Sanūsī, der ein *murābiṭ*³⁴ war, das erste Zentrum seiner neuen Ordnung in al-Baida, einem Ort auf dem Hochplateau der Cyrenaika, nicht weit entfernt von der antiken Stadt Cyrene (Davis 1987: 26). Nach mehrjährigem Aufenthalt in Mekka kam er erst als Siebzjähriger in die Cyrenaika zurück und verlegte das Zentrum 1856 nach Jaghub, etwa 160 km vom Mittelmeer entfernt (Jennings 1993: 18) zwischen den rivalisierenden beduinischen Gruppen in der Cyrenaika gelegen. Von dort aus konnte der Grand Sanūsī seinen Einfluss unter den zerstrittenen Gruppen geltend machen und Frieden stiften (Hassanein Bey 1925: 61). Er besuchte persönlich verschiedene Gruppen der Beduinen, stellte Kontakte zu ihnen und zwischen ihnen her und organisierte die Gründung von religiösen Zentren (Vikør 1995: 151).

Jaghub lag auf der Pilgerstrecke, die durch Nordafrika in Richtung Mekka führte, und stellte ein religiöses Zentrum für die Pilger dar. Darüber hinaus sollte durch den Handel, der in Jhabub abgewickelt wurde, al-Sanūsīs Lehre weiter verbreitet werden. Seine Absicht war, seine Doktrin mit dem Handel zu verbinden, so dass sein religiöses Zentrum zum intellektuellen und organisatorischen Mittelpunkt der Karawanen zwischen Nord und Süd

³⁴ *murābiṭ*, arab. von *ribat*- ‚Festung‘, als Bezeichnung für jemand, der in einer zur Durchsetzung des islamischen Glaubens gebauten Festung wohnt. Auch als wundertätiger Mann, islamischer Heiliger, Mystiker oder Glaubenskämpfer verstanden (franz. auch Marabout).

wurde (Vikør 1995: 179). Das Zentrum wurde mit einer Islamischen Universität und einer großen Bibliothek mit 8.000 Büchern ausgestattet. Die Universität in Jaghbub umfasste in den ersten Jahren etwa 300 Schüler, die Zahl der *Sanūsī*-Schüler wuchs bis 1890 auf 15.000 an (Rahma 1999: 43-44). Sie war nach der Al-Azhar Universität in Kairo die zweitgrößte Universität in Afrika und in der islamischen Welt. Vikør betont allerdings, dass Wasser- und Nahrungsmittel vom Karawanentransport abhingen, so dass wegen begrenzter Ressourcen nie mehr als 1.000 Personen in der Oase ansässig sein konnten (Vikør 1995: 179). Jaghbub war, bevor Muhammed al-Sanūsī es zu seinem neuen Zentrum wählte, eine unbewohnte Oase gewesen. Fernab von den Osmanen, Franzosen und der ägyptischen Regierung, erhoffte sich der Grand Sanūsī ein ungestörtes Leben und Lehren in der Oase, die anders als Siwa frei von Malaria war. In diesem Zentrum war es dem Grand Sanūsī möglich, seine Doktrin unter seiner persönlichen Aufsicht an seine Schüler zu verbreiten und die Führer für die folgenden Jahre selbst auszubilden (Evans-Pritchard 1949: 17).

Die Lehre der *Sanūsiyya* wurde von den meisten Beduinenstämmen der Cyrenaika schon in der ersten Dekade nach seiner ersten Zentrumsgründung in al-Baida aufgenommen, besonders unter den Mejabra der Oase Jalu und den Zuwaya in Kufra verbreitete sich die Lehre schnell. Die Zuwaya – „fearing neither God nor man“ (Hassanein Bey 1925: 62) – ersuchten sogar seinen Einfluss, baten um ein religiöses Zentrum (*zāwīya*, *pl. zawāyā*) in Kufra und versprachen ihm ein Drittel ihrer Ländereien, wenn er nach Kufra kommen würde (Hassanein Bey 1925: 62). Seine Doktrin wurde weiter getragen, wo zunächst nur einzelne Anhänger wohnten, bildeten sich bald Siedlungen ganzer Gruppen, in denen sich eine striktere hierarchische Organisation mit den traditionellen Gebräuchen der beduinischen Gesellschaften verband (Cordell 1977a: 28). Weil die nomadischen Gruppen in der Cyrenaika, die die Handelsrouten in den Süden kontrollierten, sich zur *Sanūsiyya* zählten, gelang es der *Sanūsiyya*, in den Handel einzusteigen. Bis nach Wadai reichten die Kontakte, weil der Grand Sanūsī schon als Student in Mekka den Wadai-Prinzen Muhammed al-Sherif kennen gelernt hatte, der 1838 zum Sultan von Wadai ernannt worden war. Die Kontakte zwischen ihnen konnten von Jaghbub aus wiederbelebt und ihre gemeinsame religiöse Haltung geteilt werden (Ziadeh 1958: 50). Damit verbreitete er seine Doktrin auch in den südlichen Regionen. Evans-Pritchard berichtet, dass der Grand Sanūsī eine Karawane mit Sklaven erwarb, die auf dem Weg von Wadai nach Jaghbub war, diese Personen in seinem Zentrum unterrichtete und als seine Schüler und Missionare in den Wadai zurück schickte, um seine Glaubenslehre in den südlicheren Regionen zu propagieren (Evans-Pritchard 1949: 16).

Bis zu seinem Tod am 7. September 1859³⁵ (Evans-Pritchard 1949: 18) errichtete er 60 religiöse Zentren, um seine Doktrin zu verbreiten (Vikør 1995: 184). Al-Sanūsī starb, ohne vorher einen Nachfolger bestimmt zu haben. Seine beiden Söhne, Muhammed al-Mahdī und Muhammed al-Sherif, waren mit 14 und 11 Jahren zum Zeitpunkt seines Todes noch sehr jung. Eine Gruppe von zehn Oberhäuptern (*šuyūh*, pl. von *šaiḥ*) war ausgewählt, um die Führung über die Bruderschaft in der Zwischenzeit, bis der ältere Sohn alt genug war, zu übernehmen. Fünf Jahre nach seinem Tod nahm der ältere Sohn die Führung der Bruderschaft selbst in die Hand (Ziadeh 1958: 51). Sayyid Muhammed al-Mahdī war in der religiösen Umgebung seines Vaters aufgewachsen, von ihm gelehrt und in die Belange der Bruderschaft eingeführt worden (Evans-Pritchard 1949: 19). Er war dadurch ebenso strenggläubig wie sein Vater. Unter der Führung Muhammed al-Mahdīs breitete sich die Lehre seines Vaters über die Sahara in den Regionen südlich davon weiter aus. Die Verbindungen nach Süden wurden enger, besonders nachdem 1881 der *darb al-arbaʿīn* durch den al-Mahdī im Sudan geschlossen und die Handelsroute zwischen Benghazi und Wadai dadurch umso wichtiger wurde. Weil der Handel von Jaghbub aus schwer zu kontrollieren war, verlegte Sayyid Muhammed al-Mahdī das Zentrum im Jahre 1895 von Jaghbub nach Kufra, das auf der Karawanenroute zwischen Benghazi und Wadai an einer strategisch günstigeren Position gelegen war (Evans-Pritchard 1949: 21). Die Region um Kufra war für Räuberbanden und Überfälle berüchtigt.³⁶ Die Unsicherheit in der Region war gestiegen, seit in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts Zuwaya die Tubu aus Kufra vertrieben hatten. Darunter litt der Karawanenverkehr in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts enorm. Daher wurde das Zentrum der *Sanūsī* unter der Auflage nach Kufra verlegt, dass die Zuwaya ihre räuberischen Aktivitäten unterließen und sich friedfertig verhielten (Rahma 1999: 46).

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts führte die Hauptroute aus den Gebieten südlich der Sahara in Richtung Fezzan. Als diese Route aber durch die Vertreibung der Awlad Sulayman, die durch die Osmanen weiter in den Süden verdrängt wurden, unsicher und seltener benutzt wurde, verlagerten sich die Handelsverbindungen auf Routen, die in die Cyrenaika führten.³⁷

Die Schwächung des westlichen Handelsweges bildete die Vorraussetzung für die Stärkung

³⁵ Nach Vikør (Vikør 1995: 180) starb *al-Sanūsī* am 2. September 1859.

³⁶ 1878 wurde Kufra das erste Mal von dem deutschen Reisenden Gerhard Rohlfs erreicht. Wenn seine Expedition auch offiziell abgesichert war und die Zuwaya ihn bis nach Wadai begleiten sollten, weil er Geschenke des deutschen Kaisers an den Sultan von Wadai mit sich führte, wurde er in Kufra von Zuwaya-Mitgliedern überfallen, ausgeraubt und mit dem Tode bedroht. Nur durch einen Boten der *Sanūsī* aus Jaghbub, der mit den Zuwaya in Kufra über Rohlfs Weiterreise nach Benghazi verhandelte, ist Rohlfs mit dem Leben davon gekommen (Kelly 2002: 5).

³⁷ Die Rebellion der Awlad Sulayman wurde 1843, nachdem die Qaramanli ihre Macht verloren hatten, durch die Osmanen beendet, wodurch die Awlad Sulayman weiter nach Süden vertrieben wurden und eine lang andauernde Unterbrechung des Handels erzeugten (Vikør 1995: 147).

der östlichen Route in Richtung Cyreanaika, auf der Kufra eine strategisch beherrschende Position einnahm. Es besteht kein Zweifel, dass diese Situation den *Sanūsī*-Führer veranlasste, sein Zentrum nach Kufra zu verlegen (Vikør 1995: 186-187).

Kufra war, bevor das Zentrum der *Sanūsiyya* dorthin verlegt wurde, nicht mehr als eine entlegene Wasserstelle, die von Karawanen auf ihrem Weg durch die Wüste aufgesucht wurde und das regionale Zentrum der mobilen Tubu bildete. Schon bevor sie sich fest in Kufra niederließen, besuchten die Zuwaya die Oase regelmäßig, um Datteln zu ernten. Mit der Niederlassung der *Sanūsiyya* in Kufra wurde der Ort nicht nur zum Zentrum der Bruderschaft, sondern auch ein bedeutendes Handelszentrum, in dem die verschiedenen Waren der verschiedenen Handelsrouten umgeschlagen und getauscht wurden (Evans-Pritchard 1949: 21). Zehn Handelsrouten gingen von den Kufra-Oasen aus (Ziadeh 1958: 59). Neben den wirtschaftlichen Tätigkeiten behielten die religiösen Aktivitäten nach wie vor ihre Bedeutung. Für den Umzug des religiösen Zentrums von Jaghbub nach Kufra wurden allein 3.000 Kamele benötigt (Rahma 1999: 44). Von Kufra aus betätigte sich Muhammed al-Mahdī im Handel, er organisierte Transporte und erhob Zölle. Außerdem ging er seinen religiösen Verpflichtungen nach, so dass sein neues Zentrum zum Mittelpunkt seiner religiösen Lehre wurde. Von dort dehnte er seinen Einfluss weiter nach Süden aus, wo er religiöse Zentren (*zawāyā*) im Fezzan, in Tripolitanien, im Süden von Tunesien, in Regionen um Kawar, im Tibesti, Borku, Ennedi³⁸, Darfur, Wadai, Kanem, Air, Baghirmi und sogar im Senegal gründete, um seine Glaubenslehre zu vermitteln. Von al-Baida in der Cyreanaika aus hatten die *Sanūsī* bereits eine Anzahl von *zawāyā* an verschiedenen Orten errichtet. In den südlicheren Regionen gründeten sie 1871-72 je eine *zāwiyya* in Ouinaga Kebir und Serir, ferner in den 1880er Jahren eine im Ennedi sowie weitere südwärts in Richtung Wadai und in Abéché. Weitere *zawāyā* waren 1896 in Ain Galakka sowie 1898 in Bir Alali östlich des Tschadsees errichtet worden, um ein weiteres Vordringen der Franzosen zu verhindern (Jennings 1993: 19). Im Jahr 1902, dem Höhepunkt ihres Einflusses, bestanden 147 *zawāyā* (Evans-Pritchard 1945: 183). Um Reisen von Kufra aus in den Süden zu erleichtern, bauten die *Sanūsī* 1898 je einen Brunnen bei Sarra und Bishara, um die wasserlosen Strecken für die Karawanen zu verkürzen (Hassanein Bey 1925: 64; Bagnold 1933; Bagnold 1936: 299). Die Wegstrecke umfasste von Kufra nach Bishara drei Tage, weitere vier Tagesreisen benötigten die Karawanen für die Strecke von Bishara nach Sarra und weitere sechs Tage nach Tekro (Harding King 1913: 277).

³⁸ Zwischen 1871 und 1881 wurden verschiedene *zawāyā* im Ennedi errichtet, dessen Einwohner, in erster Linie Bideyat, bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht islamisiert worden waren (Ciammaichella 1987: 49).

Eine typische *zāwīya* bestand aus einer Moschee, die sich im Zentrum befand, sowie aus Schulräumen, Gästezimmern, Gebäuden des *šaiḥs* und seiner Familie, Räumen für Lehrer sowie Gebäuden für Schüler und Diener; einige *zawāyā* hatten einen Garten und einen Friedhof. Sie waren die ausführenden Zentren der *Sanūsiyya* und dienten als Gästehäuser und Stationen für Reisende und Händler auf der überregionalen Handelsroute (Jennings 1993: 20). Die *zawāyā* hatten religiöse, erzieherische, wirtschaftliche und soziale Ziele (Rahma 1999: 34) und dienten als Herberge, als Verwaltungszentrum des *šaiḥs* (Jennings 1993: 21), zur Kommunikation sowie zur Verteidigung gegen die Franzosen.

In den *zawāyā* wurden seine Anhänger in Islamkunde unterrichtet und der Glaube verbreitet. Mit der zunehmenden Bedrohung durch die Franzosen veränderten sich die Funktionen der *zawāyā*. Sie wurden befestigt und bewaffnet, um zu versuchen, ein Vordringen der Franzosen zu verhindern. Als wesentliche Funktion rückte damit die Verteidigung des Glaubens auch mit Waffengewalt, die Verteidigung der Handelsrouten und der Wasserstellen in den Mittelpunkt. Sie dienten der Rekrutierung von Kämpfern und bildeten weiterhin den Ausgangspunkt der islamischen Missionierung. Die Gruppen der Widerständler wurden aufgefordert, vereint gegen die Bedrohung der Franzosen im Süden und der Italiener im Norden zu kämpfen (Jennings 1993: 22).

Die Bruderschaft der *Sanūsī* unterteilte sich in *muntasib* (Anhänger), *ihwān* (Schüler) und *šuyūḥ* (Oberhäupter). Die Anhänger waren nicht initiiert, während die *ihwān* initiiert wurden, in der *zāwīya* lebten und eine Ausbildung genossen. Die bestausgebildeten Schüler konnten zu *šuyūḥ* ernannt werden. Ihnen wurde die Verwaltung einer *zāwīya* übertragen. Der *šaiḥ* als Vorstand des Ordens wurde von seinen Beratern, *muqaddam*, dem *wakīl* (Stellvertreter) und *ḥalīfa* (Nachfolger) beraten (Rahma 1999: 29). Der *wakīl* war für die ökonomischen Belange der *zāwīya* zuständig (Cordell 1977a: 32). Der *šaiḥ* verwaltete eine *zāwīya* mit dem Ziel, die verschiedenen ethnischen Gruppen zu vereinen, bei Konflikten zu verhandeln und über wirtschaftliche Belange zu entscheiden. Besitzansprüche und Grenzauseinandersetzungen waren die wesentlichen Konflikte, die es durch den *šaiḥ* zu lösen galt (Rahma 1999: 30). Die Religion betreffend hatte er die Aufgabe, die Lehre des Islam in täglichen Gebeten zu vermitteln (Rahma 1999: 31) und die Verbreitung des Islam voran zu treiben.

1899 wurde das religiöse Zentrum noch weiter südlich von Kufra nach Gouro (oder Qiru, Quru, Gouro) östlich des Tibesti verlegt, von wo die *Sanūsī* die verschiedenen Gruppen besser organisieren und kontrollieren konnten sowie dem französischen Einfluss entgegen wirken wollten (Rahma 1999: 47). Denn nach ihrem religiösen Verständnis verstanden sie die Invasion der Franzosen als christlichen Angriff auf muslimisches Territorium. Auch wenn bis

dahin die Bruderschaft keine militärischen Aktionen in ihren missionarischen Aktivitäten vorgenommen hatte, so erklärte al-Mahdī den Heiligen Krieg (*ḡihād*), um den Franzosen Widerstand zu leisten und sie zurückzudrängen (Chapin Metz 2003: 66).

Von dem neuen Standort Gouro aus wurden die Tubu im Tibesti und die Bideyat im Ennedi, wie auch die in nördlichen Regionen lebenden Mejabra und Zuwaya, islamisiert. Sie versicherten ihre Zugehörigkeit zur Bruderschaft und versprachen ihre Unterstützung. Mit ihrer Zugehörigkeit schworen sie Loyalität gegenüber der Bruderschaft und unterließen Überfälle auf Karawanen, für die sie in ihrem Gebiet verantwortlich waren (Rahma 1999: 47). Sayyid Muhammed al-Mahdī gelang es Ende des 19. Jahrhunderts eine Enklave der Bruderschaft bei den Tubu in Badai im Tibesti zu errichten, die schwer zu erreichen waren und sich bis zu diesem Zeitpunkt der Bruderschaft ferngehalten hatten. Weiter konnte er sie zu Rücksicht und Toleranz bewegen und Konflikte unter den verschiedenen Gruppen beilegen (Djian 1991: 119). Dem *Sanūsi*-Führer gelang es auch, die Tubu und die Awlad Sulayman miteinander zu versöhnen, die bis dahin in ständiger Feindschaft gelebt hatten (Jennings 1993: 17). Er verkündete seinen Glauben auch unter den Bewohnern Borkus sowie unter den Goran, den Bideyat und den Gaeda des Ennedi, den Arabern des Wadai, den Tuareg des Ahoggar und drang bis in den Wadai und nach Darfur vor. Al-Mahdīs Ziel war die Vereinigung und Befriedung der verschiedenen Gruppen, denn sie lieferten reichlich Butter, Hirse, Weizen, Vieh, Felle, Straußenfedern und Sklaven auf die Märkte des Nordens (Djian 1991: 121). Neben den religiösen Aktivitäten der Bruderschaft wurden auch die wirtschaftlichen immer wichtiger. Mit seiner Befriedung der verschiedenen Gruppen und ihrer Eingliederung in die *Sanūsiyya* waren diese Gruppen nördlich und südlich der Sahara sowohl durch die ökonomischen Interessen als auch durch ihren Glauben verbunden. Die Bruderschaft der *Sanūsiyya* leistete damit einen entscheidenden Beitrag zur Aufrechterhaltung der überregionalen Transsahara-Handelsbeziehungen sowie zur Sicherheit auf den Routen. Hassanein Bey³⁹ beschreibt, dass ihm die Sicherheit auf den Routen folgendermaßen versichert wurde: „Bu Matari, a Zwaya chieftain, told me at Kufra, a woman might travel from Barka (Cyrenaica) to Wadai unmolested“ (Hassanein Bey 1925: 65).

Während die bisherige soziale Verbindung der verschiedenen Gruppen in erster Linie auf verwandtschaftlicher Grundlage und darüber hinaus über ökonomische Interessen verlief, gelang es der *Sanūsiyya* die verschiedenen ethnischen Gruppen auf religiöser Ebene

³⁹ Ahmed Hassanein Bey (1889-1946), in Oxford studierter Ägypter, war Diplomat und Berater des ägyptischen Königs. In den 1920er Jahren unternahm er im Auftrag des Königs zahlreiche Reisen in die libysche Wüste.

miteinander in Kontakt zu bringen und zu vereinen, wodurch sie profitable Handelseinkünfte erhielten (Cordell 1985: 324).

2.7 Handel auf der Bughazi-Wadai-Route

Während die Kanem-Bornu-Route westlich und der *darb al-arbaʿīn* östlich des Einflussgebietes der *Sanūsiyya* zum Ende des 19. Jahrhunderts zum Erliegen kamen, blieb der Verkehr auf der Handelsroute zwischen Bughazi und Wadai bestehen und erlebte seinen Höhepunkt. Erst etliche Jahre später, nach direkten Eingriffen der europäischen Mächte (im Süden die Franzosen und im Norden die Italiener), kam der Handel auch auf dieser Route zum Erliegen. Im späten 19. Jahrhundert war die Route jedoch die wichtigste überregionale Handelsroute zwischen dem Mittelmeer und Zentralafrika.

Die Handelsroute wurde durch die *Sanūsiyya*-Bruderschaft gesichert und offen gehalten. Sie lieferte Informationen über Angebot und Nachfrage, sandte und transportierte Handelswaren und stellte eine Vertrauensbasis zwischen Händlern und Agenten her. Waren konnten schneller transportiert und gehandelt werden, da die Grundvoraussetzung für den Handel das Vertrauen zwischen Händlern und Mittelsmännern war. Die *Sanūsiyya* bot Regeln für Kreditsysteme, Netzwerke und Handelsverbindungen. Einzelne *zawāyā* waren im späten 19. Jahrhundert durch Postsysteme miteinander verbunden und stellten den Informationsfluss und den Nachrichtenaustausch zwischen Nord und Süd sicher (Cordell 1977a: 31). Die Handelsaktivitäten der *Sanūsiyya* begannen um 1860, als die Handelsroute zum wichtigsten Handelskorridor wurde (Cordell 1977a: 22). Um als Händler auf dieser Route Erfolg zu haben, war es ratsam, der *Sanūsiyya* anzugehören (Cordell 1977a: 33).

Die Verbindungen nach Wadai waren gut, da die verschiedenen Sultane im Wadai *Sanūsī*-Anhänger waren, seit zwischen dem Wadai-Sultan Muhammed Sharif ibn Sabūn und al-Sanūsī, die sich in Mekka getroffen hatten, Verbindungen geknüpft worden waren. Obwohl zwischen den beiden Führern enge Verbindungen bestanden, wurde die Doktrin der *Sanūsiyya* nicht mehr zu Lebzeiten al-Sanūsīs als Religion offiziell im Wadai eingeführt, sondern erst etwa 20 Jahre nach seinem Tod (Vikør 1995: 188). Die wechselnden Sultane im Wadai schickten hin und wieder Karawanen zu den *Sanūsī*-Führern. Auch wenn die *Sanūsiyya* die Regionen im Wadai nicht kontrollierte, so hatte sie dort dennoch großen Einfluss. Ab 1897 residierte ein *Sanūsī*, Mohammed al-Sunni, der sich um die Überwachung des Handels kümmern sollte und aktiv in die Politik des Wadai miteinbezogen wurde, als Repräsentant beim Sultan in Abéché.

„Après son changement de résidence de Djaghboûb à Koufra (1895),

Sidi al-Mahdī envoie à Abéché, sur la demande de Youssef [⁴⁰] et à partir de 1897, un représentant officiel et permanent, Mohammed es-Sounni es-Soufi. Il s'agit d'un ambassadeur et en même temps d'un superviseur commercial qui sera très actif dans les manoeuvres politiques visant à stabiliser l'influence senoussie au Ouaddaï.“ (Ciammaichella 1987: 45)

Bei der Beilegung von Streitigkeiten zwischen Sultan Ibrahim und Abdel Aziz⁴¹ sowie in Fragen der Thronnachfolge⁴² spielte Mohammed al-Sunni eine bedeutende Rolle; er wirkte als Berater, als über die Haltung gegenüber den Franzosen zu entscheiden war.

Der *Sanūsī*-Repräsentant versuchte mit Hilfe des neuen Sultans, die libyschen Händler in Abéché gegen die christlichen Eindringlinge zu verbünden, ferner ernannte er den Sultan zum Oberhaupt der Bruderschaft im Wadai. Um die Beziehungen zu pflegen, schickte er dem Sultan als Gastgeschenk zahlreiche Stoffe, Tee und Zucker aus dem Norden (Djian 1991:136). In Nimro, außerhalb von Abéché gelegen, was ein wichtiger Lagerplatz für Handelsgüter und Aufenthaltsort der libyschen Händler und *ǧallāba* war, wurde eine kleine *Sanūsiyya*-Schule begründet. Weitere Schulen entstanden in Abéché, im Ĝabal Marra, in Faya, in Kanem und in Borku (Rahma 1999: 51). Das Oberhaupt der *Sanūsī* bezog auch Darfur und den Sultan Ali-Dinar in al-Fasher mit ein, wo sich 1900 eine Enklave der Bruderschaft bildete, von der die Doktrin der *Sanūsiyya* weiter verbreitet wurde (Djian 1991: 127).

Mit der Verbreitung der Doktrin der *Sanūsiyya*, die schließlich die gesamte Strecke der Handelsroute und Einzugsregionen umspannte, war es möglich, Probleme zwischen den verschiedenen Gruppen grundsätzlich zu lösen sowie die Interessen im Bezug auf die Handelsaktivitäten zu klären. Die verschiedenen ethnischen Gruppen der nördlichen und südlichen Regionen kannten die Autorität der *Sanūsī* an und vertrauten auf eine sicherere Abwicklung des Handels auf der Route. Die Zugehörigkeit der verschiedenen Gruppen zur Bruderschaft erleichterte den Informationsfluss über Angebot, Nachfrage und Marktinteressen, woraus ein florierender Handel resultierte (Cordell 1977a: 31). Ganze Händlervereinigungen sowie Reisende und Einzelhändler nutzten die Route zwischen dem Wadai und den nördlichen Regionen, auf der die verschiedenen *zawāyā* in gewissen Abständen platziert waren und als Herberge und Versorgungspunkte dienten.

⁴⁰ Youssef ibn Ali, Sultan zwischen 1874 und 1898.

⁴¹ Bruder Ibrahim ibn Alis.

⁴² Ibrahim ibn Ali wurde Sultan zwischen 1898 und 1900, bis er in einer Rivalität mit seinem Cousin Ahmed Abu al-Ghazali ibn Ali von diesem ermordet wurde und dieser das Sultanat an sich nahm (Ciammaichella 1987: 105).

Die verschiedenen *zawāyā* waren strategisch an lokalen Kreuzungspunkten und entlang der Handelsroute in Richtung Wadai errichtet worden, um als Handelsstationen dienen zu können. An den Handelsstationen dieser *zawāyā* mussten Händler zum einen Wegegelder zahlen, zum anderen wurde dort aber auch im Interesse der *zawāyā* und der Händler Handel getrieben. Einige Mitglieder der *zawāyā* waren selbst Händler und am überregionalen Karawanenhandel beteiligt. Die meisten Händler, die eine enge Verbindung zur *Sanūsiyya* hatten, waren von der Zahlung der Wegegelder befreit, sie erbrachten als Gegenleistung für Verteidigung und Schutz sowie für die Gastfreundschaft in einer *zāwīya* Tee, Zucker, Seife, Kerzen oder Stoffe. Viele Händler führten Handelsaktionen im Auftrag der *Sanūsī* durch und brachten Elfenbein, Straußenfedern und Sklaven aus dem Wadai mit zurück, die in Benghazi oder Kairo gegen andere Güter eingetauscht wurden (Djian 1991: 126).

Jede *zawāyā* umfasste neben einer Residenz des *šaiḥs* eine Moschee, Schule, Unterkunftsräume für Karawanen, Reisende und Flüchtlinge sowie Lagerräume für Waren. Dass Räume für die Aufnahme und Versorgung von Reisenden und Händler sowie Räume für Waren und Platz für die Tiere eingerichtet waren, zeigt, wie wichtig die Einbindung in den Handel war (Vikør 1995: 210). Kufra blieb das Haupthandelszentrum auf den Routen, dort wurden auf einem großen Markt Straußenfedern, Elfenbein, mit Indigo gefärbte Kleidung, Felle, Zucker, Tee, Drogen, Parfüm, Seide, Perlen sowie Sklaven gehandelt. Im Jahre 1907 umfassten die Importe im Hafen von Benghazi Waren im Wert von etwa 240.000 Pfund und die Exporte Waren in einem Wert von etwa 304.000 Pfund. Dabei machten die Waren aus den Regionen südlich der Sahara etwa ein Fünftel bis ein Drittel aus. Darüber hinaus verließen die Handelswaren aus den südlichen Regionen der Sahara ebenfalls die Häfen in Alexandria und Tripolis, so dass das genaue Ausmaß der Handelswaren nicht abzuschätzen ist (Cordell 1977a: 21). Die Waren, die auf der Transsahara-Route zwischen Wadai und Benghazi gehandelt wurden, entsprachen denen anderer Routen. Die Importe umfassten in erster Linie Waffen, Munition, englische Baumwollgüter, muslimische Kleidung, Seide, Zuckerhüte aus Frankreich, Tee, Kaffee, Drogen, Gewürze, Parfüm, Schmuck und Perlen. Baumwollgüter stellten das wichtigste Handelsgut dar. Zwischen 1893 und 1894 verließen 17 Karawanen Benghazi in Richtung Wadai. Sie umfassten 2.880 Kamelladungen mit Waren von 423 Pfund pro Ladung (~190 kg / Ladung). Davon machte Baumwolle 1.849 Ladungen (64 %) aus, während Zucker 639 Ladungen umfasste, Perlen 239,5 Ladungen (zusammen 30,5%) (Cordell 1977a: 35). Die Importe von Tee nahmen ebenso eine besondere Stellung ein. Zwischen 1875 und 1885 vermehrten sich die Teeimporten, während die Kaffeeimporte zurückgingen und der Tee den Kaffee immer mehr verdrängte. Diese Entwicklung verstärkte sich: 1906 wurden

noch 14.250 kg Tee in den Wadai exportiert, und 1907 und 1908 stieg die Menge auf 18.000 kg an (Ciammaichella 1987: 32).

Exporte aus dem Wadai umfassten in erster Linie Sklaven, Elfenbein, Straußenfedern, kleine Mengen Kaffee, Pfeffer und Tierfelle. Elfenbein war ein beliebtes Gut im 19. Jahrhundert, während Straußenfedern nach 1870 wichtig wurden, als in Europa die Nachfrage besonders seitens der weiblichen Bevölkerung danach stieg. Sklavenhandel machte den größten Anteil an den Exporten aus. Genauere Zahlen über Sklavenexporte sind nicht vorhanden, da der Handel illegal war und die Sklaventransporte die Häfen heimlich verließen. Darüber hinaus erreichten viele Sklaven den Hafen nicht, weil sie entweder schon auf dem Weg umkamen oder bereits in Kufra gehandelt wurden und dann entweder als Arbeitskräfte bei Händlern oder in der Landwirtschaft in Kufra oder Jalu blieben oder nach Ägypten weiter gehandelt wurden (Cordell 1977a: 34-35).

Die Strecke Kufra-Um Chaluba war 29 Tagesreisen lang⁴³, die Strecke Abéché-Kufra betrug 1430 km und umfasste etwa 37 Tagesreisen.⁴⁴ Die Wasserstellen von Archei und Ouargalla wurden in der Regel von den Karawanen ausgelassen. Ouargalla wurde oft trocken vorgefunden und Archei bedeutete einen zu großen Umweg (Ciammaichella 1987: 32).

Als die Franzosen den Wadai zu besetzen begannen, belebte der *Sanūsī*-Führer eine neue Route zwischen al-Fasher und Khartum (Cordell 1977a: 32). Als Endpunkt tauschten sie Abéché mit al-Fasher aus und nutzten den Weg über Oueyta-Archei-Beshekele nach Darfur (Ciammaichella 1987: 32). Ciammaichella erwähnt eine weitere *zāwīya* an der Ain Zaghawa, im Nordosten Darfurs, die angelegt worden war, um mit al-Fasher und Khartum Handel treiben zu können (Ciammaichella 1987: 46). Als zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Franzosen ins Wadai eindringen und die Kontrolle übernahmen, endete die Ära der *Sanūsiyya*-Karawanen, die den Wadai ansteuerten (Cordell 1977a: 33). Als Muhammed al-Mahdī 1902 starb, übernahm Ahmed al-Sherif, der Sohn einer seiner Brüder, die Führung, weil seine eigenen Söhne noch zu jung waren, darunter auch sein Sohn Idriss, der später König von Libyen wurde (Vandewalle 2006: 19).

⁴³ Der Weg führte von Kufra über Bishara (drei Tage), Sarra (vier Tage), Tekro (sechs Tage), Ounianga Kebir (drei Tage), Bedadi-Bideyat Brunnen (drei Tage), Funun (drei Tage), Wayta Serir (eineinhalb Tage), Wayta Kebir (ein Tag), Um Chaluba (viereinhalb Tage) (Harding King 1913: 277).

⁴⁴ Der Weg führte von Abéché nach Arada (fünf Tage, 140 km), von Arada nach Um Chaluba (vier Tage, 100 km), von Um Chaluba nach Oueyta (sechs Tage, 220 km), von Oueyta nach Fanfan (ein Tag 33 km), von Fanfan nach Bidadi (zwei Tage, 70 km), Bidadi nach Ounianga (zwei Tage, 70 km), von Ounianga nach Loubayed (ein Tag, 33 km), von Loubayed nach Tekro (ein Tag, 33 km), Tekro nach Sarra (sechs Tage Nacht- und Tagmarsch, 300 km), von Sarra nach Bishara (vier Tage, 200 km), von Beshara nach Talhab (vier Tage, 200 km), von Talhab nach Kufra (ein Tag, 30 km), von Kufra nach Zighen (sechs Tage), von Zighen nach Djalo (acht Tage) und von Djalo schließlich nach Benghazi (zehn Tage) (Ciammaichella 1987: 33).

2.8 Das Ende der *Sanūsiyya*: die Franzosen im Tschad und die Italiener in Libyen

Unter dem Druck der französischen Kolonialmacht stehend entschied Ahmed al-Sharif, den Mittelpunkt der *Sanūsiyya* wieder nach Kufra zurück zu verlegen. Die Franzosen hatten bereits 1902 die *zāwīya* in Bir Alali in Kanem zerstört und beabsichtigten, weitere Gebiete unter ihre Kontrolle zu bekommen (Kapteijns & Spaulding 1991: 114).

Im Wadai bemühten sich die *Sanūsī* weiterhin, innere Streitfälle zu lösen, indem Muhammed zu vermitteln versuchte, ohne direkt einzugreifen (Triaud 1996: 21). Nach Streitigkeiten über die Erbfolge zwischen dem Sultan Ibrahim und seinem Bruder Abdel Aziz⁴⁵, konnte Ahmed Ghazali, der Sohn Alis, der der Vorgänger Ibrahims Vater war, die Sultansnachfolge antreten. Dieser favorisierte die Herkunftsgruppe seiner Mutter, die Goran. Das missfiel Djerma⁴⁶ Othman Abu Djerine, dem Chef der Armee, der daraufhin den Bruder Ibrahims Muhammed Saleh, mit Beinamen Doudmourrah⁴⁷, als Nachfolger einsetzte. Der *Sanūsī*-Repräsentant Muhammed al-Sunni versuchte zwischen diesen beiden zu vermitteln. Zu Beginn favorisierte er Ahmed Ghazali aufgrund seiner engen Verbindung zu den Goran, die für die *Sanūsiyya* von großer Bedeutung waren, dann nahm er Partei für Djerma Othman Abu Djerine, der von dem *Sanūsī*-Oberhaupt Sidi al-Mahdī favorisiert wurde. Der daraus entstandene Konflikt entschied sich für Doudmourrah, unterstützt von Djerma Othman Abu Djerine. Ahmed Ghazali floh und wurde 1902 von Doudmourrah und Djerma Othman Abu Djerine in einer Schlacht im Wadai geschlagen (Ciammaichella 1987: 105-106).

Muhammed es-Sunni, der vergebens zu vermitteln versucht hatte, stellte sich auf die Seite des legitim ernannten Sultans.

„Elle [Sanusiyya] accepte régulièrement le fait accompli, abandonnant successivement Ibrāhīm et Abū Ghazālī dès qu'ils sont en passe d'être isolés et vaincus. Les intérêts de la Sanūsiyya au Ouaddāi ne s'identifient donc à aucune faction. Tout au plus s'appuient-ils, à un moment ou à un autre, sur des alliances conjuncturellement utiles aux affaires commerciales de la confrérie et à la pérennité de sa présence à Abbéché.“ (Triaud 1996: 21)

Die Ernennung Doudmourrahs missfiel wiederum einem weiteren Cousin, Assil ibn Ali, Bruder Ahmed Ghazalis, der daraufhin 1902 Abéché verließ und sich auf die Seite der

⁴⁵ Abdel Aziz war der ältere Bruder Ibrahims, doch seine Mutter war eine Sklavin der *'Arab-Khozzam* gewesen und konnte daher die Nachfolge nicht antreten. Um ihn als Rivalen unfähig zu machen, wurde ihm von seinen Gegnern in die Augen gestochen, um ihn zu erblinden (Chapelle 1986: 206). So sah es der wadaische Brauch vor, wenn ein Rivale loszuwerden war, da er blind die Regentschaft nicht übernehmen konnte. In einem weiteren Streit erblindete auch Ibrahim 1901 (Tubiana 1960a: 87).

⁴⁶ Djerma oder Jarma war der Minister des Sultans, ihm untergestellt waren die Agade (singl. Agid) (Chapelle 1986: 206; Julien 1904: 139).

⁴⁷ Doud-Mourrah = Löwe von Mourrah, genannt nach seinem Herkunftsort 70 km östlich von Abéché (Le Corneic 2002: 151).

Franzosen stellte. Diese Situation führte im Wadai zu inneren Auseinandersetzungen. Da die *Sanūsiyya* weiterhin an der ruhigen und sicheren Verfolgung ihrer politisch-wirtschaftlichen Angelegenheiten interessiert war, versuchte Sidi al-Mahdī noch kurz vor seinem Tod zu intervenieren. Er sandte Assil einen Brief mit der Absicht zu verhindern, dass dieser seine verwandtschaftlichen Beziehungen zu den Goran nutzte und aufständisch wurde. Darin forderte er Assil auf, die Stellung Doudmourrahs anzuerkennen.

„Que Dieu te fasse parvenir au but que tu poursuis et qu’il t’accorde ce que tu désires. Au reçu de cette lettre, vous tous, je veux dire Doudmourrah, Aba Rezali et toi, vous devez vivre en bonne intelligence. L’Islam est un tout. Il ne doit pas être formé de parties disjointes. Tous devez connaître (reconnaître) le pouvoir à Doudmourrah!“ (Ciammaichella 1987: 107)

Doch Assil blieb unveränderlich auf der Seite der Franzosen und erbot sich, die Kolonialmacht bis nach Abéché zu führen (Ciammaichella 1987: 107). Die inner-wadaiischen Probleme konnten auch durch die *Sanūsī* nicht endgültig gelöst werden, auch nicht durch den neuen *Sanūsī*-Repräsentanten Hadj Muhammed al-Fetita (Ciammaichella 1987: 108).

„Pendant les conflicts, la Sanūsiyya se pose constamment en arbitre et en médiatrice. Tout aussi régulièrement, ses efforts en ce sens échouent d’ailleurs pour la plupart. Ainsi, Muhammad al-Sunnī tente, en vain, de réconcilier Ahmed Abū Ghazālī et le jarma ‘Uthman. A l’avènement de Dūdmurrah, Muhammed al-Sunnī s’entremet, à nouveau en vain, pour rallier les adversaires en déroute de celui-ci.“ (Triaud 1996: 21)

Ahmed al-Sharif blieb auf der Seite Doudmourrahs, bis er 1909 durch die Franzosen besiegt wurde. Diese zogen unter Anweisung Assils in Richtung Abéché, wo sie am 2. Juni 1909 ankamen. Doudmourrah suchte Zuflucht im Dar Massalit, wo er später ermordet wurde. Assil wurde von den Franzosen zum neuen Sultan ernannt. Damit waren die Handelsverbindungen des Wadai nach Norden unterbrochen, da die Gruppen der nördlichen Regionen sich zwischen den Franzosen und *Sanūsī* entscheiden mussten. Die *Sanūsī* orientierten sich ostwärts in Richtung Oueyta, Archei und Beshekele, was zu einem neuen Handelszentrum wurde. Der Handel wurde somit mit Sultan Ali Dinar statt in Richtung Wadai in Richtung al-Fasher weiter geführt, außerhalb des Einflussgebietes der Franzosen. Die Mahamid, die ursprünglich dem Wadai tributpflichtig waren, erkannten die Vormundschaft der Franzosen an und wurden unter dem Bruder Assils zum Gegner der *Sanūsiyya*. Auch die Anakazza, deren Datteloasen unter dem Einfluss der *Sanūsī* standen, deren Weideflächen aber den Franzosen unterstanden, befanden sich zwischen den beiden Machthabern und mussten sich zwischen den gegnerischen Seiten entscheiden. Das führte zum Auseinanderbrechen der Gesellschaft in verschiedene Fraktionen (Ciammaichella 1987: 110). Obwohl die Franzosen in einem Brief

an den *Sanūsī*-Repräsentanten mitteilten, dass sie nicht beabsichtigten, die Handelsverbindung mit dem Norden zu unterbrechen, konzentrierte sich Ahmed al-Sherif 1910 dennoch auf eine Handelsverbindung in Richtung al-Fasher über Archei und Beshekele.

„Les marchandises échangées sont plus ou moins les mêmes que celles de l'axe Koufra-Abéché: sucre, thé, sel, étoffes, armes, munitions, tapis, ivoire, plumes d'autruche, bétail et main-d'oeuvre servile.“
(Ciammaichella 1987: 112)

Die Umleitung der Handelsstrecke führte auf dem Markt in Abéché zu einem Mangel an Handelswaren, der durch die zugezogenen Europäer und ihren Konsum noch gesteigert wurde. Der Zuckerpreis stieg von 9 Franc auf 15 Franc pro Kilo, was selbst dem französischen Kommandant Largeau nicht entging:

„Le sultan Acyl [Assil], que les senoussistes abreuvent d'outrages, et la population d'Abéché habituée depuis près d'un siècle à recevoir régulièrement de la côte le sucre, le thé, les étoffes et les divers produits de l'industrie européenne supportent le blocus avec impatience.“
(Ciammaichella 1987: 112)

Grund dafür sah Ferrandi in der Handelsblockade der *Sanūsī*:

„Le chef de la secte senoussiste est bien favorable au commerce – dont il vit en partie – mais il ne peut se faire obéir et quelques-unes de ses lieutenants et de ses fidèles ne se gênent aucunement pour aller à l'encontre de ses conseils, et même de ses ordres; lorsque leur intérêt est de piller, ils pillent, et c'est ce que faisait si bien Si Saleh Abou Kréimi^[48], senoussiste de marque, devenu dissident de la secte lorsqu'il avait transformé Béskére dans l'Ennedi en caverne d'Ali Baba.“
(Ferrandi 1912: 361)

Die Franzosen versuchten die neue Handelsroute der *Sanūsī* zu unterbinden und drangen in die nördlicheren Gebiete vor, so dass Sidi Saleh Abou Kréimi 1911 nach einem Überfall der Franzosen Beshekele verlassen musste, aber seinen Kampf gegen die Franzosen trotzdem weiterführte, bis er 1913 von den Franzosen gefangen genommen wurde. Es bleibt fraglich, weil aussagekräftige Quellen fehlen, ob und wie der Karawanenverkehr nach Darfur aufrecht erhalten wurde (Ciammaichella 1987: 113). Auf einer Karte der Umgebungsregion des nordöstlichsten Stützpunktes der französischen Kolonialmacht in Agoza am südlichen Rand des Erdi Ma gelegen, sind Karawanenrouten eingezeichnet, die auf Verbindungen zwischen Kufra und der östlichen Region, dem Darfur, hinweisen könnten (Schrott 2007: 121). In ihrem weiteren Vordringen nach Norden nahmen die Franzosen 1913 und 1914 Tibesti, Borku, Ounianga und Ennedi ein. Ab 1913 kamen die Güter, die auf dem Markt in Abéché zum

⁴⁸ Unter der Kontrolle von Si Saleh Abou Kréimi, eingesetzt von den *Sanūsī*, wurde Beshekele zum neuen Knotenpunkt auf der Handelsroute zwischen Kufra und Darfur.

Verkauf angeboten wurden, zum größten Teil aus dem Westen aus Richtung Kano und Lagos. Die Handelsverbindung nach Norden war vorerst unterbrochen (Ciammaichella 1987: 113).

Als die Franzosen zwischen 1902 und 1914 die *zāwīya* im Tschad zerstört hatten, interpretierten die Osmanen das Vorgehen der Franzosen als Angriff gegen den Islam.⁴⁹ Sie sandten einige ihrer Truppen nach Borku und organisierten dort 1911-13 einen halboffiziellen Widerstand gegen die Franzosen. In derselben Zeit nahmen die Italiener den Fezzan und Tripolis ein. Dadurch liefen die *Sanūsī* auch vom Norden her Gefahr, ihre politische und wirtschaftliche Kontrolle in der Region zu verlieren (Ziadeh 1958: 69). Als die Italiener immer weiter vordrangen, sahen die *Sanūsī* den Widerstand gegen die italienische Macht als dringlicher an und konzentrierten ihre Bemühungen gegen die nördliche Invasion der Italiener (Ziadeh 1958: 68).

Als die Italiener in Libyen vordrangen, widersetzten sich die *Sanūsī*-Anhänger und versuchten das Vordrängen aufzuhalten. Besonders unerbittlich war der Kampf in der Cyrenaika, wo Mitglieder der *Sanūsī* starken Widerstand leisteten (Mattioli 2003: 94). Bis zu Beginn des Ersten Weltkrieges konnten die Italiener nur ein Drittel der Fläche des späteren Libyens unter ihre Kontrolle bringen. 1915 beschränkte sich die Herrschaft auf die beiden Küstenstädte Tripolis und Homs (Mattioli 2003: 94). Als Italien 1915 den Alliierten Truppen beitrug, wurde der erste *Sanūsī*-Aufstand gegen die Italiener einer der Schauplätze des ersten Weltkrieges. Deutschland und die Türkei schickten Waffen und Munition zu Ahmed al-Sharif, der die Widerstandsbewegung der *Sanūsī* gegen die Briten und Italiener in Nordafrika anführte. Als er 1916 von den Osmanen gezwungen wurde, die Briten in Ägypten anzugreifen, übergab Ahmed al-Sharif die Führung seinem Neffen Idris al-Mahdī, dem Enkel des Begründers der *Sanūsiyya*. Ahmed al-Sharifs Truppen wurden in Ägypten von den Briten besiegt, ihm selbst gelang die Flucht in die Türkei in einem deutschen U-Boot (Chapin Metz 2003: 67).

Idris al-Mahdī blieb in der Cyrenaika und führte dort die *Sanūsī*-Truppen gegen die Italiener an. 1920 wurde er von den Italienern als Amir der Cyrenaika anerkannt. Ihm als Souverän unterstanden die Oasen Kufra, Jalu, Jaghbub, Awjila und Ajdabiya. 1922 verschärften sich die Spannungen zwischen Italien und der Cyrenaika; Idris ging ins Exil nach Ägypten. Bis dahin aber hatte sich der Status eines Emirats der *Sanūsī* verfestigt (Vandewalle 2006: 28-29). Umar al-Mukhtar übernahm die Führung der *Sanūsī*, so dass sich 1922 der Widerstand der *Sanūsī* gegen die Italiener als der einzige effektive herausstellte. Der zweite Italien-*Sanūsī*-Krieg begann 1923, als Italien Teile der *Sanūsī*-Souveränität in der Region um Benghazi an sich

⁴⁹ In Ägypten und Sudan wurden die *zawāyā* zwischen 1915 und 1916 von den Briten zerstört und damit der *Sanūsiyya* dort ein Ende gesetzt (Evans-Pritchard 1945: 186).

riss. Daraus formte sich erneut eine von den *Sanūsī* geleitete Widerstandsbewegung, die von inneren Wüstengebieten der Cyrenaika ausging. Im Verlauf der 1920er Jahre eigneten sich die Italiener immer mehr Land an und setzten ihre Luftwaffe in entlegenen Wüstengebieten ein (Mattioli 2003: 94). Nach einem britisch-italienischen Abkommen, das die Unabhängigkeit der Oasen Kufra und Jaghbub bestätigte, etablierten die Italiener einen 300 km langen Stacheldrahtzaun⁵⁰ entlang der Grenze zu Ägypten, um die Versorgungen der *Sanūsī* mit Munition zu unterbinden (Vandewalle 2006: 30-31). 1930 bombardierte das italienische Militär Kufra. Das löste unter den Bewohnern eine panische Flucht in die Wüste mit vielen Opfern aus. Über 500 Zuwaya, in erster Linie Frauen und Kinder, flohen in Richtung Awenat, von wo sie weiter nach Merga zogen; auf dem Weg dorthin kam aber der größte Teil von ihnen ums Leben (Kelly 2002: 27). Ein anderer Teil zog in Richtung Dahla. Sie waren den Autospuren, die Kemal al-Din⁵¹ während seiner Expedition 1926 hinterlassen hatte, gefolgt. Patrick Clayton⁵² fand während einer seiner Expeditionen in den Awenat einige dieser Menschen (Bagnold 1931: 33). Er ihren Fußspuren gefolgt und konnte 37 Flüchtlinge retten. Etwa 300 Flüchtlinge erreichten Dahla aufgrund Claytons initiiertes Suchaktion (Kelly 2002: 32).

Umar al-Mukhtar, der die Führung der *Sanūsī* übernommen hatte, führte fast acht Jahre lang einen Guerillakrieg gegen die italienische Invasion, bis Kufra 1931 endgültig eingenommen wurde (Vandewalle 2006: 30-31). Als die Italiener die Herrschaft in Libyen übernahmen, beseitigten sie alle *zawāyā*, konfiszierten die gesamte Ausstattung und verbannten die *šuyūḥ* der *Sanūsī* ins Exil (Evans-Pritchard 1945: 183). Die Italiener waren die Ersten, die eine Herrschaft über alle drei Regionen des heutigen Libyen, nämlich Tripolitanien, Fezzan und Cyrenaika, ausübten. Historisch und geographisch gehörte Tripolitanien bis dahin zum Maghreb, Fezzan mit Süd-Algerien zum Sahel und Cyrenaika zu Ägypten (Davis 1987: 25-26).

Nach der Einnahme des Landes wurden die nomadischen Gruppen der Cyrenaika mit ihrem Vieh in die Wüste vertrieben, was viele Menschen nicht überlebten. Der andere Teil der Bevölkerung wurde in Konzentrationslagern interniert; Umar al-Mukhtar wurde exekutiert. Geschätzte 12.000 Menschen kamen in Massakern allein zwischen 1930 und 1931 ums

⁵⁰ Ein Stacheldrahtzaun von neun Meter Breite und eineinhalb Meter Höhe auf einer Strecke von 320 km sollte die Waffenlieferungen der *Sanūsī* aus Ägypten eindämmen (Chapin Metz 2003).

⁵¹ Prinz Kemal al-Din (1874-1932), Sohn des Sultans Hussein Kemal von Ägypten, verzichtete 1917 auf den Thron, um verschiedene wissenschaftliche Expeditionen in die Libysche Wüste durchführen zu können. 1923 unternahm er die erste Expedition mit Automobilfahrzeugen.

⁵² Patrick A. Clayton (1896-1962) arbeitete als Vermesser in den 1930er Jahren in der Libyschen Wüste. 1932 führte er zusammen mit Almásy eine internationale Expedition zur Erkundung des Gifl Kebir durch.

Leben. Das Land wurde italienischen Bauern überlassen und Italien verkündete, dass das Land endgültig befriedet sei. Im Zweiten Weltkrieg wurde es nach der Kapitulation des deutsch-italienischen Afrikakorps unter britische und französische Militärverwaltung gestellt, bis es 1951 als erster Sahara-Anrainerstaat unabhängig wurde (Mattioli 2003: 94).⁵³

2.9 Die Wiederbelebung der Handelsbeziehungen zwischen Tschad und Libyen

Ähnlich wie in Libyen änderten sich Anfang des 20. Jahrhundert auch im Wadai die politischen Verhältnisse. Nachdem Abéché die Hauptstadt des Wadai geworden war, hatten die arabischen Händler dort begonnen, Handelsgeschäfte zu etablieren, wodurch Abéché neben einer politischen auch eine wirtschaftliche Bedeutung bekam. Die arabischen Händler, die *ǧallāba*, kontrollierten in Abéché nicht nur den Handel, sondern brachten ferner auch die süße arabische Teekultur in die Region, die bis heute besteht, denn Zucker blieb bis heute ein wichtiges Handelsgut. Ferrandi merkt an:

„(...) assis sur des nattes des hommes blancs et graves boivent lentement du thé dans des verres minuscules, un esclave noir surveille l'eau bouillante, le maître casse des pains de sucre à gros morceaux, tous les convives se livrent dans le recueillement à un des grands plaisirs de l'Afrique arabe: boire un sirop de thé, assis à terre, les jambes croisées et le dos appuyé à un coffre de bois peint.” (Ferrandi 1912: 361)

Der Transsahara-Handel zwischen dem Wadai und der Mittelmeerküste war durch den Sklavenhandel und den Austausch von Handelsgütern auch für den Wadai für viele Jahre profitabel gewesen. Das änderte sich 1909, als die Franzosen den Wadai einnehmen konnten und die Italiener zwischen 1912 und 1914 ihre Invasion in Libyen vorantrieben. Damit waren die Handelsbeziehungen zwischen dem Wadai und den *Sanūsī* weitestgehend unterbrochen. Die Kolonialmächte verboten den Sklavenhandel, bezwangen und unterwarfen die verschiedenen ethnischen Gruppen, übergingen ihre traditionellen Gesellschaftsstrukturen, zogen Grenzlinien und transformierten die verschiedenen autonomen Sultanate in einen Nationalstaat. Es folgten Jahre der Instabilität, zivile und tribale Konflikte entstanden innerhalb des Landes und zwischen den Staaten. Einige dieser Spannungen und Feindseligkeiten halten bis heute an.

⁵³ In einigen westlichen Werken werden die *Sanūsī* seit 1900 wegen ihrer Opposition den Franzosen und Italienern und deren kolonialen Invasion in der Sahara gegenüber als feindselig beschrieben. In anderen westlichen Quellen werden sie gar als religiöse Fanatiker dargestellt. Aufgrund ihrer anti-westlichen Haltung wurde Qadhafi häufig mit den *Sanūsī* verglichen (Vikør 1987: 25). Qadhafi lobte den letzten Führer der *Sanūsī* Ahmad Sharif (bis 1918), verbot und schloss aber gleichzeitig alle Bruderschaften. Eine Verbindung zwischen Qadhafi und al-Sanūsī ist in der Argumentation des *iǧtihād* zu finden, einer Ausformung der Sharia. Auch wenn die al-Sanūsī mitunter kämpferisch aggressiv auftraten, blieben sie mit ihrer Doktrin eng mit der Lehre Idris und seinen Werken verbunden (Vikør 1987: 26).

Das Ende der Transsahara-Verbindungen wurde im Wadai zusätzlich von einer Dürre zwischen 1912 und 1914 begleitet, die eine weitreichende Migration aus dem Wadai verursachte. Die *ǧallāba* kehrten folglich in ihr Heimatland, die Nilregion nördlich Khartums, zurück, während im Wadai der Handel von den Hausa⁵⁴ und anderen lokalen Händlern übernommen wurde. Der Handel konzentrierte sich aber nur noch auf das lokale Umfeld. Mit der Gründung von Fort-Lamy 1900 (des heutigen N'Djamena) als Hauptstadt des neuen Nationalstaats durch die französische Kolonialmacht und durch die Konzentration auf Baumwolllexporte aus dem Süden des Landes verlor das östliche Handelszentrum Abéché an Bedeutung (Arditi 1993: 184). Damit fiel der Handel im Westen des Landes in die Hände der Kolonialmacht, während im Norden libysche Händler Handelsbeziehungen zwischen der nördlichen Oase Faya und Kufra etablierten. Arabische Händler kontrollierten somit den Handel in den nördlichen Regionen des Tschad, tauschten Getreide, Datteln, Salz, Kleidung und Tee. Lokale Gruppen aus dem Norden dagegen hatten Schwierigkeiten, einen aktiven Part in den Handelbeziehungen zwischen den nördlichen tschadischen Regionen und Libyen zu übernehmen.

Als der Tschad 1960 seine Unabhängigkeit erlangte, verließen die meisten libyschen Händler die nördlichen Regionen, nur wenige blieben. Das Handelsvakuum wurde sodann von Mitgliedern des französischen und tschadischen Militärs⁵⁵ besetzt (Arditi 2005: 24). Mit dem Rückzug des französischen Militärs 1965 und der letzten libyschen Händler in den 1970er Jahren, wurde auch den Handelsverbindungen zwischen Tschad und Libyen ein Ende gesetzt (Arditi 1995: 851). In der Zeit des tschadischen Bürgerkrieges (1966-1978) und dem tschadisch-libyschen Krieg (1978-1987) brachen die Handelsverbindungen gänzlich zusammen. Konflikte, kriegerische Auseinandersetzungen, Spannungen und Instabilität machten Handelsverbindungen zwischen Tschad und Libyen für viele Jahre unmöglich. Erst seit den 1990er Jahren wurden die wirtschaftlichen Verbindungen zwischen Libyen, vorwiegend zwischen Kufra und den subsaharischen Zonen des Tschad, wiederbelebt (Bennafla 2004: 91).

Die Wiederaufnahme der tschadisch-libyschen Beziehungen begann 1994 mit der Entscheidung des Internationalen Gerichtshof über den Aouzou Streifen⁵⁶ als tschadisches

⁵⁴ Die Hausa, eine ethnische Gruppe aus der Sahel Region, kommen ursprünglich aus dem Niger und Nigeria. Während ihrer traditionellen Pilgerreisen nach Mekka ließen sich zahlreiche Hausa in anderen afrikanischen Ländern nieder, wo sie Landwirtschaft und Handel betrieben.

⁵⁵ Die Region Borku-Ennedi-Tibesti (BET) blieb noch bis 1965 unter Kontrolle des französischen Militärs.

⁵⁶ Der Aouzou Streifen umfasst im nördlichen Tschad entlang der libyschen Grenze einen Landstreifen, der sich etwa 100 km in die Borku-Ennedi-Tibesti-Region ausdehnt. Ein Streit über die Kontrolle dieser Region und die anschließende Landbesetzung durch Libyen 1976 führte zu einem Krieg zwischen den beiden Staaten.

Territorium und dem geforderten Rückzug der libyschen Truppen aus dem Tschad (Bennafla 2000: 68). Die wiederbelebten Beziehungen zwischen den beiden Staaten hatten einen umfangreichen Einfluss auf den Handel und somit auch auf die Handelsrouten. Bereits 1996 waren 70 % der Handelsgüter, die auf den Märkten der Oasen und Städte des nördlichen Tschad zu bekommen waren, libyscher Herkunft. Denn die Preise libyscher Güter lagen unter jenen, die aus der Hauptstadt des Tschad bezogen wurden, da die Transportkosten von dort um einiges höher waren (Arditi 2003: 189).

Seit der Präsidentschaft von Hissène Habré (1982-1990) und später intensiviert unter Präsident Idriss Déby Itno (seit 1990) verbreiten sich Korruption und Falschgeld in weiten Teilen des Tschad. Durch den Präsidenten Idriss Déby, der der ethnischen Gruppe der Zaghawa angehört, wurden zahlreiche Positionen innerhalb der Regierung und des Militärs mit Zaghawa besetzt. Diese Machtpositionen wurden vielfach ausgenutzt, um einen Profit aus inoffiziellen und illegalen Handelsgeschäften zu schlagen. Dazu gehören auch Grenzhandelsgeschäfte zwischen Tschad und Libyen sowie dem Sudan. Der staatliche Zoll wurde durch Zaghawa und Goran in führenden Positionen monopolisiert. Zollzahlungen gelangten daraufhin nicht mehr in die Staatskasse, sondern flossen in die Taschen einzelner Personen (Arditi 2003: 194). Der Grenzhandel war einerseits eine Form, die offiziellen Ein- und Ausfuhrzölle zu umgehen, und andererseits, Profit durch verschiedene Währungen und die Aussellung zweier Pässe verschiedener Nationalitäten zu erwirtschaften. Besonders in Grenzregionen – und dazu gehört auch das Dar Zaghawa – wurde die Gewinnmaximierung durch den inoffiziellen Grenzhandel verbreitete Gewohnheit. Diese Praxis beinhaltet auch jene Handelsbeziehungen, die über Transsahara-Routen nach Libyen abgewickelt werden.

Eine Verbindung zwischen Militär und profitablen Handelsgeschäften ist besonders in korrupten Staaten zu finden und in solchen, in denen die Regierung keine Kontrolle über entlegene Regionen ausüben vermag (Roitman 1998: 315-316). Das Dar Zaghawa, in der nordöstlichen Ecke des Tschad gelegen, ist nur ein Beispiel für dieses Phänomen. Auch hier ist die Gewinnerwirtschaftung durch inoffizielle Handelspraktiken eine häufige Komponente innerhalb der Handelsbeziehungen. Waren es einst der Sklavenhandel und Überfälle auf Karawanen, so sind es heute Kameldiebstähle und Straßenräuberei⁵⁷, die den rezenten inoffiziellen Handelsgeschäften dienen. Dies ist besonders in jenen Regionen möglich, in denen die Regierung wenig Kontrolle und Präsenz zeigt, die vom Zentrum des Staates weit

⁵⁷ Internationale Organisationen, die verschiedene Flüchtlingslager im Osten des Tschad unterhalten, verloren in den Jahren zwischen 2005 und 2006 über 40 Autos durch Straßenräuberei. Dafür sind in erster Linie Mitglieder des tschadischen Militärs sowie Mitglieder der Zaghawa verantwortlich, die diese Autos für ihren privaten Gebrauch, zum Verkauf, für das Militär oder Rebellenaktivitäten erbeuten und verwenden.

entfernt liegen und in denen unkontrollierbare staatliche Grenzen und Wüstenregionen inoffizielle Handelsgeschäfte begünstigen. Diese Faktoren treffen auch auf das Dar Zaghawa im Tschad zu, auf das im folgenden Kapitel näher eingegangen werden soll.

2.10 Zusammenfassung

Der Erfolg der *Sanūsiyya* ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen. Die *Sanūsī* konnten die Kontrolle über den gesamten Routenverlauf und Einfluss auf die Bevölkerung gewinnen, grundlegende Streitfragen lösen und somit entlang der Route Sicherheit und Vertrauen zwischen den Händlern und Agenten über die ethnischen Grenzen hinweg schaffen.⁵⁸ Damit gewannen sie Anerkennung und Autorität bei den verschiedenen Gruppen, die das Netzwerk der *Sanūsiyya* für ihren Informationsfluss und ihre Handelsaktivitäten nutzen konnten.

„[...] once the backbone of the order was established as a pacifying and homogenizing factor in the region, it provided the social and political stability necessary for an extension of trade. Once political disturbances and other problems diverted trade from the central Sahara, this stability was another element in making the upturn of the eastern trade route lasting and profitable.“ (Vikør 1995: 211)

Die *Sanūsī* verdanken ihren Erfolg der Politik ihrer Führer, die die Organisation der Bruderschaft über ihre Zentren der territorialen Verwaltung den Gegebenheiten der verschiedenen Gruppen anpassten (Davis 1987: 26). Die *Sanūsī* waren eine religiöse Macht und erreichten eine Befriedung zwischen den ethnischen Gruppen. Ferner hatten sie eine wirtschaftliche Macht, mit der sie eine Handelsgesellschaft etablierten, unter deren Aufsicht sich der Handel entwickelte und florierte (Hassanein Bey 1925: 65). Sie setzten wirtschaftliche Schwerpunkte und wählten strategische Punkte entlang der Handelsroute für die Hauptorte ihres Ordens aus. Die ersten Zentren in al-Baidha (1856) und Jaghbub (1856-1895) lagen an einem Kreuzungspunkt, an dem Karawanen aus Ägypten, Nubien und Arabien zusammenkamen. Kufra (1895-1899) wurde nach der Verlegung des Zentrums zum zentralen Handelszentrum auf der Transsahara-Route zwischen Wadai und Benghazi, das auch noch nach 1902 bis zum Ende des Italienkrieges wichtig blieb. Gouro (1899-1902) lag auf der Route nach Süden; von dort ließ sich die Kontrolle über den Handel nach Süden besser bewerkstelligen. „All later capitals were established at central points in the commercial network of eastern Libya and the Chad basin“ (Cordell 1977a: 31).

⁵⁸ Innerhalb des Transsahara-Handels etablierte die gemeinsame Religion, anstelle einer gemeinsamen ethnischen Herkunft, die Basis für ein gegenseitiges Vertrauensverhältnis sowie eine identische Vorstellung eines ehrwürdigen Verhaltens bei Handelsgeschäften (Prange 2005: 10). Im Arabischen besitzen die Wörter Agent (*wakīl*) und Vertrauen (*tawakkul*) die gleiche Wortwurzel.

Nicht nur ihr Hauptzentrum, sondern auch ihre *zawāyā* wurden entlang der Hauptroute und an Kreuzungspunkten von lokalen Routen und Fernhandelsrouten errichtet. Des Weiteren erleichterten die *Sanūsī* die Wüstendurchquerung durch Brunnenbauten auf dem Weg zwischen Kufra und Tekro, um die wasserlose Strecke besser überwinden zu können. Neben den gemeinschaftlichen wirtschaftlichen Interessen hielt auch die religiöse Glaubensrichtung der *Sanūsiyya* die verschiedenen Gruppen zusammen. Durch die Verbindung der verschiedenen Komponenten fühlten sich Händler, Führer und Transporteure miteinander verbunden, so dass es gelang, die Route bis ins 20. Jahrhundert aufrecht zu erhalten (Cordell 1977a: 33).

Die Bruderschaft hatte ihre treueste Anhängerschaft unter den nomadischen Gruppen der Cyrenaika, während die sesshaften Feldbauern und Bewohner der Städte selten zu den Sympathisanten gehörten (Evans-Pritchard 1945: 183). Unter den *ihwān* waren die Mejabra von Jalu und die Zuwaya in Kufra die engsten Gefolgsleute (Rahma 1999: 50). Während die Mejabra nach Hassanein Bay die einflussreichsten Händler der Wüste waren, hatten die Zuwaya den größeren Einfluss auf die *Sanūsī* (Hassanein Bey 1925: 98). Triaud sieht den Erfolg der *Sanūsiyya* auf der Vereinigung dreier Faktoren begründet, nämlich die Mejabra als Händlergruppe des Nordens, den Wadai als reichen Lieferanten und die *Sanūsiyya* als Sicherheitsgarant auf den Routen gewonnen zu haben:

„Alors s’organise un espace commercial et politique dans lequel les caravaniers de Majabra de Jalū, en Cyrénaïque, sont les principaux opérateurs économiques venus du nord, ‘Ali⁵⁹] le principal actuer commercial méridional, et la Sanūsiyya, qui n’est ni l’un ni l’autre, la puissance pacificatrice et médiatrice sur le pistes.“ (Triaud 1996: 13)

Mit der endgültigen französischen und italienischen Kontrolle über die beiden Regionen nahmen die Handelsverbindungen zwischen den nördlichen und südlichen Regionen ab und kamen für einige Zeit ganz zum Erliegen (Cordell 1985: 321). Erst in den 1990er Jahren gelang es, nach Jahren von Kriegen, Spannungen und Instabilität, die Handelsbeziehungen zwischen Tschad und Libyen wiederzubeleben. Insbesondere den Zaghawa gelang es, profitable Gewinne durch einen Transahara-Handel zu erwirtschaften, begünstigt durch die periphere Lage ihres mit geringer Präsenz von Regierungsinstitutionen ausgestatteten Habitats sowie durch die Ausnutzung ihrer Machtposition im tschadischen Staat. Das Dar Zaghawa sowie die Gesellschaft der Zaghawa sollen im Folgenden detaillierter fokussiert werden.

⁵⁹ Gemeint ist der Wadai-Sultan Ali ibn Muhammed (1858-1874), unter dem die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem Wadai und der *Sanūsiyya* einen großen Aufschwung erlebten (Triaud 1996: 12).

3 Die Zaghawa – ein ethnographischer Überblick

3.1 Das Dar Zaghawa

Dar bezeichnet im Arabischen das traditionelle Siedlungsgebiet einer ethnischen Gruppe. Das Dar Zaghawa beschreibt folglich das Habitat der Zaghawa. Die Zaghawa, deren Bezeichnung ursprünglich von ihren arabischen Nachbarn stammt, nennen sich selbst Beri; ihr Siedlungsgebiet bezeichnen sie als Beri-be und ihre Sprache ist das Beria (Harir 1986: 1), das der nilo-saharanischen Sprachgruppe angehört (Jacobi & Crass 2004). Die Bezeichnung *Zaghawa* ist die gebräuchlichere Form, die deshalb im Folgenden verwendet wird. Das Siedlungsgebiet der Zaghawa liegt im südöstlichen Randbereich der nordafrikanischen Sahara, etwa zwischen dem 21. und 26. Längengrad und dem 14. und 17. Breitengrad und umfasst etwa 40.000 km² im Sudan und etwa 50.000 km² im Tschad.⁶⁰ Die internationale Staatsgrenze zwischen Tschad und Sudan durchzieht das Dar Zaghawa mit dem *wādi* Tiné, dem oberen Verlauf des *wādi* Howar (Haggar 1999: 9).

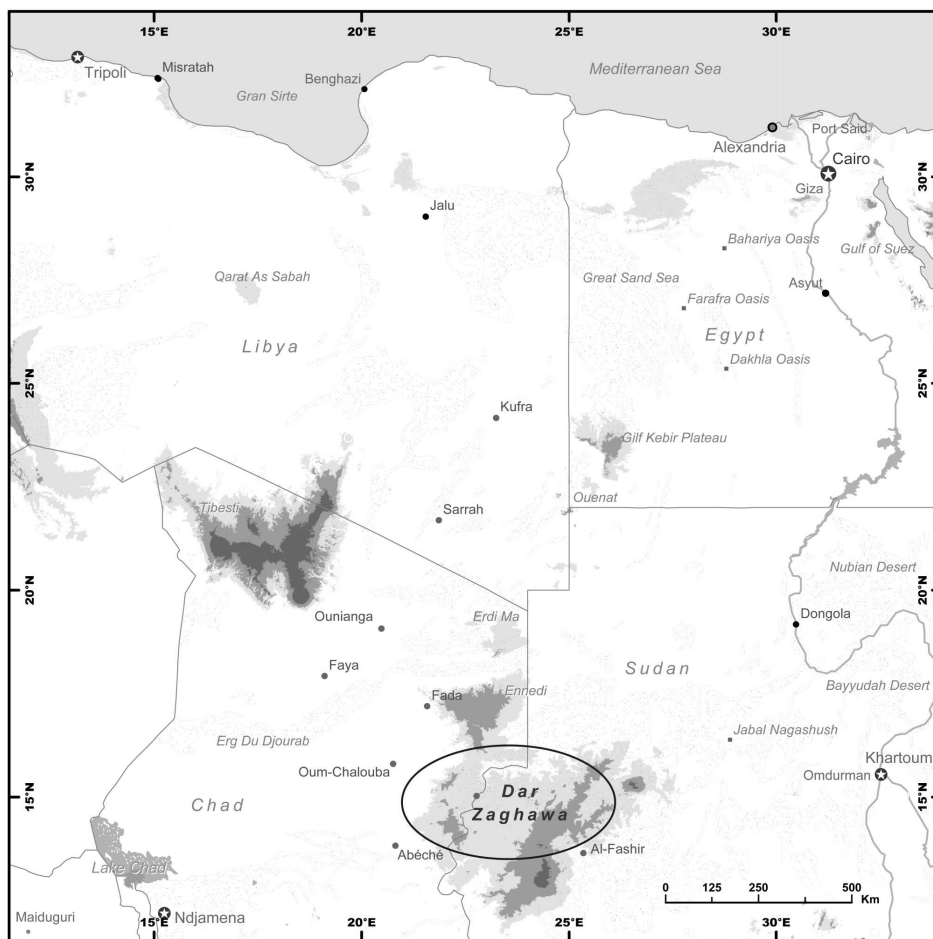


Abbildung 3: Das Dar Zaghawa im Grenzgebiet zwischen Tschad und Sudan (Karte: F. Darius)

⁶⁰ Ibrahim gibt 45.000 km² für den sudanesischen Teil an (Ibrahim 1997: 275).

Das Dar Zaghawa erstreckt sich auf einem Plateau zwischen 500 und 1300 m über NN, mit einer semi-ariden Gebirgslandschaft, was die Lebensbedingungen in dieser Region erschwert. Im Westen wird es durch das Kapka-Massiv begrenzt, im Norden erstreckt sich das zerklüftete Ennedi-Gebirge mit seinem Vorland, das eine Höhe von 1450 m erreicht. Durch seine Hochlage ist das Dar Zaghawa im Gegensatz zu seinen Nachbarregionen klimatisch jedoch begünstigt und erreicht unter Einfluss des Südwestmonsuns zwischen Juli und August einen durchschnittlichen jährlichen Niederschlag von etwa 250-300 mm (Harir 1986: 3). Das Ennedi-Gebirge geht in die Sahara über, in der kaum Niederschlag fällt und infolgedessen kaum Vegetation existiert. Im Süden grenzt das Dar Zaghawa an das Dar Tama, das in der Sahelzone liegt und dementsprechend mehr Vegetation aufweist. In der Regenzeit führen die Wadis nur für kurze Zeit Wasser, oftmals weniger als 24 Stunden lang. Die verschiedenen Wadis fließen in erster Linie ins *wādi* Tiné und damit ins *wādi* Howar ab. Die geringen Niederschläge versorgen die Dornbusch-Savanne, das Grasland und die Halbwüste, in der die Bewohner des Dar Zaghawa in sesshafter und teilsesshafter Lebensweise leben (Haggar 1999: 16).

Das Dar Zaghawa teilt sich in zwei ökologische Zonen: zum einen in einen halbwüsten Streifen mit Dornstrauch und Grasland, der sich zwischen Furawiya, Um Buru, Musbat und Um Haraz im Sudan und zwischen Tiné und Iriba im Tschad ausdehnt und zum anderen in einen nördlichen Streifen, der das Ennedi-Gebirge und das *wādi* Howar einschließt und im Norden in die Sahara bzw. in die Libysche Wüste übergeht. In den südlichen Gebieten begünstigen Wadis und saisonale Wasserstellen eine sesshafte Siedlungsweise, so dass vielerorts Landwirtschaft betrieben wird (Harir 1986: 16). In der vorherrschenden Dornbusch-Savanne mit Grasland und der übergehenden Halbwüste unterhalten die Zaghawa eine mobile Viehwirtschaft mit weitreichenden jahreszeitlichen Wanderungen.

In den vergangenen Dekaden war das Dar Zaghawa in ökologischer Hinsicht einem ständigen Wandel unterlegen. In dem Zeitraum zwischen 1981 und 2004 hat sich die durchschnittliche Niederschlagsgrenze im Tschad um etwa 100-150 km nach Süden verschoben (Andigue, *et al.* 2003: 12-13). Damit wurde auch das Dar Zaghawa von einer sich ausbreitenden Desertifikation nicht verschont (Harir 1986: 7).

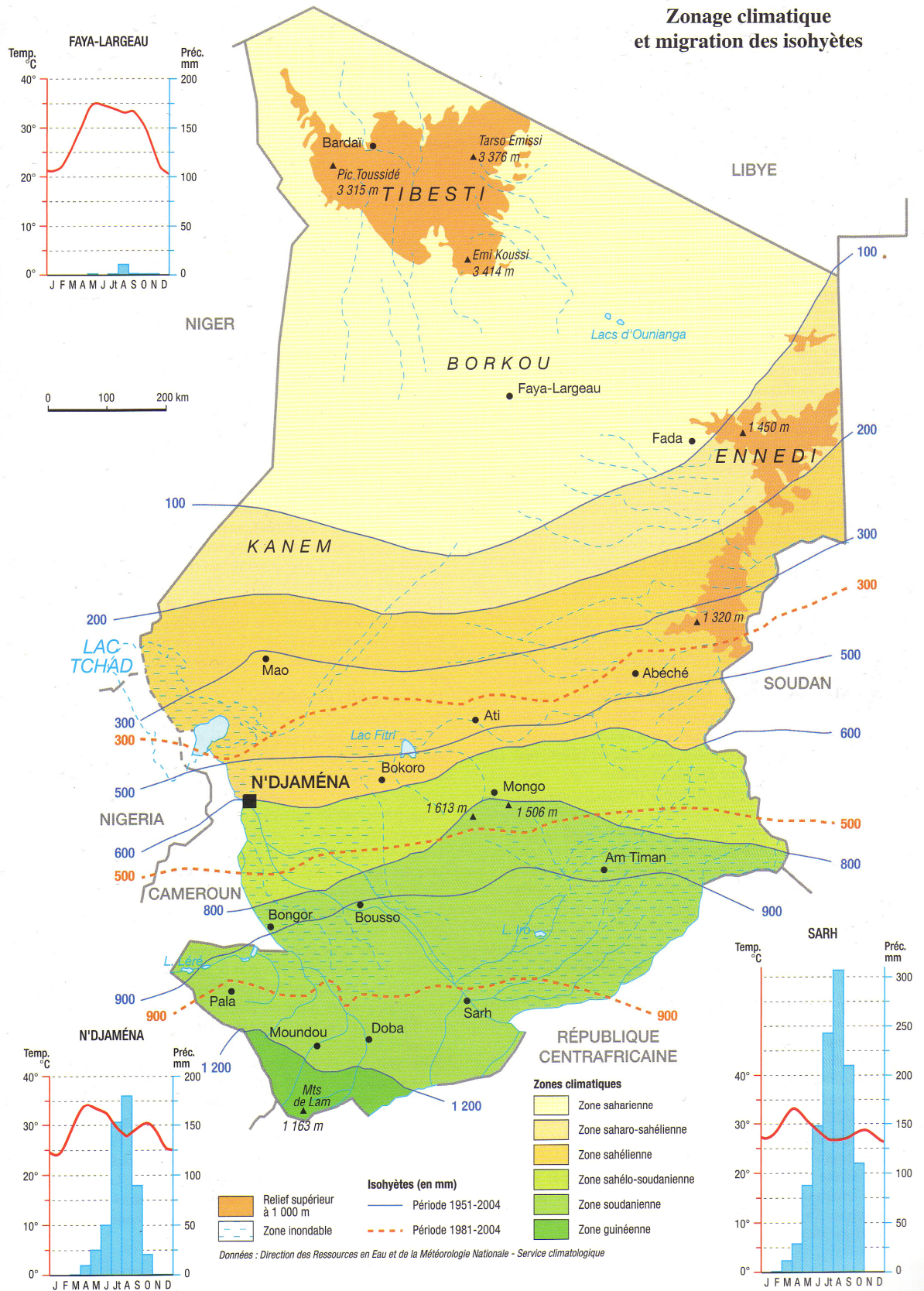


Tabelle 1: Die verschiedenen Klimazonen im Tschad sowie die Verschiebung der Isohyeten (Andigüe, et al. 2003: 13)

Daneben wurde das Dar Zaghawa in der Vergangenheit immer wieder von Dürren heimgesucht. Besonders gravierend waren die Dürrejahre 1972/73 und 1983/84, in denen Niederschlagsdefizite von 40-55% zu verzeichnen waren. Während der Dürrekatastrophe zwischen 1969 und 1973 verließ deshalb mehr als die Hälfte der Bewohner das Dar Zaghawa und wanderte in den Süden ab (Ibrahim 1980: 143). In keinem anderen Gebiet innerhalb Darfurs waren in diesen Jahren vergleichbar große Verwüstungen entstanden wie im Dar Zaghawa, weshalb es besonders dort zu massenhaften Abwanderungen kam. Auf die durch die klimatischen Veränderungen zurückzuführenden Migrationen soll in den folgenden Kapiteln noch näher eingegangen werden.

Was die Daten zur demographischen Entwicklung betrifft, so sind für das Dar Zaghawa nur unzureichende Zahlen vorhanden. Die letzte Volkszählung wurde im Tschad 1970 und im Sudan 1954 durchgeführt.⁶¹ Darauf aufbauend gibt Tubiana für den tschadischen Teil des Dar Zaghawa für die 1970er Jahre 30.000 und für den sudanesischen Teil 255.000 an, geschätzt nach der Volkszählung von 1954 mit 230.000 Zaghawa (Tubiana 1973a: 251). Dagegen gibt Ibrahim Ende der 1990er Jahre nur 150.000 Zaghawa für das sudanische Dar Zaghawa an (Ibrahim 1997: 275) und Haggar für den gleichen Zeitraum etwa 300.000-350.000 Zaghawa im Tschad (Haggar 1999: 110). Diese Angaben beruhen ausschließlich auf Schätzungen und sind daher unzuverlässig. Da die Zaghawa in der Vergangenheit aufgrund von Wanderungen, Handel, Schmuggel, Flucht und Dürrekatastrophen die tschadisch-sudanesische Grenze immer wieder überquerten und je nach Bezugsraum die andere Seite der Grenze, die sie in ihren alltäglichen Bewegungen kaum hinderte zeitweilig bewohnten (Haggar 1999: 9), sind Angaben zur demographischen Entwicklung mit tatsächlichen Zahlen für das Dar Zaghawa inexistent.

3.2 Die Nachbarn der Zaghawa

Die ethnischen Gruppen, die um das Dar Zaghawa und damit um die Zaghawa herum leben, sind von einer sprachlichen und kulturellen Vielfalt geprägt (Haggar 1999: 12). Im Osten leben die Kerarisch, arabische Kamelnomaden nubischer Herkunft, die Kababisch, arabische Kamelnomaden, die Midob und die Berti, die Feldbau und Viehwirtschaft betreiben. Im Süden leben die Tundjur, die Fur, die Gimir, die Tama, die Mararit, die Maha, die Mimi und die Kredam vorwiegend von Feldbau und Viehzucht sowie die Mahamid, die als arabische Kamelnomaden bekannt sind. Westlich des Dar Zaghawa siedeln die Goran und die Gruppe

⁶¹ Die jüngste Volkszählung wurde 2009 durchgeführt, die aber bei Fertigstellung dieser Arbeit noch nicht ausgewertet worden war.

der Tubu, die neben Feldbau und Viehzucht in erster Linie von einer Oasenwirtschaft leben (Haggart 1999: 13- 14). Im Norden grenzt die Sahara an, die aufgrund von mangelnder Vegetation keine Siedlungsform zulässt. Erst auf libyschem Territorium schließen sich einige bewohnte Oasen mit arabischen Gruppierungen an.

Im Zuge von Transhumanz, Reise- und Handelsaktivitäten begegneten sich die verschiedenen Gruppen immer wieder friedlich oder kriegerisch. Auch die Zaghawa pflegten weitreichende Beziehungen unterschiedlicher Prägung zu den umliegenden Gruppierungen. Durch Heirat mit anderen Gruppierungen versuchten die Zaghawa immer wieder Kontakte aufzubauen und insbesondere ihre friedlichen Beziehungen zu verstärken (Haaland 1972: 162). Durch gezielte Kameldiebstähle dagegen, die sie bei bestimmten Gruppen systematisch durchführten, setzten sie ihr kriegerisches Verhältnis zu einigen Nachbargruppen fort.

3.3 Die historischen Hintergründe zu den Zaghawa

Der Name Zaghawa stammt ursprünglich von der arabischen Bevölkerung. Arabische Geographen wie Ibn Qutaiba⁶² (828-889 n. Chr.), der Wahb Ibn Munabbih⁶³ in seinem Buch *kitab al-ma'arif* zitiert, erwähnt die Zaghawa als Erster. In Schriften mehrerer Geographen wurden die Zaghawa als Nachkommen der Kush, als Söhne von Kanaan (Al-Mas'udi 943)⁶⁴, als Bewohner des Fezzan (al-Idrisi 1153)⁶⁵ oder als Teil der Tuareg (Ibn Khaldun 14. Jh.)⁶⁶ bezeichnet (Harir 1986: 72; Lange 1984; Lange 1988; MacMichael 1969² [1912]). Nach Ibn Qutaiba war al-Idrisi 1153 einer der Ersten, der die Zaghawa und ihre bewohnte Gegend und Lebensweise erwähnte (MacMichael 1969² [1912]: 106; Palmer 1929). Dennoch ist ungewiss, ob die heutigen Zaghawa dieselbe Gruppe darstellen, die bereits von Ibn Qutaiba erwähnt wurde (Tubiana & Tubiana 1977: 1), denn die Dokumentation der Geschichte der Zaghawa ist lückenhaft. Zwar wurde ihr heutiger Siedlungsraum schon zu früheren Zeiten von Nomadengruppen bewohnt, die von einer Jäger- und Sammelwirtschaft und seit dem

⁶² Ibn Qutaiba war ein arabischer Geschichtsschreiber, Richter und Lehrer in Bagdad. Er schrieb verschiedene Bücher, in denen er die Ansichten der sunnitischen Rechtsschulen darlegte (Brockelmann 1898: 120-122; Bürgel 2007: 344).

⁶³ Wahb Ibn Munabbih (654-728/732) hatte das Richteramt unter dem Kalifen Umar inne. Als Historiker und Geschichtsschreiber interessierte er sich besonders für die vorislamische Zeit. Zu seinen Werken zählen eine Geschichte Südarabiens sowie eine Biographie des Propheten Muhammads (Bürgel 2007: 151).

⁶⁴ Abu Hassan al-Masudi (896-956) lebte als Historiker, Philosoph und Geograph in Bagdad und verfasste mehr als 20 Bücher, einige zum Islam und seiner Geschichte (Pellat 1991).

⁶⁵ Al-Idrisi (1100-1166) lebte in Spanien und Sizilien als Geograph, bereiste zahlreiche Regionen und fertigte umfangreiches Kartenmaterial an (Encyclopaedia: 1038).

⁶⁶ Ibn Khaldun (1332-1406) war ein arabischer Historiker und Philosoph, der mit seinem Hauptwerk, der *muqaddima*, versuchte, den Aufstieg und Verfall von Herrscherdynastien darzustellen, was zu einem bahnbrechendem Werk in der arabischen Geschichtsschreibung wurde (Brockelmann 1949: 314-317).

Neolithikum von Hirsefeldbau und Weidetierhaltung lebten (Haggart 1999: 39), doch kam es in diesem Gebiet im Laufe der Zeit immer wieder zu Zuwanderungen anderer Gruppen. Wann es genau zur Herausbildung der heutigen Zaghawa-Gruppen kam, ist folglich nicht mehr genau festzumachen. Es ist wahrscheinlich, dass die frühen arabischen Geographen jene Gruppen als Zaghawa bezeichneten, die die Wüste zwischen dem heutigen Tschad, Libyen, Mali und Niger bewohnten, den Streifen also, der in früheren Schriften als *bilād as-Sūdān* (Land der Schwarzen) oder Sudanstreifen bezeichnet wurde und südlich an die Sahara grenzt (Harir 1986: 73). Auch wenn die Herkunft der Zaghawa umstritten ist, so weist Harir darauf hin, dass die Zaghawa jedenfalls seit dem 16. Jahrhundert eine Region im Norden von Darfur und von Wadai bewohnten. Er erwähnt, dass die Zaghawa etwa 70 Jahre vor dem Fur-Sultanat, also bereits 1580, in ihrem heutigen Habitat lebten (Harir 1986: 75) und etwa im 17. Jahrhundert von den Fur tributpflichtig gemacht wurden (Harir 1986: 74). Bereits zu Beginn des Fur-Sultanats entstanden aus den losen Zusammenschlüssen der einzelnen Zaghawa-Gruppierungen politische Formationen, aus denen 1632 das Dar Tuer hervor ging, wenig später auch das Dar Kobe und das Dar Galla (Harir 1986: 75). So ist nicht eindeutig festzumachen, zu welchem Zeitpunkt die Zaghawa ihren Siedlungsraum besetzten, und es ist historischen Quellen auch nicht zu entnehmen, dass sie vor dem Erscheinen der letzten Dynastie in Darfur, der Keira-Dynastie Mitte des 17. Jahrhunderts, eine starke Macht bildeten. Vor der Keira-Dynastie hatten sich die Tunjur und die Daju als Machthaber und zentrale Autorität innerhalb Darfurs etabliert. Ihr Zentrum lag in der Nähe von Nyala. Die Keira-Dynastie hatte die Macht von den Tunjur übernommen; die Rolle der Zaghawa während der Tunjur-Herrschaft ist jedoch nicht bekannt. Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass einige Gruppen der Zaghawa erst zu dieser Zeit in diese Region einwanderten (Abdul-Jalil 1988: 17). Ebenfalls besteht die Möglichkeit, dass die Keira die Tunjur nur dadurch unterdrücken und ablösen konnten, weil sie die Zaghawa als starke Gruppe im Norden Darfurs für sich gewinnen und somit die Interessen ihres Staates sichern konnten. Zu Beginn des 18. Jahrhunderts war der Großteil der Oberhäupter der Zaghawa jedoch vollkommen in die staatliche Administration der Keira-Dynastie integriert und wirkte aktiv an den politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen des Landes mit. Um die politischen Beziehungen zwischen den beiden Gruppen zu stärken, wurden immer wieder Heiratsverbindungen mit den verschiedenen Untergruppen geschlossen (Abdul-Jalil 1988: 18). Seit dem 18. Jahrhundert konnten die Zaghawa eine durchgehende politische Organisation formen. Dabei stellten die lokalen Familiengemeinschaften die Basis ihrer politischen Struktur dar, während die Oberhäupter, die Klanchefts und die Sultane die Oberschicht bildeten und die Abstimmung

sowie den Zusammenhalt zwischen den verschiedenen Zaghawa-Gruppierungen förderten, was sie zu einer solidarischen Gemeinschaft werden ließ (Abdul-Jalil 1988: 19). Abgesehen von einigen Auseinandersetzungen zwischen den Fur und den Zaghawa-Sultanen scheint es, dass die Fur und Zaghawa meist friedlich nebeneinander lebten. Die Beziehungen unterhielten sie, indem die Zaghawa jedes Jahr eine Karawane aus dem Dar Koba starteten, um Pferde, Rinder und Schafe als Tribut an die Fur zu zahlen. Im Gegenzug schickten der Keira-Sultane gute Kriegspferde und gute Kleidung zu den Sultanen ins Dar Zaghawa (O'Fahey 1980: 84). Die Fur schritten mit ihrer Politik nicht in das alltägliche Leben der Zaghawa ein, dennoch waren sie mitverantwortlich dafür, dass bestimmte Oberhäupter die höchsten Machtpositionen innerhalb des Dar Zaghawa einnahmen, die ihnen somit positiv gegenüber eingestellt waren (Harir 1986: 77).

Die politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen in Darfur gingen mit der Ausbreitung des Islam in Darfur einher (Abdul-Jalil 1988: 17). Durch ihre arabisierten Nachbarn standen die Zaghawa etwa ab dem 16. Jahrhundert vermehrt unter islamischem Druck, der von muslimischen Predigern ausging, durch die sie sich islamisieren und arabisieren ließen (Tubiana & Tubiana 1977: 1). Von dieser Zeit an begannen die Zaghawa in der Politik Darfurs sichtbarer zu werden, da das Dar Zaghawa eine strategische Rolle in den Handelsverbindungen mit Ägypten und Nordafrika spielte, welche sich durch die Ausbreitung des Islam ausgedehnt hatten. Handelsverbindungen nach Norden verliefen in erster Linie über den *darb al-arbaʿīn*, der das Dar Zaghawa an seinen Randgebieten passierte. Die wesentliche Aufgabe der Zaghawa innerhalb dieser Handelsverbindungen lag darin, die Karawanen zu begleiten und für Sicherheit auf den Routen zu sorgen (Abdul-Jalil 1988: 18). Auch bei MacMichael ist zu erfahren, dass die Zaghawa ab dem Ende des 18. Jahrhunderts in der Region um Bir el Melh⁶⁷ Handel mit Karawanen betrieben (MacMichael 1969² [1912]: 108). Hier werden sie als reich an Tieren beschrieben, die im Norden von Wadai und Nord-Darfur lebten und Karawanen zwischen Bornu und Fezzan begleiteten (MacMichael 1969² [1912]: 109).

Die Zustände in Darfur änderten sich Ende des 19. Jahrhunderts, nachdem der letzte Sultan der Fur, Ibrahim Qarad⁶⁸, 1874 in der *Mahdī*-Revolution (1881-1898) gefallen war. Dies löste solange chaotische Zustände in Darfur und im Dar Zaghawa aus, bis Sultan Ali Dinar 1898 das Fur-Sultanat erneut wiederbeleben konnte. Die Zaghawa-Führer des Dar Galla und des Dar Tuer waren durch die Mahdisten aus ihren Positionen entfernt worden. Gleichem

⁶⁷ „Salzbrunnen“ – Vulkanischer Krater im Norden Darfurs mit 45 m Tiefe.

⁶⁸ Ibrahim Qarad war ein Fur Sultan zwischen 1873 und 1874, der von Zubair Pasha 1874 bezwungen wurden (O'Fahey & Tubiana o.J.: 10).

Schicksal oblag der Sultan Abdelrahman Firti des Dar Kobe, der aber zu einem späteren Zeitpunkt seine Position wieder erlangen konnte. Die arabischen Stämme besetzten in dieser Zeit die Brunnen in der Region und standen im Krieg mit den Zaghawa. Ali Dinar versuchte die Sultane des Dar Zaghawa in al-Fasher zu halten, darunter auch Dausa, den Sohn des Zaghawa-Sultans Abdelrahman Firtis, um die Sicherheit in seinem Land wieder herzustellen und die chaotischen Zustände zu beenden. Solange sich die Autoritäten der verschiedenen Gruppierungen in der Nähe des Fur-Sultans aufhielten, waren sie kooperativ und friedlich, was für die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse in Darfur vonnöten war. Doch zu der Zeit Ali Dinars veränderte sich die politische Situation. Die Franzosen waren bereits an die Westgrenze des Landes gelangt, während die Briten die Ostgrenze besetzten. Der erste indirekte Schlag gegen die Macht des Fur-Sultans wurde durch die Franzosen verübt, die den zaghawischen Rebellen Sultan Haggar unterstützten, um den führenden Sultan Abdelrahman Firti in Tiné zu beseitigen, der eine Kooperation mit den Franzosen abgelehnt hatte. Daraufhin verließ Dausa Abdelrahman al-Fasher und ging nach Tiné zurück, um seine Familie im Kampf gegen die Franzosen zu unterstützen. Die Autoritäten der anderen Gruppierungen gingen erst in ihre Heimatregionen zurück, nachdem die Briten 1916 Ali Dinar als letzten Fur-Sultan bezwungen und das Fur-Sultanat damit endgültig aufgelöst hatten (Harir 1986: 80).

Die Briten, die die Regentschaft über Darfur nach Ali Dinars Tod übernahmen, schafften die Sultanate ab und richteten ein neues System der Verwaltung ein (Harir 1986: 81). Der Repräsentant des Dar Tuer, Malik Muhammed Adam Sabi, war der Erste, der nach al-Fasher ging, um sich mit dem neuen System der Briten vertraut zu machen. Daraufhin wurde er von den Briten als alleiniges offizielles Oberhaupt der Zaghawa anerkannt und erhielt von den Briten Waffen, um eine Truppe zu unterhalten, die später als „Desert Scouts“ bekannt wurde und für Ordnung in seinem Land sorgen sollte. Sie sollte die Region vor Übergriffen der Goran und Gruppen aus dem Fezzan schützen sowie Gesetz und Ordnung unter den Zaghawa aufrecht erhalten. Von den anderen Sultanen der Zaghawa gab es kaum Widerstand gegen diesen Auftrag, denn sie waren damit beschäftigt, ihre Territorien neu zu ordnen. Sultan Dausa des Dar Kobe war aufgrund der Grenzziehung zwischen den Franzosen und Briten aus Tiné verbannt worden und war „Dar-los“. Er wartete auf internationale Beschlüsse bezüglich der territorialen Aufteilung zwischen den Kolonialmächten. Seine Sultanstrommeln, als Symbol seiner Macht, waren ihm ohnehin durch die Franzosen und den neuen Sultan Haggar des tschadischen Dar Kobe entrissen worden und damit auch seine Macht. Nachdem der größere Teil des Dar Kobe unter dem neu eingesetzten Sultan Haggar dem französischen

Territorium zugeordnet worden war, wurde auf britischer Seite die Verwaltung des Dar Zaghawa unter die Kontrolle des Repräsentanten des Dar Tuer gestellt, womit sich Sultan Dausa zusammen mit seinen Anhängern wieder in Tiné, auf der britischen Seite der Grenze, auf einem kleinen Territorium ansiedeln konnte. Zur Verwaltung des britischen Dar Zaghawa wurde ein Gericht in Um Buru errichtet, dessen Repräsentant das offizielle Oberhaupt, der Malik Muhammed Adam Sabi, des Dar Tuer wurde. Innerhalb der Geschichte der Zaghawa war es das erste Mal, dass die unterschiedlichen Klane der Zaghawa unter einer zentralen Machtinstanz zusammengefasst wurden, woraus verschiedene Konflikte innerhalb der verschiedenen Zaghawa-Gruppierungen entstanden. Denn erst später wurde den übrigen Zaghawa das neue Gerichtssystem bewusst, bei dem sich jeder Angeklagte als Einzelperson zu behaupten hatte, im Gegensatz zu dem vorherigen Schutz und die Vermittlung durch den gesamten, eigenen Klan. Damit richtete sich das Gerichtssystem gegen eine Klanunabhängigkeit, woraus ein Konflikt in puncto Unabhängigkeit zwischen den verschiedenen Zaghawa-Gruppierungen entbrannte (Harir 1986: 86).

Die Autorität in Um Buru hatte als alleiniger Entscheidungsträger alle Rechte über die verschiedenen Zaghawa-Gruppierungen im Sudan bezüglich der Gefängnisse und Gefängniswächter sowie der Rechtsprechung. In der Rechtsprechung konnte sie nun neben der Einschüchterung der Opposition auch jene ins Gefängnis verbannen, die nach der traditionellen Rechtsprechung vorher nicht ins Gefängnis gekommen waren, wie z.B. die Kameldiebe, die sich auf Seiten der lokalen Bevölkerung aufgrund von Unzufriedenheit zunehmend vermehrten. Unmut breitete sich bei den verschiedenen Gruppen aus, woraufhin sich ganze Klane gegen den Repräsentanten in Um Buru auflehnten, der versuchte, sich mit Geldstrafen zu wehren. Die von ihm eingetriebenen Geldstrafen mussten der Regierung zugesandt werden, was wiederum ein geringeres Einkommen des Sultans nach sich zog, so dass dieser die erwarteten Redistributionen an sein Volk nicht länger aufrecht erhalten konnte. Dies belastete das Vertrauen und die Verbindung zwischen ihm und seiner Gruppe zusätzlich (Harir 1986: 82). Ferner entwickelte sich ein neues System der Ansiedlung. Innerhalb dessen hatte der Sultan ein neues Dorf, das heutige Um Buru, bezogen, in dem ebenfalls das Gericht seinen Platz bekommen hatte. Damit hob sich die königliche Familie auch räumlich von der übrigen Bevölkerung ab, wodurch sich die Spaltung zwischen ihr und der Gemeinschaft vergrößerte (Harir 1986: 83). Auch das Steuersystem änderte sich. Während früher die Steuern innerhalb eines Klans eingesammelt und dem jeweiligen Sultan übergeben wurden, war das neue System an jeden einzelnen erwachsenen Mann und damit an jeden Haushalt gerichtet. Auch dies führte zu Unstimmigkeiten und zu Spannungen (Harir 1986: 84).

Neben den inneren Einflüssen belasteten auch äußere Einflüsse die Gesellschaft. Nachdem die Franzosen ihren ersten Triumph erzielt hatten, indem sie Abdelrahman Firti in Tiné beseitigt und an seiner Stelle Haggar offiziell eingesetzt hatten, war das Dar Kobe auf beide Seiten der Grenze zerteilt.

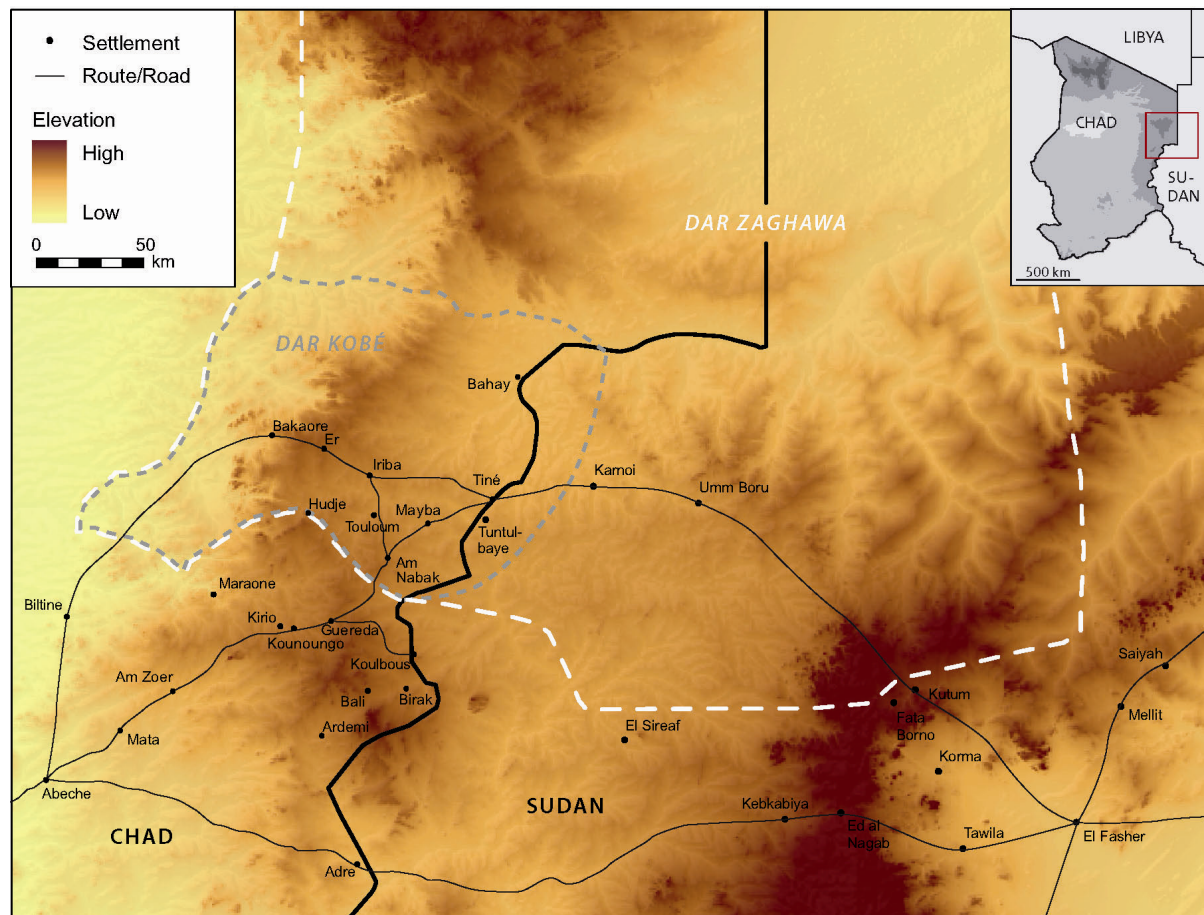


Abbildung 4: Die Grenzen des Dar Zaghawa sowie des Dar Kobe, das sich auf beiden Seiten der Grenze, im Tschad wie im Sudan, befindet (Karte: A. Bolten)

Damit war das „britische“ Dar Kobe unter Dausa ein winziges Territorium, das Dar Tuer dagegen war um einiges größer und besaß eine repräsentierende Macht nach außen, was den Kobe missfiel (Harir 1986: 85). Nachdem die Briten den Sultan des Dar Tuer als „König“ der Zaghawa anerkannt hatten, versuchte dieser seine Position gegen die anderen Gruppierungen zu verstärken. Er zielte darauf ab, die alleinige Macht zu behalten und den anderen Sultanen das Recht, die Sultanstrommeln (Nahas) zu schlagen, zu entziehen. Das Schlagen der Sultanstrommeln als Zeichen von Macht und Autorität war bis dahin den verschiedenen Sultanen vorbehalten, um die jeweilige Unabhängigkeit des eigenen Territoriums zu bekräftigen und die eigene Macht und Herrschaft über ihr Land zu repräsentieren. Dieser Machtentzug empörte die übrigen Zaghawa-Sultane und führte zu verschiedenen Konflikten

und zusätzlichen Schwierigkeiten unter den Zaghawa (Harir 1986: 86), woraufhin einige Gruppen versuchten, eine Rebellion gegen den Sultan des Dar Tuer zu starten, um sich von dem neuen Rechtssystem zu befreien. Diese Widerständler wurden von der Britischen Kolonialmacht wegen Nichtachtung der offiziellen Autorität und einer von ihnen ausgehenden Gefahr der Instabilität inhaftiert, woraufhin etliche Gruppen das Gebiet verließen und gezielt umfangreiche Kameldiebstähle in der umliegenden Region durchführten. Die zahlreichen Kameldiebstähle durch die Zaghawa sowie der damit verbundene wachsende Unmut der betroffenen Gruppen begannen die Briten zu ermüden, die von einer „Zaghawa-Verwüstung“ sprachen und dem Sultan in Um Buru Unfähigkeit, die Kontrolle über sein Volk zu bewahren, vorwarfen. Denn die Beschwerden anderer ethnischer Gruppen über die Zaghawa, die bei der Kolonialmacht eingingen, wurden immer lauter und stellte die Briten zusätzlich unter Druck (Harir 1986: 88). Daraus entstand ein ethnischer Konflikt zwischen den Zaghawa-Kobe und den Awlad Digein.⁶⁹ Die Briten sahen ein, dass ihr neues administratives System Irritationen und tribale Konflikte hervorrief, so dass sie wieder zu dem alten traditionellen System der unabhängigen Zaghawa-Territorien zurückkehrten. Sie lösten das Gericht in Um Buru auf und errichteten in den verschiedenen Territorien der Zaghawa-Unterguppen Gerichte, die sie unter die lokale Autorität stellten. Das Dar Kobe bekam in Tiné sein Gericht zwischen 1950 und 1951. Dies war möglich, weil Dausa die notwendigen Sultanströmmeln zur Repräsentation seiner Macht über sein Land 1938 wieder bekommen hatte, wodurch er eine gewisse Unabhängigkeit zurück erlangen konnte. Nach Einrichtung der unabhängigen Territorien konnten sich die einzelnen Zaghawa-Gruppierungen wieder friedlich begegnen (Harir 1986: 119).

3.4 Die Gesellschaft der Zaghawa

Die Zaghawa unterteilen sich in drei Gruppierungen, die sich leicht in ihrer gesellschaftlichen Struktur unterscheiden, aber durch ihre gemeinsame Sprache des Beria (Zaghawa)⁷⁰ miteinander verbunden sind. Die drei Gruppen der Zaghawa, die Kobe, die Bideyat und die Wagi unterteilen sich wiederum in zahlreiche Klane. Jeder Klan hat sein traditionelles Territorium und sein eigenes Brandzeichen⁷¹, mit dem er seine Tiere kennzeichnet. Bis auf die

⁶⁹ Die Awlad Digein sind eine weitere Untergruppe der Zaghawa, die ihr administratives Zentrum in Musbat besitzen.

⁷⁰ Im weiteren Verlauf der Arbeit soll die gebräuchlichere und bekanntere Bezeichnung „Zaghawa“ statt „Beria“, wie sie sich selbst bezeichnen, sowohl für die Mitglieder dieser ethnischen Gruppe sowie für ihre Sprache verwendet werden.

⁷¹ Eine Darstellung der verschiedenen Kamelbrandzeichen der Zaghawa-Untergruppen befindet sich im Anhang.

Bideyat, die kein traditionelles Siedlungsgebiet besitzen, verteilen sich die verschiedenen Klane auf die vier Siedlungsgebiete des Dar Kobe, des Dar Galla, des Dar Tuer sowie des Dar Artaj. Die Gruppierungen der Kobe verteilen sich auf beiden Seite der Grenze mit den Sultanssitzen Tiné und Iriba. Die Bideyat⁷² bewohnen vornehmlich das Ennedi und seine südlichen Ausläufer, während die Wagi im sudanesischen Teil des Dar Zaghawa ansässig sind. Der sudanesische Teil der Wagi teilt sich in drei Territorien. In Karnoy, dem Hauptsitz des Dar Galla, verwaltet ein Shertai das Gebiet, in Um Buru im Dar Tuer ein Malik und in Um Haraz im Dar Artaj ein Shertai (Harir 1986: 1-2). Jedes dieser Gebiete wird durch eine zentrale Autorität verwaltet. Mit Einfluss des Islam, der etwa ab dem 16. Jahrhundert auf das Dar Zaghawa einwirkte, kam es zu Bildungen von zentralen Organisationen in Form von Sultanaten und Magdum-Bezirken (Haggar 1999: 40).⁷³ Die höchste Position innerhalb der Organisation der Zaghawa wird von einem Sultan besetzt, unter dem der Magdum, der Malik und der Inna stehen (Haggar 1999: 101).

Die verschiedenen Klane bilden die Basis innerhalb der Gesellschaftsstruktur der Zaghawa. Diese sind innerhalb der patrilinearen Abstammungsgruppen Träger der sozialen Ordnung (Haggar 1999: 61). Die verschiedenen Klane waren traditionell in einer Dorfsiedlung mit verschiedenen Gehöften zusammengefasst, heute wird eine Siedlung meist von verschiedenen Klanten bewohnt. Zu jeder Dorfsiedlung gehört umliegendes Klanland, das landwirtschaftlich bebaut und auf dem Kleinvieh gehalten wird (Haggar 1999: 65). Das Klanland unterliegt der Autorität der Gruppe, dem Sultan, Malik oder Shertai (Harir 1986: 19). Innerhalb eines Klans ist die Familie die kleinste soziale Einheit, die aus einem Ehemann, seinen bis zu vier Frauen und seinen Kindern besteht (Haggar 1999: 70). Temporär werden während der Tranzhumanz statt der Dorfsiedlung auch Kleinsiedlungen aus Hütten genutzt oder einfache Hirtensiedlungen (*ferīq*) als Lagerplätze verwendet. Großdörfer verfügen meist über einen eigenen Marktplatz, auf dem wöchentlich ein Markt abgehalten wird und örtliche Agrarprodukte und Importgüter unterschiedlicher Art verkauft werden. Einige Großdörfer sind im Laufe der Zeit zu Kleinstädten und Marktzentren heran gewachsen, darunter zählt auch Tiné, der Sultanssitz im sudanesischen Dar Kobe, das sich an der tschadisch-

⁷² Die Bideyat, die in der Vergangenheit vornehmlich nomadisch lebten, besaßen bis 1990 kein administratives Zentrum und ebenfalls keinen Sultan. Erst Déby, der selbst den Bideyat angehört, richtete 1990 die Institution eines „Bideyat-Sultan“ neu ein. Dieser Sultan, mit Sitz im tschadischen Bahay, wird aber von den übrigen Zaghawa-Sultanen nur bedingt akzeptiert.

⁷³ Etwa ab dem 16. Jahrhundert standen die Zaghawa vermehrt unter islamischem Druck mit folgender Islamisierung und Arabisierung, die von muslimischen Predigern und ihren arabisierten Nachbarn ausging (Tubiana & Tubiana 1977: 1). Die Kultur der Zaghawa veränderte sich zum einen durch diese Islamisierung, zum anderen durch die spätere Kolonisation. Der Islam verbreitete die Schrift und rief die Institution des Koranstudiums ins Leben, verstärkte eine Alphabetisierung sowie eine Arabisierung. Ferner verstärkten sich dadurch auch Handel und Handelsbeziehungen (Tubiana & Tubiana 1977: 10).

sudanesischen Grenze befindet (Haggar 1999: 110), auf den im Folgenden ein besonderer Fokus gerichtet wird.

Die Klan-Territorien wurden bereits von ihren Vorfahren bewohnt und an die nachfolgende Generation weitergegeben. Anderen Zaghawa-Gruppierungen wird der Zugang zu dem Klanland normalerweise nicht verwehrt, dennoch wird erwartet, dass sich andere Gruppen eine Erlaubnis über die Nutzung des Weidelandes und der Brunnen bei der jeweiligen Klanautorität einholen sowie ein Zehntel des Erwirtschafteten an den lokalen Repräsentanten der Gruppe abgeben. In den meisten Gebieten wird dies allerdings nicht mehr verlangt; hier ist das Weideland mittlerweile für alle Zaghawa offen. Jedoch wurden noch bis vor einigen Jahren gezielt Hochzeiten geschlossen, um Zugang zu bestimmten Wasserstellen, bestimmten Klanen und deren Land zu erlangen (Harir 1986: 2). Land ist allerdings ein Gut, das weder einen Marktwert hat noch verkauft werden kann, das aber je nach Weide- oder Wasserzugang von besonderer Bedeutung ist (Harir 1986: 20). Die Grenzen zwischen den verschiedenen Landstücken werden von den Ältesten des Dorfes festgelegt und mit Steinen oder Bäumen markiert. Das Land wird für die landwirtschaftliche Nutzung des Dorfes verwendet und Mitgliedern der Gemeinschaft zugeteilt (Harir 1986: 21). Brunnen innerhalb bestimmter Territorien gehören den Personen, die sie gegraben haben. Damit ist ein Brunnen Eigentum einer bestimmten Gruppe, einer Familie, einem Klan oder einem Dorf. Die Brunnennutzung ist daher erst nach Einholung einer Erlaubnis auch anderen Gruppen möglich. Jene Brunnen dagegen, die von staatlicher Seite errichtet wurden, sind frei zugänglich. Allerdings sind hier die Schöpfbehälter meist Privateigentum, die bei jedem Besuch mitgebracht werden (Tubiana & Tubiana 1977: 45-46). Brunnen und Grundwasser in Wadis gehören dem Klan, in dessen Territorium sich der Wadi-Bereich befindet. Ähnlich verhält es sich mit den Weidegebieten um die Brunnen herum, auch sie gehören dem Brunnenbesitzer bzw. seinem Klan. Weiter entfernte Regionen stehen jedem Viehzüchter offen, wobei in der Regel jedes Jahr dieselben Hirten dasselbe Gebiet nutzen und somit ein gewisses Nutzungsrecht auf das Gebiet beanspruchen (Tubiana & Tubiana 1977: 45-46).

Innerhalb der drei Zaghawa-Gruppierungen existiert die Kaste der Schmiede (Le Rouvreur 1989: 215). Die Schmiede gehören zu einer verachteten Handwerkerkaste, die endogam leben (Schmitz-Cliever 1979; Fuchs 1970). Traditionell war die Wirtschaft der Schmiede die eines „höfischen Gewerbes“. Der Schmied arbeitete am Hof eines Sultans oder einer anderen Autoritätsperson. Diese Autoritätsperson war für die Schmiedefamilie wirtschaftlich und sozial verantwortlich, unterstützte sie mit Lebensmitteln und Kleidung. Die Schmiede bearbeiteten in seinem Dienst Eisen, Kupfer, Holz und Leder, stellten Mörser, Schaufeln,

Dosen und Sättel her. Aus Häuten fertigten sie Schuhe, Taschen, Satteltaschen, Satteldecken, Schöpfgefäße, Wassersäcke und Felddecken, ferner religiöse Amulette, wodurch ihnen eine höhere Macht zugesprochen wurde. Auf Webrahmen verarbeiteten die Frauen Baumwolle zu Kleidung und betrieben Töpferhandwerk, womit sie sich ein Monopol schufen. Mit diesem handwerklichen Monopol betreiben die Schmiede heute Handel auf den Märkten, wodurch sie sich aus ihrer untergeordneten Stellung emanzipieren und sich eine Unabhängigkeit verschaffen konnten, die sie befähigt, einen marktorientierten Handel zu betreiben und ihr Einkommen zu sichern (Haggar 1999: 76). Jedoch werden die Schmiedefamilien noch heute vielfach verachtet und gemieden. Dies liegt nicht zuletzt auch an den ihnen zugeschriebenen magischen Fähigkeiten, wodurch sie einerseits umgangen werden, aber andererseits auch darauf geachtet wird, eine friedliche Beziehung zu ihnen aufzubauen, um nicht Opfer ihrer magischen Fähigkeiten zu werden.

3.5 Die traditionelle Wirtschaft der Zaghawa: Feldbau und Viehwirtschaft

Traditionell sind die Zaghawa in erster Linie Pastoralisten und Feldbauern. Ihre ökonomischen Aktivitäten beruhten bis vor wenigen Jahren noch auf einer Subsistenzwirtschaft (Haaland 1972: 151). Tubiana gab Ende der 1970er Jahre an, dass die Hauptwirtschaft der Zaghawa im Sammeln wilder Getreidesorten, von Wildfrüchten und Gummi des Akazienbaumes und erst im Weiteren in der Viehhaltung bestand (Tubiana & Tubiana 1977: 6). Sammeltätigkeiten waren zur Zeit meiner Forschung nur noch eine untergeordnete Wirtschaftsform. Die Viehwirtschaft im Allgemeinen und der Handel mit Vieh im Speziellen hat diese wirtschaftliche Betätigung fast gänzlich abgelöst und erlangt immer größere Bedeutung. Neben dem Handel wird weiterhin in geringem Ausmaß auch Landwirtschaft betrieben, bei der in erster Linie Perl- oder Rohrkolbenhirse, in jüngerer Zeit auch Kürbisse, Melonen und Tomaten angebaut werden. Landwirtschaft wird jedoch vorwiegend für den Eigenbedarf betrieben. Aufgrund der unsicheren Niederschlagsverhältnisse werden Viehwirtschaft und Feldbau meist miteinander kombiniert (Haggar 1999: 130). Die Viehwirtschaft betreiben die Zaghawa vorwiegend mit Kamelen, Ziegen, Schafen und Rindern (Haggar 1999: 132-133). Das Vieh wird in Form der transhumanten Wanderwirtschaft geweidet, bei der nur ein Teil der Familie mit den Tieren unterwegs ist. Dies macht die Zaghawa zu Semi-Nomaden, da der größere Teil der Familie vorwiegend sesshaft im Dorf lebt und in der unmittelbaren Umgebung des Dorfes Feld- und Gartenbau betreibt (Haggar 1999: 116). Während die Viehhaltung in der Vergangenheit in erster Linie auf Rindern und Schafen beruhte, wurden in jüngeren Zeiten vermehrt Ziegen und

Kamele integriert. Das Kamel ist das jüngste Herdentier der Zaghawa, welches im Dar Zaghawa erst in den letzten 250-300 Jahren Einzug erhielt (Hagggar 1999: 41-42).⁷⁴ So leben die Zaghawa in der Savannenlandschaft sowohl als Kamel- als auch als Rinderzüchter. Innerhalb ihres Viehmanagements halten sie die Schafe meist zusammen mit den Kamelen, die sich weit von dem Dorf entfernen können, während die Ziegen zusammen mit den Rindern gehalten werden, die sich eher in der Nähe des Dorfes aufhalten. Die verschiedenen Tierarten verlangen eine unterschiedliche Weidewirtschaft sowie eine differenzierte Tränkung, was eine Trennung in verschiedene Vieheinheiten erfordert, die in unterschiedlicher Entfernung zur Wasserstelle geweidet werden. Daher bleiben die Rinder zusammen mit den Frauen oftmals in der Nähe der Wasserstellen und des Dorfes, während die Kamele und Schafe von den Männern und Jungen in entfernten Regionen geweidet werden (Harir 1986: 5). Aufgrund der unterschiedlichen Vegetation werden in den nördlichen Regionen des Dar Zaghawa vermehrt Kamele, Ziegen und Schafe gehalten, während Rinder vorwiegend in den südlicheren Gegenden vorkommen, die Rinderzahlen im Allgemeinen aber abnehmen (Harir 1986: 17).

Der jahreszeitliche Kalender wird im Dar Zaghawa in fünf Jahreszeiten unterteilt und bestimmt ihre wirtschaftlichen Aktivitäten. Als *gye* wird die kurze Regenzeit von Juli bis August bezeichnet. Es ist die Zeit, in der die Felder bestellt und die Viehherden an den südlichen Rand der Sahara getrieben werden, um den Bewuchs auf dem sandigen Boden auszunutzen, da Tränkwasser zu dieser Zeit an vielen Stellen vorhanden ist. Auf die kurze Regenzeit folgt die warme kurze Trockenzeit *muguli* von August bis September. Dies ist die Erntezeit für Wildgetreidearten und Hirse. *Tarba* wird die heiße Trockenzeit zwischen September und Ende Oktober genannt, in der abgeerntete Hirsefelder beweidet werden und in der sich ein Großteil der Herden im Umkreis der Siedlungen aufhält. Auf diese Zeit folgt *dabo*, die kalte Trockenzeit von November bis Februar. Das ist die Zeit, wenn das Getreide gedroschen und eingelagert wird. Im Norden werden in dieser Zeit Futter und Wasser für die Herden knapp, so dass die Herden wieder nach Süden ziehen. *Aigi* ist die lange heiße Trockenzeit von Februar bis Juni. Ausgeprägte Herdenwanderungen finden zu dieser Zeit statt, da nur noch wenig Wasser vorhanden ist und sich die Herden in der Nähe von Tränkstellen aufhalten müssen. Dies führt oftmals zu einer Überweidung in Nähe der Tränkstellen. In der Trockenzeit *aigi* suchen die Hirten für die Tiere ihre Sommerlager auf

⁷⁴ Wie auf den Felsbildern Nordafrikas zu erkennen ist, beginnt die Kamelepoche in Afrika bereits ab etwa 50 v. Chr. (Hagggar 1999: 158).

und nutzen dann oft nur ihre einfachen *ferīq* (Hirtenlager) als Lagerplätze (Harir 1986: 32-33).

Traditionell betätigten sich die Söhne eines Haushalts als Hirten für das Groß- und Kleinvieh, heute stehen ihnen jedoch neue Erwerbsmöglichkeiten offen, so dass viele neuerdings vorwiegend im Handel beschäftigt sind (Haggar 1999: 231). Aufgrund des Handels und anderer Erwerbsmöglichkeiten wanderten viele junge Männer aus ihren traditionellen Siedlungsgebieten ab und stehen der Familie somit nicht mehr als Hirten zur Verfügung (Haggar 1999: 238). Ab den 1970er Jahren verließen die Söhne meist ihre Heimat im Zuge einer Abwanderung gänzlich, um in den Ölindustrieregionen Nordafrikas oder des Nahen Ostens zu arbeiten oder wanderten in weiter entfernt liegende Markt- und Verwaltungszentren ab, um dort Handel zu treiben. Selbst wenn ein junger Mann im elterlichen Haushalt blieb, fand er oft außerhalb der Vieh- und Landwirtschaft Arbeit, so dass seine Arbeitskraft als Hirte für die Herden der Familie wegfiel. Im Zuge dessen war die Viehhaltung vielfach nur noch mit Lohnhirten aufrecht zu erhalten. Doch meist erhielt der emigrierte Sohn die Beziehung zur Familie aufrecht und konnte diese durch seine Erwerbstätigkeit außerhalb des Hauses finanziell unterstützen, was meist zur Aufstockung des Viehbestandes genutzt wurde (Haggar 1999: 301). So erarbeitet sich seit den 1980er Jahren eine beachtliche Zahl der Zaghawa ihren Lebensunterhalt außerhalb der Landwirtschaft als Händler, Kraftfahrer, Lehrer, Bauarbeiter, Angestellter, Zöllner, Soldat oder seit Débys Machtübernahme als Beamte in tschadischen Ministerien (Haggar 1999: 294). Neben diesen Beschäftigungen ist die Betätigung im Handel aber der größte Erwerbszweig der jüngeren Generation geworden.

Die Betätigung der Zaghawa im Handel ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen, insbesondere aber auf weitreichende familiäre Netzwerke, die sich durch Migrationen der Zaghawa ergeben haben. Auf diese verschiedenen Migrationen, die in den letzten Dekaden durch verschiedene äußere Einflüsse ausgelöst wurden, soll im folgenden Kapitel näher eingegangen werden.

4 Die Handelsaktivitäten der Zaghawa: Handel und Arbeitsmigrationen

4.1 Historische Handelsbetätigungen der Zaghawa im überregionalen Handel

Der Handel in der Sahara und in ihren Randgebieten sowie die Durchquerung der Sahara waren bis vor wenigen Dekaden auf das Karawanenwesen angewiesen. Zu historischen Zeiten, noch vor der Domestizierung des Kamels, wurde der Transport mit menschlichen Trägern und Eseln als Lasttieren bewerkstelligt (Foerster 2007a: 130-133). Mit der Domestizierung des Kamels und seinem Vordringen in die Regionen Nordafrikas und südlich der Sahara (um ca. 400 n. Chr.) konnten die Wüsten effektiver durchquert werden, denn das Kamel bildete von da an die Grundlage des Transsahara-Handels (Haggar 1999: 174). Mit dem Kamel war es möglich, die langen Strecken effizienter zu bewältigen, längere wasserlose Abschnitte zu durchqueren und zahlreiche Handelsgüter zu transportieren. Die Transporte der traditionellen Handelsgüter waren aufgrund der geringen Traglast der Menschen und der Esel begrenzt.⁷⁵ Mit der Einführung des Kamels als Transporttier konnten umfangreichere und schwerere Transportgüter transportiert werden. Über Jahrhunderte hinweg stellte das Kamel somit den Transport auf den verschiedenen Transsahara-Routen sicher. Erst in jüngerer Zeit wurde es immer mehr durch motorisierte Fahrzeuge ersetzt.

Die verschiedenen Handelsrouten, die die afrikanischen Wüsten durchquerten, boten wichtige Handelsmöglichkeiten an den Start- und Endpunkten sowie den Zwischenstationen auf der Route. Für die beteiligten Gruppen war der Handel oftmals die wichtigste wirtschaftliche Grundlage. Sie konnten sich entweder einen Stand als Händlerelite sichern, waren Zwischenhändler, fungierten als Führer, verliehen Kamele oder verübten Razzien auf die durchquerenden Handelseinheiten.

Ende des 19. Jahrhunderts und zu Beginn des 20. Jahrhunderts lag das Dar Zaghawa in der Mitte zweier bedeutender Transsahara-Handelsrouten. Östlich des Dar Zaghawa verlief der *darb al-arbaʿīn* zwischen dem Königreich der Fur und Ägypten, westlich des Dar Zaghawa verlief die Wadai-Benghazi Route. Beide Routen streiften das Dar Zaghawa an seinen Randgebieten und verbanden die subsaharischen Regionen und den Tschadsee mit der Mittelmeerküste, dem Niltal und -delta sowie mit den wirtschaftlichen Aktionsräumen des Vorderen Orients (Haggar 1999: 177). Dadurch hatten auch die Bewohner des Dar Zaghawa Kontakte mit Händlern aus den nördlichen Mittelmeerhandelszentren und der Nilregion. Die Zaghawa fungierten in erster Linie als Führer, verliehen ihre Kamele und unternahmen

⁷⁵ Siehe Foerster 2007b.

Razzien auf Karawanen. In den Jahren 1915-16 beispielsweise wurde ein Bideyat-Führer von Ali Dinar beauftragt, eine Karawane für ihn nach Kufra zu führen. Dieser Karawanenführer erzählte Anthony J. Arkell⁷⁶:

„The Sultan said to me, I am told that you know the land of the Senussi. ‘How come you to know?’ I explained that in the days of my youth I had gone with four other Zaghawa and raided sixteen camels from Kufra. Said the Sultan: ‘I am going to send a caravan there. Do you know how to show them the way?’ Bowed and motionless, I initiated my readiness to fulfil his commands.” (Arkell 1922: 131)

Aus anderen historischen Quellen ist zu entnehmen, dass die Zaghawa Kamele an die Händler lieferten oder die Karawanen überfielen und ausraubten: Die

„Bedaiat [⁷⁷] [...] zeigen sich gemeiniglich, wenn sie einen Angriff auf die Karawanen machen wollen, zwischen Legeah und Bir el Malha“ (Browne 1806: 357-358)

„(...) von Selima führt die Derb el Arbain nach dem Brunnen Bir Natrun, den als erster Europäer W.G. Brown besucht hat. Es ist der Fundort guten Natrons und hat süßes Wasser und Weide von Salem und Had, so daß die großen Karawanen hier meistens mehrere Tage ausruhen, um ihren Kamelen gute Weide zu bieten. Die Zaghawa kommen zu diesem Zeitpunkt hierher, um den Reisenden Nahrungsmittel zu verkaufen und Waren einzuhandeln.“ (Borchardt 1929: 306)

Für die durchziehenden Karawanen der östlichen Sahara waren die Regionen des Dar Zaghawa wegen ihres etwas gemäßigten Klimas, wegen ihrer Brunnen, Wasserstellen und Weidemöglichkeiten wichtige Stationspunkte sowie Rastplätze für Mensch und Tier (Haggard 1999: 176). Dennoch machten sie durch ihre Kontrolle über die auf der Route gelegenen Wasserstellen die Handelsrouten unsicher: Mr. Sarsfield-Hall (in Hassanein Bey, 1924) gab am Ende seines Vortrages seine Meinung über die Zaghawa preis. Er hatte als Administrator in Kutum das Gebiet nördlich von Kutum verwaltet. Er beschrieb die Situation folgendermaßen:

„I am glad he did not come very much in contact with the Zaghawa, because they are rather an unpleasant and difficult people to deal with, and are such notorious thieves that they have the reputation of attempting to steal the beard and eyebrows off any traveller who passes through their country if they happen to come upon him when he is asleep“. (Hassanein Bey 1924: 365)

Auch Thesinger, der durch das Gebiet des Tibesti reiste, berichtete:

⁷⁶ Britischer Historiker und Archäologe. 1938 war er Beauftragter für Archäologie und Anthropologie im Sudan.

⁷⁷ Mit Bidaiat, bzw. Bideyat sind hier alle Zaghawa-Gruppierungen gemeint.

“Camel theft is virtually unknown amongst them [(Tibbu und Goran)], in great contrast to the Zaghawa and Bideyat tribes, to any of whom an unguarded camel is an irresistible temptation.”⁷⁸ (Thesiger 1939: 442)⁷⁹

Skriwanek merkt an, dass der *darb al-arbaʿīn* erst an Bedeutung gewann, als „die Herrscher Darfurs die Zaghawa Beduinen, die strategische Plätze entlang der Route beherrschten, unter ihre Kontrolle“ brachten (Skriwanek 2005: 44).

An den Zwischenstationen der Handelskarawanen sowie zwischen den Aktionsräumen der nördlichen Salzsalinen wie Demi und Faya und den südlichen Regionen des Darfur und Wadai führten die Zaghawa Handel. Sie waren aber nicht in die Handelsgeschäfte der Gesamtstrecke der großen Karawanenrouten involviert. Vielmehr kamen die Fernhändlereliten aus der Nilregion, aus den Mittelmeergebieten oder dem Fezzan, nicht aber aus dem Dar Zaghawa. Die Zaghawa waren in Handelsaktivitäten in ihrem näheren Umfeld eingebunden, in denen sich die nomadischen Pastoralisten und die sesshaften Oasenbewohner gegenüber standen. Diese Austauschhandlungen beruhten auf der ungleichen Verteilung der Ressourcen in den betroffenen Gebieten. Während die Nomaden Tiere und Viehprodukte wie Milch, Fell, Leder, Fleisch besaßen sowie ihre Tiere als Transportmittel verleihen konnten, benötigten sie andererseits Datteln, Getreide, Salz und Kleidung. Während die Oasenbewohner Salz und Datteln gegen Viehprodukte tauschten, wurde in den südlicheren Gebieten, wo die Niederschläge Bodenbau erlaubten, Getreide angebaut, das gegen diese Produkte getauscht wurde. Das Dar Zaghawa lag in der Mitte zwischen den unterschiedlichen Produzenten und nutzte diese Position für den Handel mit Salz und Datteln aus dem Norden und Getreide aus dem Süden gegen Tiere und Tierprodukte aus eigener Produktion. Um diese Handelstätigkeiten ausführen zu können, schlossen sich die lokalen Händler mit ihren Handelsgütern zu kleinen Karawanen zusammen, um sich bei dem Warentransport gegenseitig helfen und schützen zu können. Dieser Austausch war bis zur Einführung von Motorfahrzeugen auf das Karawanenwesen und die Kamele als Transporttiere angewiesen. Ferner schlossen und schließen sich bis ins 21. Jahrhundert im lokalen Umfeld jedes Jahr Gruppen von Viehzüchtern zu Salzkarawanen zusammen, um ins Ennedi zu ziehen und dort Salz für ihre Tiere zu holen. Um überschüssiges Salz zu verkaufen oder gegen Getreide zu tauschen, reisen sie auch noch in seltenen Fällen in weiter südlich gelegene Gebiete der

⁷⁸ Er beschreibt auf seiner Reise durch das Tibesti die Goran und Tibbu, die zwar zahlreiche Razzien auf Karawanen im Air, im Fezzan und bis in die Nilregion veranstalten, dadurch hervorragende Wüstenkenntnisse besaßen, aber keine Kameldiebe waren, im Gegensatz zu ihren Nachbarn, den Zaghawa und Bideyat.

⁷⁹ Den Ruf als Kameldiebe schienen die Zaghawa bis Ende des 20. Jahrhunderts behalten zu haben, wie Baaijens, die den *darb al-arbaʿīn* mit Kamelen zurücklegte, erzählt. Sie berichtet von den „(...) Zaghawa, die als notorische Kameldiebe bekannt waren.“ (Baaijens 2003: 10)

Sahelzone. Das Kamel dient ihnen dabei als Mittel zur Mobilität und damit zum flexiblen Wechsel des Standortes in weiter entfernt liegende Gebiete (Haggar 1999: 174).

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich der traditionelle Karawanenhandel jedoch gewandelt. Zum einen wurden die Handelswaren durch neue Güter, wie Emaille- und Aluminiumgeschirr, gefertigte Stoffe und Kleidungsstücke, Taschenlampen, Radioapparate, Kurzwaren und Medikamente erweitert, zum anderen wurde etwa ab Mitte der 1970er Jahre der Transport auf motorisierte Fahrzeuge umgestellt. Inzwischen hat der Lastwagenverkehr in vielen Bereichen die traditionellen Transportmittel verdrängt; es können mit motorisierten Fahrzeugen weitaus größere Mengen bewegt, sogar Massentransporte durchgeführt werden. Obwohl die Infrastruktur vielfach mangelhaft ist und feste Straßen fehlen, werden vorrangig Motorfahrzeuge zwischen den Produktionszentren und den Märkten verwendet. Dennoch werden auch weiterhin Kamele und Esel als Transportmittel benutzt. Diese traditionellen Transportmittel haben allerdings nur noch im regionalen Handel Bedeutung und haben die Sphäre des überregionalen Handels verlassen. Sie fungieren vielmehr als Transportmittel zwischen Feldern, Siedlungen und Märkten sowie zwischen Brunnen und Gehöften; außerdem dienten sie als Reittiere. Ferner können sie wasserreiche Regionen in Regenzeiten besser passieren als motorisierte Fahrzeuge, wenn beispielsweise *wādis* Wasser führen und eine Durchfahrt unmöglich ist.

Traditionell wurden neben Kamelen auch Rinder im überregionalen Transport eingesetzt. Noch vor wenigen Dekaden wurden Rinder ebenfalls im Dar Zaghawa als Transportmittel von Gerätschaften und alltäglichen Lebensmitteln genutzt. Der Aktionsradius von Warentransporten mit Lastrindern war durch die notwendige Wasserversorgung der Rinder allerdings begrenzt, die alle zwei bis maximal vier Tage gewährleistet werden musste. Ein Transport durch die Wüste mit Rindern war durch die fehlende Wasserversorgung nur schwer möglich, in südlicheren und damit feuchteren Regionen war die Benutzung der Rinder als Tragtiere durch die Tsetsefliege eingeschränkt. Ähnliches galt für den Gebrauch von Eseln, Pferden und Maultieren im Fernhandel. Auch sie benötigten eine regelmäßige Wasserversorgung in kürzeren Abständen und waren in feuchteren Gebieten durch Parasiten gefährdet (Haggar 1999: 176). Während meiner Erhebung konnte ich die Benutzung von Rindern zum Transport innerhalb der Grenzen des Dar Zaghawa weder im regionalen noch im überregionalen Kontext beobachten. Von anderen ethnischen Gruppen, wie beispielsweise

den Hadjerai in der Guéra-Region⁸⁰ hingegen, aber auch von arabischen nomadischen Gruppen wird das Rind weiterhin im Transportwesen im lokalen Bereich genutzt.

Im lokalen Bereich werden statt Rindern Esel in erster Linie von Frauen als Transportmittel benutzt, um Wasser vom Brunnen zu transportieren, um Ernte, Gras und Holz von den Feldern zu holen oder um die Strecke zum Markt zurück zu legen. Pferde werden ausschließlich von Männern als Reittiere verwendet, wenn sie sich kein motorisiertes Fahrzeug leisten können. Sie nutzen das Pferd, um Familienmitglieder zu besuchen, um Informationen auszutauschen oder um Märkte oder Versammlungen zu besuchen. Kamele dienen als Lasttiere für schwere Transporte im regionalen Umfeld oder um längere wasserlose Strecken zurück zu legen, wo Esel und Pferde ungeeignet sind, ferner als Reittier, um entlaufene oder gestohlene Kamele zu suchen. Doch die ökonomische Bedeutung des Kamels als Last-, Transport- und Reittier ist im überregionalen Kontext sowie in der gesamten Sahararegion rückläufig. Stattdessen hat in den letzten Jahrzehnten der Export von Kamelen als Schlachttiere im Dar Zaghawa stark zugenommen (Hagggar 1999: 182). In Perioden ohne politische Konflikte bot der Handel mit Kamelen und Schafen mit den Nachbarländern gute Chancen für wirtschaftlichen Erfolg. Die Händler, die mit Ersparnissen zurück kamen, investierten die Gewinne oft in den Kleinhandel des täglichen Bedarfs (Abdul-Jalil 1988: 31). Bis zu den 1970er Jahren war es den Zaghawa weder im Tschad noch im Sudan möglich, aktiv an überregionalen Handelsgeschäften teilzunehmen und sich eine Vormachtstellung anderen ethnischen Gruppen gegenüber zu erarbeiten. Andere ethnische Gruppen im Sudan dagegen hatten bereits in der Vergangenheit einen höheren wirtschaftlichen und sozialen Stand und größeren Einfluss erreicht. Dazu gehörten in erster Linie die Gruppen des nördlichen Sudan, die entlang des Nils beheimatet waren. Der Aufschwung dieser Gruppen begann unter der türkischen Besatzung zunächst durch den Handel mit Sklaven, Elfenbein, Straußenfedern, Stoffen und anderen Waren. Auch auf dem *darb al-arba'in* hatten sich diese Gruppen aktiv beteiligt und profitable Handelsgeschäfte durchgeführt. Diese Vormachtstellung setzte sich unter der britischen Kolonialherrschaft fort, bis einige Personen mit der Unabhängigkeit 1956 Posten in der administrativen Verwaltung übernehmen oder als *ǧallāba* fungieren konnten. Nach der Unabhängigkeit übernahmen diese Gruppen unangefochten die Regierung und die Verwaltung des Landes. Sowohl die politischen als auch die wirtschaftlichen Machtinstrumente lagen dann in ihren Händen. Die Rate der Schulgänger bei diesen Gruppen lag fast bei 100 %, so dass sie infolge der besseren

⁸⁰ Die Guéra-Region ist ein Landesteil im Zentrum des Tschad, dessen Bewohner in erster Linie die Hadjerai sind (Mahamat 2006: 07-23).

Ausbildung und der Protektion bestimmter Gruppen alle Schlüsselpositionen besetzen konnten (Ibrahim 1997: 274). Gewinne und überschüssige Einnahmen wurden vorzugsweise in Unternehmungen ihrer eigenen Wirtschaft investiert. Mit der Bildung einer islamisch-fundamentalistischen Gruppe wurde die Spaltung zwischen den bevorzugten und den benachteiligten Gruppen im Sudan noch größer. Die Angehörigen und Sympathisanten der National Islamic Front⁸¹ gewannen zunehmend mehr Einfluss, die Oppositionellen sahen ihre zivilen Rechte zunehmend bedroht. Die Situation der Zaghawa in Nord-Darfur unterschied sich nicht von den anderen diskriminierten Gruppen im Sudan. Ihre Siedlungsgebiete waren in Bezug auf Infrastruktur, Straßen, Dichte an Ärzten und Lehrern benachteiligt und unterentwickelt (Ibrahim 1997: 275).

Was den Handel bei den Zaghawa betrifft, so ist Hagggar der Meinung, dass Handel seit alters her ein konstitutives Element von Wirtschaft, Kultur und Politik in der Region ist. Er meint, dass die Zaghawa seit jeher auf eine Ergänzung ihrer eigenen Wirtschaft durch einen Warenaustausch angewiesen waren. Denn ohne den Erwerb von Geräten, Waffen, Salz, Hirse und Vieh wäre das Leben in den peripheren Gebieten nicht möglich gewesen. Ferner wäre ein Überleben unter den extremen Bedingungen ohne einen Handel als zusätzliche Erwerbsmöglichkeit schwierig gewesen. Er sieht den Handel als Gestaltungselement im Denken der Zaghawa, das über lange Zeit in immer neuer Weise ihre Lebenswelt veränderte (Hagggar 1999: 172). Hagggar, der sich in seinen Ausführungen in erster Linie auf die tschadischen Zaghawa bezieht, sieht den Handel der Zaghawa in der strategischen Lage ihres Siedlungsgebietes begründet, das am südlichen Ende der Karawanenrouten der Ostsahara lag, welche seit undenklichen Zeiten die östliche Sudanzone mit der Südküste des östlichen Mittelmeeres und mit Ägypten verband (Hagggar 1999: 173). Er ist ferner der Meinung, dass sich ihre Ausrichtung auf den Handel durch den herkömmlichen Bezug auf Kamelzucht, Wanderungen und Karawanen erklärt. So waren Wanderwirtschaft, Feldbau und Handel seit langer Zeit eng miteinander verknüpft gewesen. In Zeiten der Dürre seien einige Familien, nachdem sie ihre Herden verloren hatten, in Marktsiedlungen gezogen, um sich den Lebensunterhalt mit handwerklichen Erwerbstätigkeiten oder Handel zu verdienen. An anderer Stelle gibt er allerdings an, dass Karawanenhandel bei den Zaghawa nur eine Art Nebengewerbe war (Hagggar 1999: 130), sich aber andererseits ihre Handelsmentalität durch ihren Karawanenbezug erklären soll.

⁸¹ Die National Islamic Front (NIF) ist eine durch Dr. Hassan Abdallah al-Turabi 1979 gegründete sudanesisch-islamistisch geprägte Partei (Loimeier 1998: 84).

Abdul-Jalil (Abdul-Jalil 1988: 31) dagegen, der sich vorwiegend auf die sudanesischen Zaghawa konzentriert, ist der Meinung, dass die Zaghawa zu den Gruppen in Darfur gehören, die die kürzeste Geschichte im Handel haben. Er betont, dass noch in den 1960er Jahren die Mehrheit der Händler auf den Märkten des Dar Zaghawa von anderen ethnischen Gruppen stammten. Er sieht die verschiedenen Dürren als Hauptgrund für die Betätigung der Zaghawa im Handel und den dadurch verursachten Wandel ihrer Wirtschaft an, weil die Dürren verschiedene Migrationswellen innerhalb der Zaghawa-Gesellschaft auslösten. Die betroffene Bevölkerung war durch die ökologischen Veränderungen gezwungen, neue wirtschaftliche Chancen in anderen Regionen zu suchen. Dass die Dürrejahre in den 1970er Jahren zeitgleich mit einem Ölboom in den arabischen Ländern zusammenfielen, bot eine exzellente Chance für die jungen Männer der Zaghawa, um z.B. nach Libyen zu gehen und dort zu arbeiten. Sie verließen ihr Siedlungsgebiet entweder zu Fuß oder per Lastwagen, um in den nördlichen ölfördernden Ländern Arbeit zu finden.

Auch Ibrahim beurteilt die Betätigung der Zaghawa im Handel im Sudan als eine relativ neue Erscheinung. In den 1950er Jahren betrieben die Zaghawa noch keinen Handel, zu dieser Zeit waren die Ladenbesitzer im Dar Zaghawa in erster Linie *ğallāba*. Auch er ist der Meinung, dass sich die Zaghawa erst im Laufe der durch die Dürren verursachten Migrationen, aus denen sich ihre Handelstätigkeiten entwickelten, im Sudan den Ruf erwarben, ein Volk von Händlern zu sein, ähnlich wie die *ğallāba*, Libanesen und einige Asiaten (Ibrahim 1988a: 47).

4.2 Migrationen der Zaghawa

4.2.1 Religiös und politisch begründete Migrationen der Zaghawa zur Zeit der Mahdiyya und zur Kolonialzeit

Generell können verschiedene Gründe genannt werden, warum die Zaghawa in der Vergangenheit immer wieder weiträumige Bewegungen vornahmen.⁸² Dies waren ökologische, ökonomische, religiöse und politische Gründe. Erstere umfassten ökologische Veränderungen wie Dürre, Erschöpfung der Böden und anderer Ressourcen, bei denen Gruppen entschieden oder gezwungen waren, vollständig aus ihrer Region auszuwandern.

⁸² Aufgrund der Datenlage zu diesem Thema beziehen sich die folgenden Darstellungen in erster Linie auf die sudanesischen Zaghawa, weil Angaben für den Zeitraum zwischen 1970 und 1990 aufgrund der politischen Unruhen im Tschad kaum vorhanden sind. Da die Grenzen aber nur imaginär waren, im Alltag problemlos überquert wurden und der sesshafte Standort je nach äußeren Faktoren schnell verändert wurde, kann nicht einheitlich zwischen tschadischen und sudanesischen Zaghawa unterschieden werden. Der Übergang ist hier fließend. Außerdem orientierte sich der Großteil der tschadischen Zaghawa in dieser Zeit ohnehin in Richtung Sudan.

Ökonomische Gründe umfassten wirtschaftliche Schwierigkeiten in der Heimatregion und die daraus folgende Arbeitssuche in entfernten Regionen. Auch politische Gründe, wie Kriege oder Konflikte mit Vertreibungen, Verdrängungen oder Umsiedlungen waren Ursachen für Abwanderungen aus Landesteilen (Abdul-Jalil 1988: 13). Auch religiöse Gründe bewogen einzelne Mitglieder oder Teile der Gemeinschaft dazu, ihre Region zu verlassen.

In der Geschichte der Zaghawa fand die temporäre oder permanente Migration in andere Regionen immer wieder statt (Abdul-Jalil 1988: 14). Die Zaghawa bewohnten ursprünglich die weiter nördlich liegenden Regionen, wie die des Ennedi. Als die ökologischen Bedingungen in der Vergangenheit eine Lebensgrundlage nicht mehr gewährten, waren sie gezwungen in den Süden, in ihre jetzigen Siedlungsgebiete, auszuweichen. Die Zaghawa reagierten auf die verschiedenen Dürren mit Migrationen meist in Richtung des feuchteren Südens. Dabei bezeichneten die Dürren selbst immer nur den Höhepunkt der Abwanderungen; Wanderungen in geringerem Ausmaß fanden auch in gemäßigten Zeiten statt (Abdul-Jalil 1988: 15).

Neben den ökologischen Gründen einer Auswanderung gab es auch Zeiten von Migrationen, die politische oder religiöse Ursprünge hatten, wie beispielsweise während der Zeit der *Mahdiyya*. Die Zaghawa waren aktiv an den Ereignissen des *Mahdīs* beteiligt. Viele von ihnen hatten auf die *hiġra* des *Mahdīs* reagiert und tausende wanderten nach Omdurman aus, um die *Mahdiyya*-Armee zu unterstützen. Während der *Mahdiyya*-Zeit kamen somit die ersten Zaghawa nach Omdurman. Die Bereitschaft, aus religiösen Gründen den Aufenthaltsort zu wählen und zu wechseln, war unter den Zaghawa groß, aber auch zahlreiche andere Gruppierungen waren an dieser Migration beteiligt (Ruppert 1988b: 213). Nach dem Ende der *Mahdiyya* folgten viele Zaghawa *Mahdīs* Nachfolger Kalif Abdullahi in die Region des Blauen und Weißen Nil und ließen sich dort nieder, während andere mit Ali Dinar zurück nach Darfur gingen (Ruppert 1988c: 63). Dort hatten sie das Ziel, die Keira-Dynastie wieder zu beleben. Eine Reihe von Zaghawa-Führern besetzte wichtige Posten in der Armee Ali Dinars. Diese zogen weitere Zaghawa für den Dienst in der Armee nach sich. Dennoch gingen die meisten Mitglieder der *Mahdiyya* in ihre Heimatgebiete zurück. Es war Ali Dinars Ziel, die Unruhen der zurückliegenden Jahre zu befrieden und die Wiederbelebung der ursprünglichen Siedlungsgebiete zu fördern. Dazu rief er die traditionellen Führer auf, die Mitglieder ihrer Familien in ihr Land zurückzuholen und die traditionellen Strukturen wieder neu zu beleben (Abdul-Jalil 1988: 19). Die traditionellen Autoritäten der verschiedenen Regionen unterstützten Ali Dinars Politik, die ihnen mehr Kontrolle über ihre Mitglieder und

eine größere Macht versprach. In der Folge kehrten auch viele Zaghawa tatsächlich ins Dar Zaghawa zurück (Abdul-Jalil 1988: 20).

Im Zuge der britischen Kolonisation wurde 1916 das bis dahin autonome Darfur nach dem Tod Ali Dinars von der Kolonialregierung des Condominiums (England und Ägypten) annektiert und das Gebiet dem Sudan angegliedert. Um die wirtschaftliche Entwicklung des neuen Sudan zu fördern, wurde im Osten des Landes das Gezira Scheme⁸³ gegründet. Das neue Projekt benötigte viele billige Arbeitskräfte. Diese wurden im Darfur sowie in anderen Regionen des Sudan rekrutiert. Auf der Suche nach Arbeitsmöglichkeiten verließen einige Zaghawa ihre Heimat, um in der Landwirtschaft und auf den Baumwollfeldern der neuen Projekte zu arbeiten, vorrangig als Saisonarbeiter. Drei Faktoren beeinflussten die Migrationen. In erster Linie wollten viele Zaghawa die von der Regierung geforderten Zwangsarbeiten bezüglich Infrastruktur, Gerichten, Schulen und Gästehäusern vermeiden, zum anderen konnten sie oftmals die hohen Steuern, wie die Viehsteuer, in der Heimatregion nicht bezahlen und sahen sich daher zur Arbeit außerhalb des Dar Zaghawa gezwungen. Zum Dritten versuchten einige junge Zaghawa Arbeit und Verdienst in der Fremde zu finden, um damit Vieh für Eheschließungen kaufen zu können (Abdul-Jalil 1988: 20).

Während der britischen Kolonialzeit wurde von den lokalen Autoritäten die von Ali Dinar eingeführte Politik fortgesetzt und eindringlich versucht, Familienmitglieder wieder in ihr Siedlungsgebiet zurück zu holen, während andere daran gehindert wurden, es zu verlassen. Denn die traditionellen Oberhäupter konnten mit mehr Haushalten in ihrem Einflussgebiet umfangreiche Steuern eintreiben. Auch wenn der Druck heute nachgelassen hat, ist es nach wie vor üblich, dass ausgewanderte Zaghawa Steuern an ihre Oberhäupter zahlen. Der Grund ist, dass die sozialen und wirtschaftlichen Verbindungen zwischen dem Auswanderer und dem Herkunftsgebiet weiterhin bestehen und aufrecht erhalten werden. So werden beispielsweise auch Tiere weiterhin mit Hilfe von Familienmitgliedern, die im Dar Zaghawa blieben, gehalten (Ibrahim 1997: 277). Erst nach der Unabhängigkeit des Sudan 1956 schwächte die politische Kontrolle der Oberhäupter über die Migrationen in den 1960er Jahren ab (Ruppert 1988c: 64).

Ab den 1990er Jahren wanderten viele Zaghawa aus politischen Gründen aus dem Dar Zaghawa aus: Nachdem Idriss Déby die Macht in N'Djaména übernommen hatte, etablierten

⁸³ Das Gezira-Projekt, auch Gezira-Scheme, ist ein Projekt der sudanesischen Regierung zur Erhöhung der landwirtschaftlichen Produktion durch Bewässerung am Blauen Nil. Es begann 1911 und umfasste 1962 8.820 km². Für den Export wurden in erster Linie Baumwolle, Gemüse, Erdnüsse, Mais, Obst und Getreide angebaut (Kolff 1957).

sich zahlreiche Zaghawa in der tschadischen Hauptstadt, um einflussreiche Positionen in der Regierung, dem Militär, der Polizei und im Zoll zu übernehmen (Tubiana 2008b).

4.2.2 Ökologisch und wirtschaftlich bedingte Migrationen der Zaghawa zwischen den 1940er und 1980er Jahren

Weder politischer, religiöser noch wirtschaftlicher Natur war der Höhepunkt von Auswanderungen in den 1940er Jahren. Damals hatte es eine Reihe von Dürren in der Region gegeben, so dass viele Familien vor der Hungersnot in die Region um al-Fasher und in andere Goz-Regionen (arab. *qauz*)⁸⁴ flohen, um dort Landwirtschaft zu betreiben. Viele der Emigranten aus den 1940er Jahren integrierten sich derart in die neue Gesellschaft, dass sie ihre eigene Sprache aufgaben und die nachfolgenden Generationen meist kein Zaghawa mehr sprachen und sprechen (Abdul-Jalil 1988: 22). Andere Zaghawa wanderten während der Dürre der 1940er Jahre in die landwirtschaftlichen Projekte in der Gezira-Region ab, wo bereits andere Familienmitglieder arbeiteten (Ibrahim 1997: 277). Da Transportmöglichkeiten fehlten, gingen viele zu Fuß dorthin. In der Gezira-Region fanden sie Arbeit auf den Sorghumfeldern und bei Baumwollernten. Als in den 1960er Jahren in Halfa⁸⁵ landwirtschaftliche Projekte ins Leben gerufen wurden, wanderten andere dorthin ab. In den 1970er wie 1980er Jahren gab es weitere Migrationsströme in diese Regionen (Ibrahim 1997: 278). Denn in diesen Jahren erlebte das Dar Zaghawa erneut besonders schwere Dürren. 1968 hatte eine lang anhaltende Dürreperiode begonnen, die bis in die 1970er Jahre andauerte und 1972/73 ihren Höhepunkt erreichte. Die durchschnittlichen Niederschläge waren im Dar Zaghawa von den jährlich durchschnittlichen 250 mm in den 1930er Jahren auf 130 mm zwischen 1960 und 1990 gesunken. Diese dramatische Verringerung der Niederschläge verursachte Ernteeinbußen beim Hirseanbau von etwa 80 % (Ibrahim 1997: 276). Die fehlenden Ernten führten zu einem überregionalen Mangel an Nahrungsmitteln. Darüber hinaus machte sich die mangelhafte Infrastruktur zusätzlich negativ bemerkbar. Denn der schlechte Zustand der Straßen und der Wege steigerte die ohnehin schon hohen Transportkosten der Handelswaren und ließ damit die Getreidekosten zusätzlich in die Höhe schnellen. Die überhöhten Transportkosten waren eine Ursache, dass lokale Produkte auf überregionalen Märkten mit fremden Produkten nicht konkurrieren konnten. So stiegen die Preise für Getreide, Öl, Zucker, Tee und Kleidung drastisch an, während gleichzeitig die

⁸⁴ Sandige Flächen, meist in *wādi*-Nähe.

⁸⁵ Das New-Halfa-Projekt ist ein weiteres Bewässerungsprojekt im Ostsudan mit 168.000 Hektar Land, auf dem vorwiegend Baumwolle, Zuckerrohr und Weizen angebaut wird (Wallach 1984).

Viehpreise sanken. Ferner hinderten die mangelnden Transportmöglichkeiten viele Haushalte, rechtzeitig die Region zu verlassen und zwangen sie, zu Fuß zu gehen. Außerdem verhinderte die Ineffizienz der Administration, einfache Gegenmaßnahmen zu ergreifen. So fehlten Kraftfahrzeuge und Treibstoff; es war nicht möglich, Menschen vor dem Verhungern zu retten. Korruption war dafür verantwortlich, dass Wohlhabenden größere Rationen zuteil wurden und sie diese auf den Märkten zu Wucherpreisen verkaufen konnten. In Dürrezeiten hatten immer einige Händler versucht, sich auf Kosten ihrer Kunden zu bereichern. Die Regierungen im Tschad und Sudan blieben untätig und versäumten, rechtzeitig einzugreifen und die Hungernden zu schützen. Auch mit Geldgeschäften machten einige Gewinne: Geldanleihen mussten mit hohen Zinsen zurück gezahlt werden, so dass die Geldgeber hohe Profite erzielten und die Schuldner dauerhaft verarmten (Ibrahim 1988b: 138).

Die Dürre in den 1970er Jahren hatte einen großen Exodus zur Folge. Sie zwang große Teile der Bevölkerung in Regionen innerhalb oder außerhalb des Dar Zaghawa auszuweichen. Die Abwanderung aus ihrem Gebiet war nur deshalb möglich, weil die Zaghawa Kenntnisse über ertragreichere Gebiete auf langen Wanderungen von Weide zu Weide mit ihrem Vieh erlangt hatten (Ibrahim 1997: 280). Etwa 50 % der Dörfer im Dar Zaghawa wurden in den 1970er Jahren verlassen. Während die Zaghawa auf die Dürren flexibel reagierten und kurzfristig aus ihrem Habitat auswanderten, blieben andere ethnische Gruppen in ihrer Heimatregion und litten stärker unter den Trockenheiten. Im Gegensatz zu den Zaghawa blieben beispielsweise die Einwohner von Burush⁸⁶ zu 93 % in ihren Dörfern und wurden wirtschaftlich durch die Dürren noch härter getroffen (Ibrahim & Ruppert 1991b: 35). Zwischen 1968 und 1973 zogen viele Zaghawa aufgrund der fehlenden Niederschläge in südlichere Regionen, um dort Landwirtschaft zu betreiben, andere wanderten mit ihren Tieren südwärts, um Weide und Wasser zu finden. Ein Teil der Emigranten blieb anschließend in den neuen Dörfern, wo sie sich erfolgreich niederließen und ein Zehntel der Ernte, „*‘uṣūr*“ genannt, an die Dorfcheads zahlten (Ibrahim 1997: 280). Die neu entstandenen Dörfer benannten sie nach den verlassenen heimatlichen Ortschaften. Ibrahim zeigt auf, dass während der Dürre in den 1970er Jahren über 50 % der Haushalte (10.585 emigrierte Haushalte) nach al-Fasher gingen (Ibrahim 1988a: 41), während vor 1968 die Migration nach al-Fasher, abgesehen von dem Zeitraum zwischen 1940 und 1949, gering gewesen war (Ibrahim 1988a: 40). Dieser Exodus verstärkte sich noch in den 1980er Jahren. Ibrahim gibt an anderer Stelle an, dass 1965 etwa 120.000 Menschen, 1973 etwa 60.000 und nach 1984/85 nur noch etwa 20.000 Menschen im Dar Zaghawa lebten (Ibrahim, *et al.* 1991a: 94). Ruppert gibt an, dass in der Dürreperiode in den 1980er Jahren die

⁸⁶ Zwischen al-Fasher und al-Nahud gelegen.

Bevölkerungszahl der Zaghawa im Sudan verglichen mit den Zahlen aus dem Jahr 1977 von 250.000 Einwohnern (Tubiana & Tubiana 1977: 9) auf 25.000 im Jahr 1985 sank (Ruppert 1988b: 213), also auf ein Zehntel der ursprünglichen Einwohnerzahl geschrumpft war. In der Dürre 1984/85 waren fast alle Haushalte in Nord-Darfur in Bewegung, verursacht durch die Nahrungsmittel- und Weideknappheit (Tubiana & Tubiana 1977: 9). Auch Abdul-Jalil gibt an, dass in diesen Jahren 50 % der Bevölkerung emigrierten (Abdul-Jalil 1988: 27). Somit sind viele Zaghawa von einem Agro-Pastoralismus in einen außergewöhnlichen Prozess der Migration und damit zu anderen wirtschaftlichen Betätigungen übergegangen, weil sie ihren von Dürre und Hunger belasteten Siedlungsraum verlassen und in anderen Regionen wirtschaftlich neu beginnen mussten (Ibrahim 1997: 274).

4.3 Adaptionen während der Dürrezeiten

Wenn die Möglichkeit schwindet, die Herden ausreichend zu weiden, sind die Pastoralisten gezwungen, in weiter südlich gelegene Regionen zu ziehen. Die Informationen über besser gestellte Landstriche und Weidemöglichkeiten zirkulieren schnell unter den Hirten. Wenn sie erfahren, dass in südlicheren Gebieten mehr Regen gefallen ist, beginnen sie mit einer Migration in Regionen, die mehr Niederschlag bekommen haben und mehr Weide- und Tränkmöglichkeiten bieten. Wenn die Bewohner der betroffenen Gebiete ohne Vieh, aber aufgrund von Hirseeinbußen in südlichere Regionen ziehen, arbeiten sie entweder für einen vereinbarten Lohn bei Grundbesitzern oder sie bewirtschaften ein gepachtetes Stück Land und zahlen dafür ein Zehntel (*'uṣūr*) des Ernteertrages an das regionale Oberhaupt (*šaiḥ*), wobei dieses in Dürrejahren gewöhnlich keinen Anteil nimmt. Die letzte Form ist die meist verbreitete Form im Sudan. Immigranten zahlten in der Regel das obligatorische Zehntel regelmäßiger als die autochthone Bevölkerung, da sie eine Vertreibung aus den neuen Regionen fürchteten. Zuwanderer haben fast immer weniger Landrechte als die Einheimischen, sie bekommen üblicherweise kein Land im *wādi*-Bereich, in bewässerten Gebieten oder Land, auf dem Gummi Arabicum gewonnen werden kann. Ferner dürfen sie ihr Vieh nicht im unmittelbaren Dorfbereich weiden (Ibrahim 1997: 281). Während die Niederlassungen der Zaghawa in den neuen Siedlungsgebieten meistens friedlich verliefen, solange das Zehntel (*'uṣūr*) abgegeben wurde, verschärften sich die Konflikte mit den Einheimischen und den umliegenden Bevölkerungsgruppen mit weiteren Dürren. Nicht nur die Zuwanderungen, auch die bessere Ausbildung der Zaghawa, die ihnen Positionen auch außerhalb ihres Habitats einbrachte, wurde durch die einheimische Bevölkerung kritisch

beobachtet und führte vielfach zu Spannungen (Ibrahim 1998: 138).⁸⁷ Wenn in dem auf den Exodus folgenden Jahr genügend Regen in ihrem ursprünglichen Siedlungsgebiet fiel, kehrten die Auswanderer meist zurück. Doch in den 1980er Jahren erbrachte selbst die Migration vom Dar Zaghawa in südlichere ländliche Regionen nicht ausreichend Ertrag und Profit, da auch in den südlichen Regionen Darfurs nicht genügend Regen gefallen war (Ibrahim & Ruppert 1991b: 35). Auch al-Fasher war in diesen Jahren von der Dürre hart getroffen, so dass eine Migration einsetzte, die in noch weiter südlich gelegene Gebiete führte. Ein bevorzugtes Migrationsziel vieler Zaghawa war Nyala, im Süden Darfurs. Erst als die Dürre überstanden war, kehrten einige Auswanderer ab 1985 und 1986 wieder in ihr Siedlungsgebiet zurück und nahmen ihre Landwirtschaft in der Ursprungsregion wieder auf. Die Viehverluste waren jedoch nur über eine längere Periode wieder zu kompensieren (Ibrahim 1988a: 44).

Der Migrationsprozess zwischen den 1970er und 1980er Jahren verlief meist haushalts- oder gruppenweise. Die Auswanderer zogen in erster Linie in Regionen, in denen bereits Verwandte lebten, die zu einem früheren Zeitpunkt ausgewandert waren. Die Migrationen erfolgten entweder von dem ländlichen Bereich ihres Siedlungsgebietes in andere, weiter südlich gelegene, ländliche Gebiete oder von einem ländlichen Bereich in den städtischen Raum (Abdul-Jalil 1988: 28).

Teilweise wanderten ganze Dörfer geschlossen aus. Deshalb sind heute nachstehende Untergruppen in folgenden Gebieten zu finden: Nach Omdurman wanderten vorrangig die Kobe, Tuar, Kabka und Bideyat aus, in die Gezira-Städte primär bestimmte Gruppierungen der Kobe und Kabka, nach Halfa al-Jedida andere Gruppierungen der Kobe, nach Damazin vornehmlich die Bideyat, Tuar und Kobe, nach al-Fasher die Tuar, Kobe und Kabka, nach Nyala und ed-Daein in erster Linie die Tuar und Kobe, nach Babannusa an erster Stelle die Kobe und Bideyat, und im al-Rahad Scheme siedelten sich vermehrt Kobe und Bideyat an (Ibrahim 1997: 278).

Für die Bereitschaft in urbane Regionen zu emigrieren, war der vorherige Kontakt zu städtischen Räumen wichtig. Im Zuge der mobilen Weidewirtschaft spielte der städtische Bezug kaum eine Rolle, wohl aber durch die Mobilität der Zaghawa, die sich durch ihren von der Hauptstadt entfernten Lebensraum ergeben hatte sowie durch ihre verschiedenen Migrationen in den urbanen Raum. Auch bei den religiös bestimmten Wanderungen und Auszügen zur *Mahdiyya*-Zeit hatte die Stadt bereits eine Rolle gespielt (Ruppert 1988b: 213).

⁸⁷ So ergaben sich beispielsweise Spannungen zwischen Zaghawa und Rizeigat in 1994 in der Region von al-Daein.

Die Hauptmigrationszentren waren in den Jahren der Dürre neben Khartum Nyala und al-Fasher (Ruppert 1991: 279).

In den 1970er Jahren überschnitten sich die Dürrejahre in den Regionen südlich der Sahara mit dem Boom in den Ölländern und der damit verbundenen Nachfrage an Arbeitskräften. Besonders der Ölboom in Libyen war durch die Nähe zum Dar Zaghawa für Migrationen besonders attraktiv. Für die Emigranten war es einfach, im Bausektor oder in der Landwirtschaft Arbeit zu finden. Ebenso war es problemlos, zwischen dem Dar Zaghawa und Libyen hin und her zu reisen, ohne in der Wüstenregion aufgehalten zu werden (Ibrahim 1997: 281). Daher war in den 1970er Jahren Libyen das Hauptmigrationsziel außerhalb des Sudan. Viele Zaghawa emigrierten, um für einige Jahre in Libyen zu arbeiten (Ruppert 1988c: 64). Neben Libyen wanderten einige auch nach Saudi-Arabien aus, obwohl der Aufenthalt dort meist illegal war und viele der Immigranten wieder zurückgeschickt wurden. Andere versuchten in den Irak zu emigrieren (Ibrahim 1997: 282). Während einigen gerade so das wirtschaftliche Überleben gelang, konnten andere einflussreiche Geschäftsleute werden, die zum Vorbild für diejenigen jungen Männer wurden, die ebenfalls versuchten, auszuwandern (Ibrahim 1997: 283).

Im Zuge der Auswanderung bewies sich die Klanzugehörigkeit als soziale und wirtschaftliche Hilfe. Die Zugewanderten konnten am Migrationsziel mit der Unterstützung durch Familienmitglieder rechnen (Ruppert 1988b: 213). Die bereits etablierten Familienmitglieder ermöglichten den Zuwanderern einen wirtschaftlichen Start und dienten immer als erste Anlaufstelle für die Neuankömmlinge (Ibrahim 1988a: 51-52). Die Migrationen in Länder, die einen höheren finanziellen Aufwand erforderten, wie etwa die Golfländer, wurden finanziell durch Familienmitglieder getragen. Oftmals wurden die Reisekosten junger Familienmitglieder von den bereits im Ausland lebenden Familienmitgliedern übernommen. Sie stellten Gelder für den Flug, Arbeitserlaubnis, Visa, Pass und Aufenthaltsgenehmigung zur Verfügung und halfen bei den bürokratischen Hürden (Ruppert 1991: 10).

Ein Zaghawa konnte sich immer sicher sein, wirtschaftlich und sozial durch seine Familienmitglieder unterstützt zu werden. Das Netzwerk der Gruppe war dabei von großer Bedeutung. Die „Brüder“ (arab. *ʾaḥī*, mein Bruder) vermittelten Arbeit, bürgten dem neuen Arbeitgeber und fungierten als Vermittler (Ruppert 1991: 10). Meist wurden die angekommenen Verwandten im gleichen Sektor untergebracht, in dem der Verwandte bereits arbeitete und Kontakte besaß (Ruppert 1988b: 214). Darüber hinaus wurde ihnen in vielen Fällen ein Startkapital für die Eröffnung eines Geschäftes zur Verfügung gestellt (Ibrahim

1998: 137). Auch bei Misserfolgen wurde ihnen von Verwandten geholfen, damit sie sich wirtschaftlich wieder erholten (Ibrahim 1988a: 48).

Diese gegenseitigen Geldanleihen förderten nicht nur die Familiensolidarität, vielmehr begründeten sie den Ausbau von familiären Handelsverbindungen. Zwischen den Jahren 1987 und 1997 lag die Inflation der sudanesischen Währung bei 75 %, so dass es besser war, das Geld in den Umlauf mit Familienmitgliedern zu bringen und zu investieren, als es zu horten. In fast allen sudanesischen Städten erarbeiteten sich die Zaghawa durch ihre familiären Netzwerke und ihren ethnischen Zusammenhalt einen Stand als profitable Händler und unterstützten die nächsten ankommenden Familienmitglieder zukunftsweisend (Ibrahim 1998: 137). Infolgedessen wurden viele der emigrierten und etablierten Zaghawa zu profitablen Händlern oder Händlergehilfen mit weitreichenden familiären Netzwerken, vorrangig in Omdurman und al-Fasher (Ruppert 1988b: 215). Bereits in den 1980er Jahren wurden im Zuge der neuen Händlertätigkeiten mindestens drei Zaghawa zu Millionären (Abdul-Jalil 1988: 30).⁸⁸ Seit den Migrationsprozessen sind in al-Fasher ganze Stadtteile mehrheitlich von Zaghawa bewohnt (Ibrahim 1988a: 50).⁸⁹

Auch die Zaghawa, die außerhalb des Sudan wirtschaftlich Erfolg hatten, investierten ihren Lohn aus der libyschen Ölindustrie in ein Startkapital für eine Händlertätigkeit. Teilweise erlangten sie zusätzliche Gewinne durch Schmuggeltätigkeiten in der unkontrollierbaren Grenzregion zwischen Libyen und dem Dar Zaghawa (Ibrahim, *et al.* 1991a: 94). Viele der Auswanderer ließen sich nach ihrer Rückkehr aus Libyen in al-Fasher nieder, um dort in den Handel einzusteigen. Sie beherrschten innerhalb weniger Jahre den dortigen Markt sowie viele andere Märkte in Darfur. Ihre traditionelle semi-nomadische Lebensweise gaben sie dabei auf, nicht aber die Viehzucht. Viele führten die Viehzucht fort, indem sie ihre Tiere von Lohnhirten oder Familienmitgliedern weiter weiden und Feldbau betreiben ließen. Damit begann eine wohlhabende Zaghawa-Elite in der Stadt große Herden Vieh auf entfernten Weiden zu besitzen und zu dominieren. Dieses Phänomen ist eine neue Form des Pastoralismus, das auch in anderen Regionen Afrikas, wie beispielsweise in Kenia, beobachtet wurde und wo Hogg es als „New Pastoralism“ bezeichnete (Hogg 1986; Little 1985). Viele derjenigen Zaghawa, die sich nicht in al-Fasher niedergelassen hatten, gingen später nach Omdurman, verkauften dort ihre mitgebrachten Waren aus Libyen und schufen sich somit eine Grundlage für eine Händlertätigkeit (Ruppert 1988b: 214).

⁸⁸ Hier wird von einer Dollar-Währung ausgegangen.

⁸⁹ Ali, einer meiner Informanten, erklärte mir, dass in dieser Zeit auch viele vorher im Tschad ansässige Zaghawa in den Sudan zogen, weil die politische Lage im Tschad schwierig war. Viele von ihnen ließen sich in al-Fasher nieder und begannen dort Handel zu treiben.

Seit dieser Zeit haben sich Zaghawa-Händler im gesamten Darfur etabliert. Besonders zahlreich aber siedelten sie sich östlich von al-Fasher bis südlich von Nyala an. Durch den massiven Zuzug der Zaghawa entstanden oft Spannungen mit der einheimischen Bevölkerung, auch wenn die Neuzugewanderten eher bereit waren, Steuern zu zahlen, oder wenn sie das Land ausgiebiger bearbeiteten und nutzten als die Einheimischen. Es entstand vielfach ein Wettbewerb um Ressourcen (Abdul-Jalil 1988: 28). Aus diesen Konkurrenzsituationen heraus entstanden in der Vergangenheit immer wieder verschiedene Konflikte mit anderen Gruppen (Abdul-Jalil 1988: 29). In den Regionen, in denen Zaghawa sich niederließen, wurden sie aber oft auch zu einem wichtigen politischen und wirtschaftlichen Element (Abdul-Jalil 1988: 31). Im Vergleich zu heute war vor dem Ausbruch des Darfur -Konfliktes die wirtschaftliche Rolle der Zaghawa in Darfur dominanter als ihre politische. Zaghawa-Händler dominierten Märkte in al-Fasher, Nyala und Geneina sowie in weiteren kleineren Marktzentren (Abdul-Jalil 1988: 30).

Nach Ibrahims Fallstudie (Ibrahim 1988a: 46) waren, bevor die Migrationen nach al-Fasher in den 1970er und 1980er Jahren einsetzten, 92,1 % der Zaghawa als Feldbauern und Viehzüchter tätig, 6,3 % in einer schulischen Ausbildung und 1,6 % Händler. Nach der Migration erwirtschafteten in al-Fasher nur noch 19,5 % ihren Lebensunterhalt durch Feldbau und Viehzucht, während die Beschäftigung im Handel auf 42,3 % anstieg. Mit diesem Beschäftigungswandel war nun etwa die Hälfte der Zaghawa im Handel tätig (Ibrahim 1988a: 47).

Damit haben die Zaghawa seit den 1970er Jahren einen tiefgreifenden wirtschaftlichen Umbruch erlebt. Durch die Betätigung im Handel konnten sie die Nachteile ihres peripheren Standortes überwinden (Ibrahim 1997: 275).

Die Solidarität der ausgewanderten mit den zurückgebliebenen Familienmitgliedern blieb stets sehr ausgeprägt. Der Transfer von größeren und kleineren Summen von Bargeld in die Heimat war keine Seltenheit; vornehmlich gingen die Sendungen direkt an die Kernfamilien (Ruppert 1988c: 74). Neben der individuellen Fürsorge wurden aber auch Gelder in der ausgewanderten Gemeinschaft gesammelt, um bestimmte benachteiligte Einzelpersonen in der Heimatregion zu unterstützen (Ruppert 1988c: 68). Ebenso wurden Gemeinschaftsprojekte, wie der Bau von Schulen, Krankenhäusern, Getreidemühlen, Moscheen und die Gründung von Lebensmittelkooperativen in den Heimatdörfern durch die finanziell gut situierten Städter unterstützt (Ibrahim, *et al.* 1991a: 95). So blieb ein Zaghawa auch in der Stadt nicht nur emotional mit seiner Herkunftsregion in Kontakt (Ruppert 1988b: 215), sondern nahm auch Einfluss auf die Entwicklungen innerhalb des Dorfes durch

regelmäßige Besuche in seiner Heimatregion (Ruppert 1988c: 73). Die ausgewanderten Zaghawa zahlten meistens weiterhin Viehsteuern, auch wenn sie keine Tiere mehr besaßen, um weiterhin die Verbindung zu ihren Herkunftsgebieten aufrecht zu erhalten (Ruppert 1988c: 72). So blieb auch nach längerer Zeit der Abwesenheit die Verbindung zwischen dem Auswanderer und seinem Heimatdorf, zwischen Stadt und Land, intensiv. Die Bereitschaft zur dauerhaften Rückkehr in das traditionelle Siedlungsgebiet schwand allerdings mit der Länge des Aufenthaltes in der Stadt (Ibrahim, *et al.* 1991a: 94). Dazu trug die Handelsaufnahme am Migrationsziel bei, die bei den Zaghawa mit hohem Prestige besetzt ist (Ruppert 1991: 9).

Die erfolgreiche Migration zu Orten und Arbeitsplätzen innerhalb und außerhalb des Sudan setzte Mobilität, Flexibilität und Assimilationsbereitschaft der Zaghawa voraus. Auch zeichneten sich die Zaghawa während der Migrationen durch eine bemerkenswerte Geschäftstüchtigkeit aus. Die erarbeiteten Profite wurden meist in Güter, Häuser, Lkw und Läden investiert; auch das gezielte Nutzen von Wechselkursschwankungen brachte ihnen hohe Gewinne ein (Ibrahim 1997: 285). Denn der Handel in der Grenzregion des Dar Zaghawa erlaubte es, Währungsschwankungen profitbringend zu nutzen. Bei schwankenden Kursen wurden die Waren im Nachbarland verkauft und Gewinne erzielt. Neben dem Handel mit materiellen Gütern etablierte sich auch ein profitabler Handel mit Vieh. Einige Zaghawa betätigten sich in der Aufzucht von günstig auf dem Markt erworbenen Tieren. Sie kauften beispielsweise günstig Rinder in südlicheren Region ein, hielten und mästeten sie einige Monate lang, um sie dann an Großhändler weiter zu verkaufen (Ibrahim 1997: 284). Ebenso kamen viele Händler mit Fleiß und Sorgfalt selbst bei Geschäften mit geringem Profit zum Erfolg.

Auch in einem weiteren Sektor, dem Transportwesen, gewannen die Zaghawa eine Überlegenheit anderen ethnischen Gruppen gegenüber. Das Transportwesen von Omdurman nach Darfur war fast ausschließlich in ihren Händen. Ein Händler mietete den Lkw in der Regel entweder zu einem festen Preis, wobei die Ware in seinem Besitz blieb, oder der Händler und der Lkw-Besitzer teilten sich das Risiko und den Profit eines Transportes. Der Mieter eines Lkw erhielt dann 10 % des Gewinns (Verkaufskosten minus Einkaufspreis und Transportkosten). Zusätzlich gehörten oft einige Güter auf dem Lkw dem Mieter selbst, mit denen er außerdem einen Gewinn erzielte. Zu den meist transportierten Waren gehörten Salz, Zucker, Reis, Speiseöl, Seife, Getreide, Kleidung, Haushaltsutensilien, elektrische Geräte und Baumaterialien. Von Darfur kamen Lkw mit Tabak, Kartoffeln, Wassermelonensamen, getrockneten Tomaten, Hibiskus, Fellen, Leder und Vieh (Rinder, Kamele und Schafe) nach

Omdurman zurück; diese Waren wurden wiederum auf dem Markt in Omdurman verkauft (Ruppert 1988c: 65).

4.4 Der Handel in Omdurman auf dem *sūq lībiyā*

Ein besonderes Beispiel für die umfassende Beteiligung der Zaghawa am Handel nach den Dürrejahre in den 1970er und 1980er Jahren ist der Markt in Omdurman. Am Stadtrand, am westlichen Ausgang der Straße in den Westen des Landes, liegt der „*sūq lībiyā*“, der wichtigste Markt in Omdurman. Hier finden Tauschgeschäfte zwischen Land- und Stadtbevölkerung statt. Die Preise sind hier geringer als in Khartum oder im Zentrum von Omdurman. Grund dafür sind die geringeren Steuern, die die Besitzer für ihre Stände am Randgebiet von Khartum bezahlen müssen (Ruppert 1988c: 69).

Die Zaghawa haben erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts eine Verbindung zu dem Markt in Omdurman aufgebaut. Diese Verbindung geht auf wenige Händler und Viehhändler, sowie auf Lkw-Fahrer zurück, die bereits vor dieser Zeit eine Verbindung zu Omdurman hatten. Sie hatten ihre Niederlassungen und Geschäfte in Omdurman gegründet und holten im Laufe der Jahre ihre Verwandten nach, die sich ebenfalls im Handel etablierten, so dass die Gruppe von Zaghawa langsam wuchs (Ruppert 1988c: 65). Der Erfolg ihrer Verwandten in der Ferne beeindruckte viele junge Zaghawa, die ebenfalls den Weg nach Omdurman auf sich nahmen, um entweder permanent dort zu bleiben oder Omdurman als Durchgangsstation auf dem Weg in die Ölländer oder in den Jemen zu nutzen. Die ansässigen Verwandten fühlten sich aufgrund der ethnischen und sozialen Verbindung verpflichtet, den Neuankömmlingen zu helfen (Ruppert 1988c: 66).

Erst mit den 1970er Jahren wurde der Strom der Emigranten größer, deren Weg meist über al-Fasher nach Omdurman führte. Ruppert spricht in den 1980er Jahren von etwa 30.000 Zaghawa, die in Omdurman lebten. Der Großteil dieser Personen nahm im Zuge dessen aktiv und selbstständig am Handel teil (Ruppert 1988c: 65). Ruppert beziffert 1.815 offiziell gemeldete Zaghawa-Händler für das Jahr 1985, während er betont, dass die Schätzungen bei 3.500 liegen (Ruppert 1988c: 69). Auf dem *sūq lībiyā* am westlichen Rand von Omdurman verschafften sich die Zaghawa innerhalb einer kurzen Zeit eine starke wirtschaftliche Stellung als Händler. Die Zaghawa, die sich auf dem Markt als Händler betätigten, wurden durch die Stadtbevölkerung akzeptiert, da sie sich gut an das städtische Leben anpassten. Auch als Konsumenten und Investoren waren sie ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Hauptstadt (Ruppert 1988b: 216). Auch wenn sie auf der Familienebene enge Verbindungen besaßen, waren sie dennoch auch nach außen offen und großzügig (Ruppert 1988c: 65).

Neuankömmlinge aus dem Dar Zaghawa konnten stets auf Unterstützung durch ihre etablierten Verwandten rechnen, wenn sie in Handelsgeschäfte einstiegen. Meist wurden sie durch erfolgreichere Händler beauftragt, als Subunternehmer ein begrenztes Angebot anzubieten und für sie in Kommission zu verkaufen. Üblicherweise begann ein Zaghawa sein Geschäft mit einem kleinen Tisch (*tablīya*) oder einer kleinen Plane (*farša*), auf denen er seine Ware anbieten konnte. Das Verhältnis zwischen dem Neuankömmling und dem bereits etablierten Familienmitglied basierte auf gegenseitigem Vertrauen. Wenn der Neuankömmling ausreichend Kapital als Kleinhändler erwirtschaftet hatte, versuchte er einen eigenen Laden zu eröffnen; meistens erfolgte dieser Übergang von dem *tablīya* zu einer *rakūba*, einem einfachen Ladenstand. Erst in einem nächsten Schritt eröffnete er einen festen Laden (*dukkān*) (Ruppert 1991: 9). Bei diesen wirtschaftlichen Expansionen konnte der Neuankömmling stets auf die Unterstützung anderer Familienmitglieder bauen. Ruppert ist überzeugt, dass dieses System, basierend auf der sozialen Einbindung und aufgrund der sozialen Kontrolle von Einzelnen, nicht ausgenutzt werden konnte (Ruppert 1988c: 67). Durch die familiären Netzwerke wurde der folgenden Generation der Zugang zu neuen Beschäftigungen erleichtert. Ob und in welchem Maß die Gewinne in der Familie verteilt wurden, hing vom Grad der Blutsverwandtschaft ab. Durch diese Vorgehensweise hatte der junge Händler die Möglichkeit, Erfahrungen und Eigenkapital zu erwirtschaften, um selbstständig Handelsgeschäfte und -beziehungen aufzubauen. Wenn sich der junge Händler für selbstständiges Arbeiten als ungeeignet erwies, wurde er von einem etablierten Händler in ein Angestelltenverhältnis übernommen (Ruppert 1988c: 67).

Die meisten Läden besaßen eine unterschiedliche Palette von Waren und hatten sich nicht auf bestimmte Güter spezialisiert. Die bevorzugten Handelsgeschäfte umfassten Kleidung, Schuhe, Parfüm und alltägliche Gebrauchsgegenstände. Viele Zaghawa arbeiteten auch als Schneider. Einige Beschäftigungen wurden aber auch in städtischen Kontexten gemieden. Dazu gehörten die Schmiede, das Töpfern, die Gold- und Silberschmiede, ebenso die Schlachtung, das Dienen in anderen Haushalten sowie das Waschen von fremder Kleidung (Ibrahim 1988a: 48). In anderen Regionen – wie Libyen – betätigten sich Zaghawa allerdings auch in diesen Arbeitsfeldern (Ibrahim 1988a: 49).

Somit konzentrierten sich die Handelsbeziehungen der Zaghawa auf den Markt in Omdurman. Sobald dort ein Überschussangebot von Diesel, Öl, Zucker oder ähnlichem vorhanden war, wussten sie davon, kauften diese Waren in großen Mengen auf und verkauften sie auf entfernten Märkten, meist in Darfur, mit entsprechendem Aufschlag. Verschiedene Händler in Tiné äußerten sich Ibrahim gegenüber dazu folgendermaßen:

„When consumer goods, such as fuel, soap, salt, sugar and tea, which are mostly state controlled, become abundant and low in price, I order my agents to buy large amounts of these to send me on a lorry.”

„As the Sudanese pound is always dropping rapidly in value, you should always quickly convert money into goods.”

„Buy anything to be stored and it will rise in value.”
(Ibrahim 1997: 283)

Obwohl sich zwar ein Großteil, aber längst nicht alle Zaghawa im Handel betätigen, werden zu Beginn des 21. Jahrhunderts die Zaghawa im Sudan von außen als reine Händlergesellschaft gesehen. Tatsächlich sind etwa 50 % der in Omdurman lebenden Familien im Handel tätig. Handel stellt somit die Hauptbeschäftigung der Emigranten dar, die nach Omdurman gingen. Dieses Berufsziel war geprägt durch das Vorbild jener, die Erfolge als Händler vorweisen konnten, seltene Güter bei ihren Besuchen in der Heimat mitbrachten und verkauften und damit an Ansehen gewannen (Ruppert 1988c: 66).

Durch den Aufbau und ihre Ausweitung der Handelsgeschäfte ist es den Zaghawa gelungen, in Konkurrenz mit den seit langem etablierten nördlichen Gruppen in Omdurman und den seit vielen Jahren etablierten *ğallāba*-Händlern, dauerhafte und profitable Händlerniederlassungen zu gründen. So haben die Zaghawa den größten informellen Markt im Land, den *sūq libiyā*, im Westen Omdurmans gegründet und passen ihre Handelsgeschäfte den äußeren Bedingungen an. Durch die Handelseinbußen im Osten des Landes während des Darfur-Konflikts richteten sie ihren Handel nach Ägypten, zur Arabischen Halbinsel und nach Asien aus (Chevrillon-Guibert 2007: 136).

Durch diese Entwicklung sind die Zaghawa als eine Gruppe von Agro-Pastoralisten, deren traditionelles Siedlungsgebiet von Dürrekrisen extrem belastet wurde, zu einer Beschäftigung als Händler und damit zu einem ertragreichen Metier übergegangen. Mittels dieser wirtschaftlichen Transformation wurde ihre Abhängigkeit von Klima und Umwelt verringert, die Stabilität und Prosperität der Gesellschaft hingegen verbessert (Ibrahim 1997: 275).

4.5 Die Zaghawa im Vergleich mit anderen ethnischen Gruppen

Während andere Gruppen in erster Linie emigrierten, um Gelder für ein bestimmtes, begrenztes Ziel zu erreichen, etwa um bestimmte Waren einzukaufen oder um zu heiraten, hatten die Zaghawa das vorrangige Ziel, ein eigenes Geschäft zu führen und dieses zu vergrößern. Entsprechend setzten sie die Profite aus Lohnarbeit oder durch Viehverkäufe

direkt dafür ein. Diese Ziele unterschieden sich im Migrationsmotiv von anderen Gruppen im Sudan (Ibrahim 1988a: 47).

Die Zaghawa und die Midob gehören beide zu den nicht-arabischen Bevölkerungsgruppen im Nord-Darfur. Die Midob leben östlich der Zaghawa um den *ǧabal* Midob, mit Malha als Zentrum. Ihre Siedlungsgebiete sind gleichermaßen an der Peripherie des Landes gelegen, wurden gleichermaßen arabisiert und sind Muslime. Die Entfernungen ihrer Siedlungsgebiete zur Hauptstadt sind etwa gleich groß, Transportmöglichkeiten in gleicher Weise mangelhaft. Beide Gruppen sind Agro-Pastoralisten, besitzen Kamele, Rinder, Schafe und Ziegen und bauen Hirse an (Ibrahim 1998: 135). Durch diese ähnlichen Voraussetzungen lässt sich das Migrationsverhalten der beiden Gruppen vergleichen. Der Vergleich zeigt, dass die Zaghawa in der Vergangenheit wirtschaftlich erfolgreicher waren als die Midob. Dies lässt sich zum einen damit begründen, dass die Auswanderung der Zaghawa früher einsetzte und sie zeitiger auf bereits bestehende ethnische Netzwerke in Libyen oder den arabischen Ölländern zurückgreifen, aufbauen und an den neuen Standorten einen Neuanfang beginnen konnten. Darüber hinaus kam den Zaghawa ihre hohe Familiensolidarität stets zugute (Ibrahim 1998: 135). Die Midob begannen im Gegensatz zu den Zaghawa erst in den 1980er Jahren ihre Region zu verlassen; zu dem Zeitpunkt war die Arbeitslage in den arabischen Ländern deutlich schwieriger als noch in den 1970er Jahren. Auch die Midob verfügten über einen guten Familienzusammenhalt und über eine gegenseitige Hilfsbereitschaft. Doch aufgrund einer eher ärmlichen Situation an dem neuen Standort war die Hilfe von Familienmitgliedern oft nur eingeschränkt möglich. So fand ein Midob zwar Schlafmöglichkeiten und Nahrung bei einem Verwandten in der Stadt, konnte aber kein Startkapital erwarten, welches viele Zaghawa durch Familienmitglieder erhielten (Ibrahim 1998: 137).

Die vorrangigen Gründe, warum die Zaghawa früher auswanderten, sind darauf zurückzuführen, dass im Siedlungsgebiet der Midob in den Dürren der 1970er Jahre 80 mm mehr Niederschlag fiel als im Dar Zaghawa; somit hatte die Dürre im Dar Zaghawa drastischere Folgen. Demzufolge waren die Zaghawa zu einem früheren Zeitpunkt und in größerem Maße zur Auswanderung gezwungen, während die Midob länger blieben. Ein weiterer Grund der schnelleren Auswanderung könnte darin liegen, dass während der Kolonialzeit die Oberhäupter der Zaghawa die britischen Kolonialmächte gebeten hatten, ausgewanderte Zaghawa zu Zwecken der Steuerzahlungen ins Heimatland zurück zu bringen. Als die Kontrolle der Oberhäupter nachließ, nutzten viele die gegebenen Möglichkeiten, um wieder auszuwandern.

Ein weiterer Punkt, der den emigrierten Zaghawa Vorteile brachte, war ihre bessere Schulbildung. Die Zaghawa hatten stets sehr viel Wert auf Schulbildung gelegt, so dass fast alle Kinder zumindest eine Grundschulbildung besaßen. Ebenso war eine hohe Zahl von Zaghawa im Besitz eines Hochschulabschlusses.⁹⁰ Dies war bei den Midob anders; nur wenige Kinder besuchten die Schule, da sie ihre Kinder in erster Linie als Hirten für ihre Tiere einsetzten. Viele der Midob waren illegal und unwissend nach Libyen ausgereist, so dass einige bereits auf dem Weg ihr Leben verloren oder von der Polizei aufgegriffen wurden. Selbst wenn sie in Libyen ankamen, arbeiteten sie meist nur schlecht bezahlt als Hirten für Libyer, so dass sie kein Geld sparen konnten. Das wenige Bargeld, das sie versuchten mit zurückzunehmen, wurde oft von der Polizei konfisziert. So kamen die meisten Midob ärmer zurück als sie ausgezogen waren. Tatsächlich ließ sich beobachten, dass die Midob in ihren Bemühungen nicht so erfolgreich waren wie ihre Nachbarn, die Zaghawa (Ibrahim 1998: 137). Ferner war die Bereitschaft der Midob, neue Berufe zu erlernen, geringer als bei den Zaghawa. Sie versuchten im Gegenteil, ihre Söhne vornehmlich als Hirten zu Hause zu beschäftigen (Ruppert 1988b: 214).

Auch im Vergleich zu den Handandawa, die aus der Region südlich von Port Sudan kommen, bestanden erhebliche Unterschiede. Während die Abwanderung in die Stadt und die Gründung eines Geschäftes bei den Zaghawa einen hohen Prestigegewinn bedeutete, war die Migration in die Stadt in den Augen der Handandawa ein Abstieg und nur aus einer Notsituation heraus eine gebilligte Möglichkeit. Ebenso war der soziale Druck, Gäste freundlich aufzunehmen, bei den Handandawa weniger hoch. Während sich in einem Haushalt eines Zaghawa in der Stadt oft mehrere Mitglieder eines Dorfes als Gäste aufhielten, um Arbeit zu suchen, war dies bei den Handandawa selten der Fall (Ruppert 1988b: 215).

4.6 Zusammenfassung

Durch die prekären Lebensumstände, welche die Zaghawa seit vielen Dekaden erfahren und erlebt haben, waren sie zu Mobilität und Flexibilität gezwungen. Somit wurden sie für ihre hohe Beweglichkeit, Kreativität und Ausdauer in der Bewältigung von neuen Situationen bekannt (Ibrahim 1997: 285). Nur durch ihre hohe Mobilitätsbereitschaft waren sie imstande, die extremen Dürrejahre mit eingeschränkten wirtschaftlichen Möglichkeiten in ihrem Siedlungsgebiet zu bewältigen. Je nach Zeitraum waren entweder die ökonomischen Gründe für eine Abwanderung vordergründig, zu anderen Zeiten waren es politische, religiöse oder

⁹⁰ Durch ihre engen Beziehungen insbesondere nach al-Fasher, aber auch nach Omdurman und Khartum, wurden viele Männer und Frauen der Zaghawa dorthin geschickt, um eine Hochschulausbildung aufzunehmen.

ökologische Motive. Unabhängig von ihren Beweggründen waren sie zu allen Zeiten dank ihrer Flexibilität einerseits schnell bereit, ihren Wohnort zu wechseln, und andererseits fähig, ihre wirtschaftlichen Beschäftigungen den neuen Gegebenheiten anzupassen. So waren viele Zaghawa Bodenbauer, Viehzüchter, Händler und zivile Angestellte zur gleichen Zeit (Ibrahim 1988a: 44).

Die Orientierung ins städtische Umfeld oder in die Ölländer war gerade für viele junge Zaghawa oft der einzige Ausweg aus der Not in ihrem Siedlungsgebiet. Der Großteil der Männer der Zaghawa zwischen 20 und 50 Jahren sammelte somit Erfahrungen mit Arbeitsmigration innerhalb oder außerhalb des Dar Zaghawa (Ibrahim 1997: 277). Daraus entwickelte sich die Ausweitung ihrer Betätigungen im Handel über die Grenzen ihres traditionellen Habitats hinweg. Oftmals geschah dies auch über Schmuggelaktivitäten in den unkontrollierten Wüstengebieten. An den Migrationszielen erwirtschafteten viele Zaghawa mit Erfolg Ersparnisse, die sie nach ihrer Heimkehr oder vor Ort in den Handel investieren konnten. Dabei kamen ihnen ihre Solidarität und ihre Netzwerke innerhalb sowie außerhalb des Sudan und die sich daraus ergebende gegenseitige finanzielle Unterstützung zugute und führte zu ihrem – verglichen mit anderen Emigranten – enormen wirtschaftlichen Erfolg in den Destinationsregionen (Ibrahim 1988a: 56).

Während die Zaghawa vor wenigen Dekaden noch überwiegend Viehzucht und Regenfeldbau betrieben, gingen – gezwungen durch die Dürren – viele dazu über, profitablen Handel zu treiben, so dass sie sich als Gruppe die Stellung eines Händlervolkes erarbeiten konnten und anderen traditionellen Händlereliten, wie den *ǧallāba*, in Darfur und weiteren Teilen des Sudan den Platz streitig machten.

Damit konnten die Zaghawa im Laufe der letzten vierzig Jahre eine Transformation von Agro-Pastoralisten zu Händlern vollziehen. Der Wüstenhandel in einem Gebiet wie dem Dar Zaghawa erfordert eine ähnliche Ausdauer wie der einst weitverbreitete Kameldiebstahl. Kondition, Hartnäckigkeit und Kenntnis der regionalen Bedingungen sind nicht nur für Kameldiebstähle, sondern auch für einen Wüstenhandel unabdingbar. In früheren Schriften wurden die Zaghawa oft als kriegerisch mit einer erwähnenswerten Ausdauer und Zielorientierung erwähnt; auch von ihren südlich lebenden Nachbarn wurden sie immer wieder als zäh, hartnäckig und widerstandsfähig beschrieben (Harir 1986: xvii). Diese Charakteristika waren einst für die gefürchteten Kameldiebstähle von Vorteil; gleiche Charakterzüge setzen sie nun neben dem Wüstenhandel auch in dem Weidemanagement ihrer Kamelherden ein. Im Folgenden soll daher zunächst ausführlicher auf das Kamel, seine Anpassungsfähigkeit und seinen Einsatz in der ariden Zone sowie auf den

Kamelpastoralismus der Zaghawa eingegangen werden, weil ihre großen Herden letztlich auch auf ihre Kameldiebstähle zurück gehen. Ihre großen Kamelherden legen – zusammen mit ihrer erworbenen Händlermentalität – die Grundlage für einen ertragreichen Transsahara-Kamelhandel.

5 Kamelpastoralismus im Dar Zaghawa

5.1 Das Kamel: Entwicklung und Verbreitung

Die Familie der Kamele (*Camelidae*) wird in Neuwelt- und Altweltkamele unterteilt. Die Familie der Neuweltkamele, auch als Kleinkamele bezeichnet, umfasst die Gattungen der Lama, Vikunja und Alpaka, die keinen Höcker aufweisen. In der Familie der Altweltkamele werden ein- und zweihöckrige Kamele unterschieden, die die lateinische Bezeichnung *Camelus dromedarius* und *Camelus bactrianus* tragen (Mason 1984: 17). Das zweihöckrige Kamel, auch als Trampeltier bezeichnet, unterscheidet sich vom einhöckrigen Dromedar nicht nur durch die Höckeranzahl, es hat ferner mehr Wolle, ist von kleinerer Statur mit einem massigen Körper, trägt eine dunklere Fellfarbe und ist besonders gut an kalte Temperaturen angepasst. Das Dromedar, von *dromas* (griech. schnell laufend), zeichnet sich durch längere Beine, höhere Laufgeschwindigkeiten, weniger Wolle und hellere Sandfarben aus. Durch die höhere Anpassungsfähigkeit an die heißen Temperaturen sind Dromedare die Kamele, die in den ariden und semi-ariden Regionen Nordafrikas zu Hause sind, in erster Linie nördlich des 13. Breitengrades (Mason 1984: 18).

Die Evolution der Kamelarten lässt sich bis ins tertiäre Eozän⁹¹ (vor etwa 65 Millionen Jahren) datieren. Zu dieser Zeit entwickelte sich eine Urform im heutigen Nordamerika, die sich in folgenden Entwicklungsschritten bis nach Asien und Südamerika ausbreitete. In Südamerika bildete sich die Urform zur späteren Form der Neuweltkamele aus. In Asien entwickelte es sich als Altweltkamel zum ein- und zweihöckrigen Kamel. Das zweihöckrige Kamel ist bis heute insbesondere in Asien weit verbreitet. Das einhöckrige Kamel dagegen gelangte ins östliche Europa, nach Arabien und Nordafrika. Funde in Palästina, datiert um 1800 v. Chr., bekräftigen die These der Herkunft aus dem südwestlichen Asien. Archäologische Spuren von Kamelen und ihrer Domestizierung sind seit 2500 v. Chr. im Nahen Osten nachgewiesen (Mason 1984: 23). Es wird davon ausgegangen, dass das Dromedar zwischen dem zweiten und dritten Jahrtausend v. Chr. im südlichen Arabien domestiziert wurde. Der erste dokumentierte umfangreiche Gebrauch von domestizierten Kamelen in Arabien stammt aus dem elften Jahrhundert v. Chr. aus der Region des heutigen Syrien (Gauthier-Pilters & Dagg 1981: 116). Analog dazu wird angenommen, dass bereits einige Jahrhunderte v. Chr. in Ägypten domestizierte Kamele in geringem Umfang benutzt wurden. Von dort verbreiteten sich die Kamele bis nach Nord- und Zentralafrika (Gauthier-

⁹¹ Entstehung der Säugetiere, erste Menschenarten in Afrika.

Pilters & Dagg 1981: 117-118). Das zweihöckrige Kamel wurde vermutlich um 3000 v. Chr. in der Region des heutigen Iran domestiziert (Mason 1984: 16).

Nachgewiesen, dass Kamele als Last- und Reittiere ab dem ersten Jahrhundert n. Chr. in Nordafrika Verwendung fanden. In der Zeit zwischen 46 v. Chr. und 363 n. Chr. begannen die Römer in Nordafrika in ihrer Armee Kamele zu verwenden (Ogunremi 1982: 98). Doch erst mit der arabischen Invasion zwischen dem siebten und elften Jahrhundert wurden Kamele zahlreich über Ägypten nach Nordafrika gebracht und vielfältig verwendet (Adu Boahen 1962: 349; Mason 1984: 25). Anderen Thesen zufolge fand eine Verbreitung der Kamele im Sudan nicht über Ägypten statt, sondern von Arabien aus über das rote Meer (Mason 1984: 25). Im Sudan wird der älteste Fund auf etwa das erste Jahrhundert v. Chr. datiert (El-Amin 1984: 36).

Im Laufe der Entwicklung und Verbreitung liegt die Kamelpopulation weltweit nach Daten der FAO⁹² für 2001 bei etwa 19 Millionen Tieren (Farah & Fisher 2004: 15). Davon leben etwa 15 Millionen auf dem afrikanischen Kontinent und die restlichen vier Millionen in Asien. Von der Gesamtpopulation fallen 17 Millionen allein auf das Dromedar. Elf Millionen der Dromedare, also etwa zwei Drittel der Weltpopulation, leben in den ariden Zonen Afrikas, d.h. in den Ländern Somalia, Sudan, Tschad, Äthiopien und Kenia. Wie exakt diese Daten sind, ist fraglich, weil in vielen Wüstenländern die Kamelpopulation nur geschätzt wird. Die Kamelzüchter sind in erster Linie Nomaden oder Semi-Nomaden und daher mobil, ferner versuchen sie oftmals offizielle Zählungen zu umgehen.⁹³ Nach den Daten der FAO liegen für den Tschad und den Sudan folgende Zahlen vor: Tschad 725.000 Kamele, Sudan 3.200.000 Kamele (Farah & Fisher 2004: 15). Für die einzelnen Regionen im Darfur wurde (1976) zwischen Nord-Darfur mit 226.103 Tieren und Süd-Darfur mit 142.083 Tieren differenziert, für den gesamten Sudan wurden für den gleichen Zeitraum etwa 2.360.862 Kamele geschätzt (El-Amin 1984: 38). Für den Tschad gibt Chapelle, basierend auf Daten von 1970, 355.000 Kamele an (Chapelle 1986: 91), während Clanet für das Jahr 2000 die Kamelpopulation mit 1.500.000 angibt, basierend auf einer geschätzten Wachstumsrate von jährlichen 3 % und den offiziellen Zahlen des tschadischen Ministeriums für Viehhaltung mit 1.169.803 Tieren für das Jahr 2000 (Clanet, *et al.* 2006: 34). Im Sudan sowie im Tschad leben die größten Kamelpopulationen in den ariden und semi-ariden Gebieten nördlich des 13. Breitengrades. In diesen Gebieten liegt der jährliche Niederschlag unter 350 mm.

⁹² Food and Agriculture Organization of the United Nation.

⁹³ Viehzüchter fürchten häufig durch Zählungen ihrer Tiere Viehsteuern unterzogen zu werden, so dass sie versuchen, offizielle Zählungen zu vermeiden.

5.2 Die Anpassungsfähigkeit des Kamels an seine Umgebung

Im Laufe der Entwicklungsgeschichte hat sich das Kamel⁹⁴ optimal an die Wüstenbedingungen angepasst, so dass es dort überleben, sich vermehren und dem Menschen dienen kann. Kein anderes Säugetier ist so gut an seine aride Umgebung angepasst wie das Kamel (Cockrill 1984: 7). Die Kamele sind die einzigen Säugetiere, die die Wüsten nutzen und in diesen ariden und semi-ariden Klimagebieten tagelang ohne Wasser leben können. Innerhalb seiner Entwicklung hat das einhöckrige Kamel seine gesamte Konstitution an die ariden Gebiete anpassen können: Es hat im Zuge der Evolution nur noch zwei Zehen mit einer ledernen Sohle herausgebildet, um die weiten Sandflächen optimal überqueren zu können. Die weich-zähe, lederne Sohle dient als Kissen, das das Gewicht des Körpers aufnimmt und zu leisen Schritten führt (El-Amin 1984: 40). Die überproportional großen Sohlen verhindern ein Einsinken im Sand, so dass ein Laufen auch im tiefen Sand möglich ist. Die „Schwielensohler“ bilden eine Untergruppe in der Familie der Paarhufer. Im Gegensatz zu den meisten anderen Paarhufern berühren die Kamele nur mit dem letzten und vorletzten Zehenglied den Boden. Jeweils zwei Zehen, die Mittelstrahler, bilden das statische Gerüst; die anderen Zehen sind zurückgebildet. Sie tragen statt Hufschalen gebogene Nägel, wodurch nur die Vorderseite der Füße geschützt ist. Mit einer Schrittlänge von etwa einem Meter kann das Kamel in kurzer Zeit weite Strecken zurück legen, bis zu 150 km in 15-20 Stunden oder 300 km in zwei Tagen (Gauthier-Pilters & Dagg 1981: 101). Das Gewicht, das von einem Kamel getragen werden kann, richtet sich nach Tragdauer und Lasttier. Die Traglast ist dadurch begrenzt, dass das Kamel mit der Last auf seinem Rücken aufstehen muss. Ist die Last zu schwer, ist das Kamel unfähig, seine Hinterbeine aufzurichten. Die durchschnittliche Traglast bei langen Strecken beträgt etwa 150 kg, bei kurzen Strecken rund 300 kg. Kamele mit einem Eigengewicht von etwa 600 kg tragen auch Lasten zwischen 200 und 325 kg über Tagesstrecken hinweg und bis zu 475 kg über kurze Strecken (Gauthier-Pilters & Dagg 1981: 109-110). Durch seine Ausdauer, Zähigkeit und Kraft hat das Kamel in seiner klassischen Rolle als Transporttier seinen Beinamen „Schiff der Wüste“ bekommen (Cockrill 1984: 9).

Die Nüstern des Kamels können geschlossen, das Eindringen von Sand somit verhindert werden. Die Augen sind mit langen Wimpern geschützt, die auch in Sandstürmen verlässlichen Schutz geben. Das Kamel kann im hellen Tageslicht, wie auch in der Nacht gut sehen (Gauthier-Pilters & Dagg 1981: 68). Die Unterlippe ist zweigeteilt, was das Fressen von Blättern an dornigen Zweigen ermöglicht. Mit seinem langen Hals erreicht das Kamel Äste von größeren Bäumen bis zu einer Höhe von 3,5 Metern, die für andere Tiere

⁹⁴ Im Folgenden wird unter Kamel das einhöckrige Dromedar (*Camelus dromedarius*) verstanden.

unerreichbar sind. Der Höcker ist ein Fettpolster und dient als Energielieferant in Dürrezeiten. Der Wasserhaushalt eines Kamels ist an die Umweltbedingungen angepasst: Bis zu 100 Liter Wasser auf einmal kann das Kamel nach einigen Tagen ohne Wasser bei einer Tränkung wieder zu sich nehmen (El-Amin 1984: 41). Es lässt sich wissenschaftlich nicht belegen, dass Kamele Wasser in ihrem Körper sammeln und bevorraten können, da es keinen ausschließlichen Wasserspeicher gibt (Gauthier-Pilters & Dagg 1981: 71). Vielmehr besitzen Kamele wie kein anders Lebewesen wirksame Mechanismen, Körperflüssigkeiten weder durch Transpiration noch durch die Ausscheidung von Kot und Urin abzugeben, sondern im Organismus zurückzuhalten, so dass weniger Wasser verbraucht wird. Selbst wenn das Kamel bis zu 30 % seines Wassergehaltes verliert, ist es weiterhin leistungsfähig, während ein Mensch schon bei einem Verlust von 12 % dem Tod nah ist. So kann es, abhängig von Futter, Temperatur, Jahreszeit, Lasten und zurückzulegender Strecke über mehrere Tage ohne Wasser auskommen. In der heißen Jahreszeit kann Wasserverlust durch eine Regulierung der Körpertemperatur reduziert werden, dazu kommt dem Kamel die gute Wärmedämmung seines Felles und der Haut zugute, welche die Verdunstung zusätzlich herabsetzt. Ferner kann das Kamel seine Körpertemperatur an die Umgebungstemperatur anpassen: die hohe Körpertemperatur setzt das Kamel während des heißen Tages herab und vermeidet die Notwendigkeit zum Schwitzen und damit einen Wasserverlust. Die Temperaturschwankungen des Wüstentieres können zwischen 34,2°C und 40,7°C liegen (Gauthier-Pilters & Dagg 1981: 71-72). Die Wärme des Tages speichert das Kamel und verbraucht sie des Nachts (El-Amin 1984: 42).

Besonders auffällig ist die Überlegenheit des Kamels anderen Nutztieren gegenüber unter extrem schwierigen Bedingungen, wenn Futter und Wasser knapp sind. In Dürrezeiten leiden Kamele weniger als andere Tiere: Wenn Rinderherden in Dürrezeiten auf die Hälfte dezimiert werden, ist in Kamelherden ein Verlust von nur 20 % zu verzeichnen. Als Futter ziehen Kamele Bäume, Sträucher und Dornbüsche vor, die auch in Dürrezeiten Futter liefern, während andere Herdentiere vorwiegend Gräser fressen (Cockrill 1984: 11). Kamele gehen mit der Weide behutsam um, während Ziegen und Rinder dazu neigen, die natürlichen Flächen zu überweiden. Kamele sind beim Weiden ständig in Bewegung und bleiben nie lange an einem Ort. Sie fressen nur wenige Blätter von jedem Busch und fressen nur kleine einzeln wachsende Büsche vollständig auf, während Schafe Büsche bis zu den Wurzeln fressen und Ziegen in die Bäume hinein klettern (Gauthier-Pilters 1984: 415). Wenn die Vegetation erschöpft ist, lassen die Hirten ihre Kamele auf der Suche nach Futter oft alleine ziehen, statt sie als Herde zu weiden, so dass sie in kleinen Gruppen das Nötigste an Nahrung

finden können. Durch die Flexibilität wird eine zu hohe Herdenkonzentration in einem bestimmten Gebiet vermieden. Allerdings ist die Gefahr von Kameldiebstählen bei dieser Weidetechnik sehr hoch, so dass sie im Dar Zaghawa nur selten angewandt wird. Kamele kommen nach einer Zeit der Abwesenheit in die Region zurück, in der sie aufgewachsen sind. Stuten ziehen nach der Regenzeit in die Region zurück, wo sie das erste Mal gefohlt haben, so dass Kamele, die aus ihrer Region versetzt wurden, nicht einfach zu weiden sind (Gauthier-Pilters 1984: 416).

„Camels have been found to escape to remote feeding grounds, which they had kept in ‚good memory‘, and to cover 100 km in 24 hours without stopping.“ (Gauthier-Pilters 1984: 416)

An Futtermenge benötigen schwer arbeitende Kamele etwa 30-50 kg Futter am Tag (Gauthier-Pilters 1984: 419). Nach Regenfällen kann das Futter bis zu 80 % Wasser enthalten, so dass die Tiere mit dem 30-40 kg Gesamtfutter tatsächlich nur acht bis zwölf Kilogramm Trockenfutter am Tag zu sich nehmen. Ein weidendes Kamel ist pro Tag, ungeachtet der Weidequalität, acht bis zehn Stunden mit Fressen beschäftigt und nimmt dabei selten mehr als 10-20 kg Futter, d.h. 5-10 kg Trockenfutter auf. Die Aufnahme von etwa sechs bis sieben Kilogramm Trockenfutter reicht Kamelen aus, um 120 kg Lasten sechs Stunden lang mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von fünf Kilometer pro Stunde zu tragen. Kamele können über mehrere Monate hinweg mit einer täglichen Ration von fünf Kilogramm Trockenfutter überleben (Gauthier-Pilters 1984: 420). Die Anzahl der Bisse, die ein Kamel in einer Stunde an Büschen und Bäumen nimmt, variiert zwischen 200-700 (Gauthier-Pilters 1984: 421). Bei der täglichen Futtersuche legen die Kamele etwa 20-30 km zurück. In den warmen Monaten rasten die Kamele in der heißen Mittagszeit einige Stunden und legen sich dabei in Sonnenrichtung, so dass nur der kleinste Teil ihres Körpers direkt von der Sonne angestrahlt wird. Da die Reflexion auf sandigem Boden besonders hoch ist, liegen sie eng zusammen, um sich gegenseitig vor der Strahlung zu schützen, weil von den umgebenden Kamelen weniger Hitze abstrahlt, als von dem sandigen Boden (Gauthier-Pilters 1984: 427).

Durch ihre Fähigkeit, die spärlichen und verstreuten Ressourcen der ariden und semi-ariden Gebiete so effektiv in hochwertige Nahrungsmittel wie Fleisch und Milch umzuwandeln, ermöglichen sie den Menschen, abgelegene Regionen weiträumig zu erschließen und zu nutzen (Scholz 1995: 52). Der Nutzen der Kamele liegt insbesondere für die nomadischen Gruppen in seinen Transportleistungen und seiner Ausdauer über weite Entfernungen. Darüber hinaus liefern Kamele Wolle, Haut, Leder, Blut, Urin, Dung, Fleisch und Milch (bis zu 20 Liter am Tag). Das Kamel ist „an das Leben in Trockenräumen extrem angepasst, vielfältig einsatzfähig und nutzbar und daher für die daselbst subsistent zu leben bemühten

oder gezwungenen Menschen, wie sie die Nomaden darstellen, in ganz besonderer Weise geeignet.“ (Scholz 1995: 66). Im Zuge der Sesshaftwerdung von nomadischen Gruppen verlieren die Kamele ihre klassische Bedeutung als Reit- und Transporttiere immer mehr. Sie werden in vielen Regionen durch motorisierte Fahrzeuge und Lastwagen ersetzt. Da ihre Funktion als Transportmittel häufig nicht mehr benötigt wird, bekommen die Kamele meist nur noch den Status als Schlachtvieh; ihre Funktion wird dann auf die eines Fleischlieferanten minimiert (Gauthier-Pilters 1984: 429). Auf die Funktion des Kamels als Fleischlieferanten wird im Folgenden noch näher eingegangen werden.

5.3 Kamele im Sudan und im Dar Zaghawa sowie ihre Verwendung

Im Sudan werden verschiedene Kamelrassen gezüchtet. Die bevorzugte Rasse ist das „Kababish-Kamel“, auch „Arabisches Kamel“ genannt. Es hat einen kräftigen Körperbau und wird vornehmlich als Reit- und Lastkamel verwendet. Diese Rasse wird in erster Linie von den ethnischen Gruppen der Kababish, Hamar, Kawahla, Zaghawa, Maidob, Shenabla und Zaiadya gezüchtet. Das Kababish-Kamel ist groß, sandig-grau und hat einen kräftigen Körperbau mit einem ausgeprägten Höcker. Diese Rasse wiegt zwischen 400 und 500 kg und kann etwa 275 kg über 25-30 km am Tag tragen. Diese Kamele sind wegen ihrer Schnelligkeit und ihres guten Aussehens besonders beliebt. Eine weitere Art ist das „Rashaidi-Kamel“. Es ist rötlicher, kleiner und weniger zahlreich vertreten. Die Rasse der „Bishari“ wird in erster Linie als Renn- und Reitkamel verwendet, es ist kleiner und leichter als das „Rashaidi“. Es ist aber kräftiger und größer als das „Anafi-Kamel“ und wird vorwiegend im Nordosten des Sudan gezüchtet. Das „Anafi“ ist das schnellste Kamel unter den Rassen im Sudan. Es hat lange Beine, eine helle Farbe, einen kleinen Höcker und einen langen dünnen Kopf (El-Amin 1984: 40).

Die Kamele im Dar Zaghawa sind kräftige Tiere, die in erster Linie zum Transport verwendet werden. Sie sind eine Züchtung aus „Kababish“ und „Tibesti-Kamelen“. „Tibesti-Kamele“, die primär im Norden des Tschad gezüchtet werden, können auf kurzen Strecken bis zu 300 kg tragen. Die Kamele der Kababish in Nord-Kordofan dagegen sind schneller, aber für Transporte weniger gut geeignet als die Kamele aus dem Tibesti. Die Zaghawa beurteilen die Kamele sowohl nach bestimmten Rassen als auch nach bestimmten Färbungen. Als besonders wertvoll gelten die Farben weiß (*terri*), grün⁹⁵ (*gir*) oder sandfarben (*bri*), während schwarz (*meri*) als weniger schön gilt.

⁹⁵ Mit „grün“ werden Kamele mit einer schmutzig-grauen Farbe assoziiert.

Ali, ein Zaghawa Kamelzüchter, ist der Meinung, dass die Kamele im Dar Zaghawa die besten Kamele in der Tschad-Sudanregion sind, was er mit den natürlichen Rahmenbedingungen der nördlichen Regionen, die für Kamele besonders geeignet sind, begründet. Die Kamele der nördlichen Regionen sind im Gegensatz zu den Kamelen der *‘arab* aus den südlicheren Gebieten gesünder, ausdauernder, belastbarer und daher auch teurer. Er stützt seine Argumentation auf seine Erfahrung im überregionalen Kamelhandel, wo er beobachtete, dass die Kamele aus den nördlichen Regionen zäher sind und ein größeres Durchhaltevermögen besitzen. Des Weiteren sind die nördlichen Kamele seltener krank und weisen weniger Würmer oder andere Parasiten auf, im Gegensatz zu den südlich lebenden Kamelen, deren Habitat feuchter und mit mehr Ungeziefer belastet ist. Gegen Würmer und Parasiten helfen zwar regelmäßige Wurmkuren, die aber nicht immer auf den Märkten zu bekommen sind.

Erst in den letzten Jahren hat sich der pastorale Schwerpunkt von einem Rinder- auf einen Kamelpastoralismus verschoben, denn noch vor wenigen Dekaden lag die Konzentration der Erwerbstätigkeit in der Rinderzucht, wie Tubiana feststellte:

„[T]he Zaghawa are chiefly breeders of cattle, sheep and goats; next come camels, whose usefulness lies in the fact that they provide good pack animals for long trade journeys.” (Tubiana & Tubiana 1977: 40-41)

Diese Verschiebung liegt in klimatischen Veränderungen begründet. In den Dürre Jahren 1968 und 1972/73 wurden viele Viehherden drastisch dezimiert. Die meisten Tiere wurden notgedrungen auf die Märkte gebracht oder verendeten aufgrund fehlender Weide und Wasserressourcen. Während in normalen Zeiten nur männliche Tiere vermarktet werden, um die Fruchtbarkeit der Herde zu erhalten, müssen einige Haushalte in Dürre Jahren auch ihre weiblichen Tiere auf den Markt bringen, wodurch der Bestand und das Wachstum erheblich gestört werden (de Waal 1989: 160). Die ökologischen und ökonomischen Bedingungen im Dar Zaghawa gestalteten sich in den Dürre Jahren schwierig: Die Bewohner des vulnerablen semi-ariden Habitats waren gezwungen, sich den Veränderungen anzupassen, um ihre Risiken so weit wie möglich zu reduzieren.

Eine Anpassung der Zaghawa an die Umweltbedingungen zeigte sich signifikant in der Umstrukturierung der Herden mit einer Konzentration auf Ziegen- und Kamelzucht, auf Spezies, die an die spärlichen Ressourcen und den unberechenbaren Niederschlag besser angepasst sind als Rinder und Schafe. Während es in den 1960er Jahren im Dar Zaghawa dreimal mehr Rinder gab als Kamele, begann die Zahl der Rinder zwischen 1960 und 1970 zu sinken, während gleichzeitig die Zahl der Kamele und Ziegen anstiegen. Für die Zeitperiode zwischen 1965 und 1975 gibt Ibrahim an, dass die Rinderzahlen um 66 % sanken, während

die Zahl für Kamele um 270 %, für Schafe um 26 % und für Ziegen um 660 % anstiegen (Ibrahim 1984: 156). Die Zaghawa, die eigentlich Rinderzüchter waren, stellten somit ihre Zucht von einer Rinder- auf eine Kamelzucht um (Ibrahim 1980: 144). Die Herdenumstrukturierung verlief zunächst von Ost nach West. In den 1970er Jahren waren im Sudan Kamelherden mit bis zu 150 Tieren zu finden, während die Herden im Tschad noch deutlich kleiner waren (Tubiana & Tubiana 1977: 50); erst in den letzten Jahrzehnten glichen sich die Viehzahlen auch im Tschad an.

Allerdings stützen sich die Zahlen, die auf den offiziellen staatlichen Zahlen basieren, nur auf Schätzungen. Die von staatlichen Organen herausgegebenen Daten können erheblich von den tatsächlichen Zahlen abweichen, weil eine Kontrolle schwierig ist oder ganz fehlt. Die konkreten Zahlen der Weidetiere und Herdengröße lässt sich meist nur schwer ermitteln, da die Besitzer fürchten, hohe Steuern zahlen zu müssen oder durch den „bösen Blick“⁹⁶ geschädigt zu werden. Daher geben die Pastoralisten selten die tatsächlichen Zahlen ihrer Tiere an, sondern höchstens einen Bruchteil davon. Kontrolleure an Brunnen sind bestechlich und schauen weg, wenn die Herdengröße niedriger als real angegeben wird, des Weiteren ist es ihnen aufgrund des weit verbreiteten Aberglaubens des „bösen Blicks“ selten erlaubt, die Tiere zu zählen. Sie dürfen daher ohnehin nur Schätzungen anstellen. In guten Regenjahren, wenn die Zahl der Tiere rapide steigt und Erhebungen sinnvoll wären, benötigen die Hirten keine Wasserstationen, an denen Kontrolleure das Wasser gegen ein Entgelt zur Verfügung stellen und Tiere zählen könnten. Stattdessen nutzen die Hirten natürliche Wasserstellen und fallen selten unter einen Zensus. Darüber hinaus müssen die Tiere seltener getränkt werden, solange die Pflanzen saftig sind. Tierzählungen für Steuerzwecke werden in der Regel von den Oberhäuptern der Klane durchgeführt und unterliegen keiner staatlichen Kontrolle. Der Versuch, die Tiere im Zusammenhang mit den Impfkampagnen der Veterinärstationen zu zählen, hält die Tierzüchter von der Teilnahme an den Impfungen ab, da auch hier eventuelle höhere Steuerzahlungen befürchtet werden. Offiziell herausgegebene Zahlen können aufgrund ihrer Unzuverlässigkeit daher nur eine Tendenz aufzeigen und nicht als real verstanden werden (Ibrahim 1980: 120-123). Diese Tendenz zeigte einen Anstieg der Viehzahlen im Dar Zaghawa trotz einer vulnerablen Umwelt, was in den 1970er Jahren zur Überweidung und Verschlechterung der Weidebedingungen bis hin zur Desertifikation führte (Ibrahim 1980:

⁹⁶ Der „böse Blick“ bezeichnet einen sogenannten Schadenszauber. Dieser Aberglaube besagt, dass allein der Augenkontakt mit Menschen, die einen bösen Blick besitzen zu Tod, Krankheit oder Unheil führt. Nicht nur Menschen, sondern auch Vieh und Ernten werden durch den bösen Blick als gefährdet geglaubt. Auch Neid wird als eine Form des bösen Blicks angesehen. Besucher, die große Herden betrachten oder von zahlreichen Tieren erfahren, könnten neidisch werden, so dass sich ihre Missgunst auf die Gesundheit der Tiere negativ auswirken könnte.

126-127). Viele Haushalte versuchten, ihre pastorale Wirtschaft mit einer Diversifizierung der Herden zu verbessern, während einige sich ausschließlich dem Kamelpastoralismus zuwandten:

Ali, ein Zaghawa-Kamelzüchter, zum Zeitpunkt der Erhebung 51 Jahre alt, besitzt bereits seit einigen Jahren Kamele. Er wuchs als Hirte auf, sein Vater vertraute ihm seine Tiere innerhalb des Dar Zaghawa an. Später erbte er von seinem Vater drei Herden⁹⁷ Kamele, zwei Herden Rinder und zwei Herden Schafe. Durch die Dürren 1968, in den 1970er und 1980er Jahren, die das Dar Zaghawa hart trafen, verlor er alle Rinder und Schafe. In den Jahren nach den Dürren entschied er, anstatt erneut in Rinder und Schafe zu investieren, sich auf die Kamelzucht zu konzentrieren. Mit einem Blick zurück ist er sich heute sicher, dass seine Entscheidungen vor einigen Jahren richtig waren, da er nun Besitzer von fünf Kamelherden geworden ist und somit insgesamt etwa 500 Kamele besitzt, die sich jährlich vermehren.

So konzentrierten sich viele Pastoralisten der nördlichen Regionen seit einige Dekaden auf die Kamelzucht, da Rinder bei jährlich schwankenden Niederschlägen anfälliger sind als Kamele. Es ist nicht nur schwierig, Zahlen für die Tierpopulation insgesamt zu ermitteln, sondern ebenfalls mühselig, die durchschnittliche Herdengröße zu schätzen. Viele Kamelpastoralisten verweigern Fremden generell den näheren Zutritt zur Herde und erst recht, zwischen die weidenden Kamele zu spazieren. Jeder Versuch einer Zählung wird misstrauisch beobachtet und im Zweifel werden einzelne Tiere der Herde durcheinander getrieben, was die Zählung für ein fremdes Auge unmöglich gestaltet. Nur abends im *ferīq*, wenn die Tiere zusammen getrieben werden, ist es möglich, die ganze Herde unbewegt vorzufinden. Dann erschweren die Dämmerung und die Dunkelheit das möglichst unauffällige Zählen: weiter entfernt liegende Kamele sowie Jungtiere werden leicht übersehen, eine Kamelgruppe „verschluckt“ Einzeltiere, mehrere Kamele verschwimmen in einer Silhouette. Im Morgengrauen stellt sich ein ähnliches Problem: dann hat die Herde sich bereits in Bewegung gesetzt und im Dämmerlicht erscheinen Kamele wie Büsche und Bäume. Der Besucher, der in seinem Versuch Kamele zu zählen ertappt wird, wird gern mit Aufgaben wie Feuerholz suchen, Natron⁹⁸ zerstoßen oder weiteren Aufträgen abgelenkt. So bleiben am Ende doch nur eine Schätzung und ungefähre Zahlen über Größe und Verteilung der Herde übrig. Meine

⁹⁷ Auf die Frage nach der Anzahl der Tiere, die eine Person besitzt, bekam ich meist nur die Herdenanzahl zur Antwort. Die Größe der Herden im Tschad variiert etwa zwischen 30 und 100 Tieren.

⁹⁸ Das Wort Natron kommt ursprünglich aus dem Arabischen *natrūn*, ist ein Salz-Mineral und wird in erster Linie als Viehsalz verwendet. Große, harte Natronbrocken werden aus den Oasen als Salz für das Vieh geholt. Die Arbeit in den Salinen wird seit jeher von Menschenhand verrichtet und ist harte, körperliche Arbeit (Lovejoy 1983: 626). Um das Salz den Tieren verabreichen zu können, muss es zu Puder zerstoßen und zermahlen werden. Dies ist eine mühsame und harte Arbeit, die meist abends am Feuer von den Hirten vorgenommen wird.

Zählversuche und Schätzungen von verschiedenen Herden auf der Weide, an Wasserstellen, Brunnen oder im *ferīq* ergaben eine durchschnittliche Herdengröße von etwa 70 Tieren. Auch hier blieb meist fraglich, ob nicht die eine oder andere Herde unterschlagen wurde. Bei Besuchen in *ferīqs* und beim Antreffen anderer Herden auf den Weiden stellte ich immer wieder fest, dass die vorherigen Angaben der Herden selten mit der Wirklichkeit übereinstimmten. Oft bestätigten mir lokale Begleiter direkt nach dem Interview, dass die Angaben zu niedrig gewesen sein mussten. Die Annahme, dass bei einer Nachfrage etwa 50 % des tatsächlichen Bestandes unterschlagen werden, führt sicherlich zu einer genaueren Annäherung an tatsächliche Zahlen, als den Aussagen der Pastoralisten zu vertrauen, die mit Sicherheit einen hohen Prozentsatz ihres Eigentums bei ihren Aussagen unberücksichtigt lassen. Aussagen der Kamelbesitzer über die Herdengröße sind mindestens mit zwei oder drei zu multiplizieren. Nicht selten besitzen einzelne Haushalte zwischen drei bis sechs Herden. In Einzelfällen besitzen Familien auch noch mehr Herden und können so einen Besitz von über 500 Kamelen haben. In solchen Fällen umfasst eine Herde etwa hundert Tiere, eine Größe, die noch von zwei Hirten geweidet werden kann. Die Haushalte, die sich ausschließlich dem Kamelpastoralismus zugewandt haben, besitzen durchschnittlich etwa drei bis vier Herden. Solche Haushalte, die eine Diversifizierung der Herdenkomposition vorziehen, besitzen meist nicht mehr als zwei Kamelherden, die durch Ziegen- und Schafherden sowie einzelne Rinder ergänzt werden. Abdulrahman beispielsweise besitzt neben einer Herde Kamele noch etwa 40 Rinder, 150 Schafe und Ziegen, verschiedene Esel und ein Pferd. Heute ist die Anzahl der Herden um einiges größer als noch vor einigen Dekaden. Damals besaß nur der Sultan viele Kamele, die er als Geschenk oder als Steuerzahlungen erhalten hatte. Die Rolle des Repräsentanten verlangte den Besitz einer großen, fruchtbaren Herde, um Gäste großzügig versorgen zu können, ferner das Ansehen und den Einfluss zu stärken und großzügig aus einer Herde schöpfen zu können. Der Sultan hielt Kamele ausschließlich für Repräsentationszwecke, nicht für den Handel.

Zwischen 1960 und 1970 hat das Kamel in der Ökonomie der Zaghawa den Platz des Rindes eingenommen; zur Zeit der Erhebung stellt es vornehmlich den Lebensunterhalt der Familien im Tschad sicher. Die Kamele werden für den Eigenbedarf sowie für den Handel gehalten. Nur noch in geringem Umfang wird das Kamel für Transporte benutzt, in erster Linie als Reittier im regionalen Kontext, wenn kein motorisiertes Fahrzeug zur Verfügung steht oder als lokales Transportmittel für Waren vom Markt, Wasser, Brennholz, Natron oder Ernteerträge. Das Kamel wird dem Esel besonders dann vorgezogen, wenn weitere Strecken zurückgelegt werden müssen. Die Begleitung der Kamele fällt meistens den Männern zu.

Während Frauen sich um Wassertransporte per Esel und nicht per Kamel kümmern, übernehmen Männer Strecken zu weit entlegenen Siedlungen, Brunnen oder Märkten.

Eine weitere Funktion übernimmt das Kamel als Kapital. Um den täglichen Bedarf an Lebensmitteln und alltäglichen Gütern decken zu können, werden je nach Bedarf und Verbrauch eines Haushaltes in einem Zeitraum von etwa zwei Monaten ein oder mehrere Kamele auf dem Markt verkauft. Der Erlös aus dem Verkauf wird in die benötigten Lebensmittel und Gebrauchsgegenstände, Kleidung, Schuhe oder Medizin umgesetzt. Eine Kamelherde wird wie eine Art Bankkonto genutzt, von dem bei Bedarf etwas abgehoben werden kann, das sich unter günstigen Voraussetzungen selbst reproduziert, das aber bei schädlichen äußeren Einflüssen Einbußen verzeichnen kann. Insbesondere in Haushalten mit einer diversifizierten Herdenkomposition werden Kamele in erster Linie für den Eigenbedarf benötigt und nur auf dem Markt verkauft, wenn die Familie industrielle Güter, Lebensmittel, Kleidung oder Medizin benötigt. Kamele werden des Weiteren als Ausgleichszahlungen für das Brautgeld eingesetzt. Bei einer Heirat werden etwa zehn Rinder und 15 Kamele als Brautgeld benötigt. Heiratet eine bedeutende Persönlichkeit, werden allein für die Fleischversorgung der Gäste an dem Hochzeitstag sechs bis sieben Kamele verwendet und 15-25 Tiere für die Familie der Braut bereitgestellt. Das Brautgeld wird mit Gaben von Rindern, Schafen und Ziegen kombiniert. Wenn keine Kamele und Rinder vorhanden sind, werden diese durch Schafe ersetzt.

5.4 Das Weidemanagement und der Arbeitsalltag der Hirten

Während die Frauen und Mädchen Arbeiten im Haushalt, auf dem Feld und das Wasserholen per Esel verrichten, wird das Weiden der Kamele von den Männern und Jungen übernommen (Chatty 1978: 406). Die Weidebedingungen der semi-ariden Gebiete sind jährlich schwankenden Niederschlägen ausgesetzt. Die Niederschlagsmengen und das daraus resultierende Weideangebot beeinflussen die Wanderbewegung der Pastoralisten. In niederschlagsreichen Jahren, mit ausreichenden Weidemöglichkeiten und Wasserressourcen, ist es den Hirten möglich, mit ihren Tieren in der näheren Umgebung ihrer Siedlung zu bleiben. Die bevorzugten Weideflächen der pastoralen Zaghawa im Tschad befinden sich in der Region um Bahay, dem Flusslauf, den Zuläufen und den nördlichen Regionen des *wādi* Howar, nördlich von Musbat sowie in der Ennedi-Region. In Jahren mit durchschnittlichem Niederschlag ziehen die Zaghawa selten südlicher als das Dar Tama, weil in den südlichen Regionen vermehrt Parasiten und Ungeziefer vorkommen. Sie bewegen sich nur dann in südlichere Gebiete, wenn die Weideflächen im Dar Zaghawa und im Dar Tama vollständig

erschöpft sind und die Suche nach weiteren Weide- und Wasserressourcen sie weiter in den Süden drängt. 2003 lagen die Niederschläge unter dem Durchschnitt und erschwerten die Weidemöglichkeiten in den Jahren 2003/04. Im Regenjahr 2003 hatte es in den Regionen nördlich von Bahay kaum Regen gegeben, was die Herdenbesitzer zwang, auf die südlicheren Regionen auszuweichen. Zusätzlich erschwerte der Konflikt in der Nachbarregion Darfur die Weidesituation: Zum einen wurde ein Weiden entlang von Flussläufen und auf Grasflächen im sudanesischen Dar Zaghawa unmöglich, zum anderen wurden Kamel- und Kleinviehherden der sudanesischen Zaghawa von den dortigen Flächen vertrieben, die nun zusätzlich zu den einheimischen Herden die ohnehin schon spärlichen tschadischen Weideflächen und Wasserressourcen nutzten. Darüber hinaus wurden Viehbrunnen und andere Wasserressourcen von den Flüchtlingen genutzt und den Flüchtlingslagern zur Verfügung gestellt. In der Region nördlich von Iriba, Tiné und Bahay wurde das Wasser knapp, und den Herden war es nicht länger als vier Monate nach der Regenzeit, bis Januar, möglich, Futter zu finden. Das Gras wurde aufgrund der Herdendichte innerhalb kurzer Zeit knapp.

Folgendes Beispiel soll aufzeigen, wie eine Migration in südliche, fremde Gebiete erfolgt:

Nach der Regenzeit war Ali⁹⁹ mit seinen sechs Herden in die Region um Iriba gezogen, weil das Gras in den nördlichen Regionen erschöpft war. Das war auch der Grund, warum in diesen Tagen viele Herden aus der Region um Tiné und Bahay hierher gezogen waren. In unmittelbarer Nähe zu seinem *ferīq* befanden sich zehn weitere *ferīqs*, die zu seiner näheren Verwandtschaft gehörten und ebenfalls ihre Kamele hier weideten. Da je *ferīq* etwa zwei bis drei Kamelherden mit einer durchschnittlichen Herdengröße von etwa 70 Kamelen geweidet werden, bedeutete dies, dass allein aus seiner Familie 1.500-2.000 Kamele in der näheren Region auf diese Weideflächen angewiesen waren. Viele andere Kamelgruppen, mit denen er sich das Gebiet teilte, waren ihm unbekannt. Im Umkreis waren mehrere Kamelherden zu sehen. Das bedeutete, dass sich zu viele Herden auf zu engem Raum drängten und das Gras bald erschöpft sein würde. Im Januar war das Gras bereits knapp und der nächste Regen nicht vor Juni zu erwarten. Diese prekäre Situation zwang Ali, in weiter südlich gelegene Gebiete zu ziehen. Er war der Meinung, dass in weniger als einem Monat auch in der Region um Iriba kein Futter mehr zu finden sein würde. Auch bei einer geringeren Herdendichte würde das Gras nicht länger ausreichen. Früher oder später wäre er gezwungen, in eine andere Region zu ziehen, um seine Kamele ausreichend zu ernähren. Zöge er erst los, wenn das Gras bereits vollständig erschöpft wäre, würde er auf dem Weg kaum noch Gras finden und die Gefahr wäre groß, viele Kamele auf dem Weg nach Süden zu verlieren. Daher beschloss er, möglichst bald und vor den anderen Herden in südlichere Regionen zu ziehen. Ihm war bewusst,

⁹⁹ Ali besitzt zum einen fünf Kamelherden und ist zum anderen einer der wohlhabendsten Kamelhändler in Tiné.

dass auch die anderen Gruppen in wenigen Wochen gezwungen sein würden, diese Region zu verlassen und auf der Suche nach Weide und Wasser in den Süden zu ziehen. Zieht er früher als die anderen Herden, hat er größere Chancen, bessere Weideflächen zu finden. In den vergangenen Jahren war er nie gezwungen gewesen, in die Gegend von Abéché zu ziehen, sondern war auf Regionen im Sudan ausgewichen. Mit seiner Migration südwärts bewegte er sich daher auf bisher unbekanntes Territorium, das Risiken von hohen Kamelverlusten durch Tod, Diebstahl sowie Konflikte um Weide- oder Wasserzugang mit einheimischen Gruppen nach sich ziehen könnte. In dieser Jahreszeit können die Kamele etwa 20 Tage ohne Wasser und Futter auskommen. Diese Zeit stand ihm zur Verfügung, ausreichende Weideflächen und Wasserressourcen in südlicheren Regionen zu finden. Mit insgesamt elf Herden, seinen eigenen sechs und den fünf weiteren Herden aus seiner Verwandtschaft, zog er Anfang Februar in die Region um Abéché.

Der Weg nach Abéché war schwierig, da nur wenig Futter für die Tiere zu finden war. Die älteren weiblichen Kamele mit ihren Jungtieren und jene Kamelstuten, die in diesem Jahr das erste Mal Nachwuchs bekommen hatten, litten am meisten. Auch die Jungtiere, die sich auf einer so weiten Strecke verausgaben, befanden sich in einem schlechten Zustand, verglichen mit anderen Jahren. Die Kamele litten am stärksten an den Sohlen. Die Wege durch unbekanntes Gebiet, über felsige Erhebungen und spitze Steine verletzten die Kamele, deren Sohlen sandigem Boden am besten angepasst sind. Lange Wanderungen über spitze Steine schlitzen die Hufe ein, scheuern die weichen Sohlen auf und verletzen den unteren Teil der Beine. Führen die Wege durch dorniges Gestrüpp, erhöht sich die Gefahr, dass sich die Kamele Dornen in die Ballen treten. Ist dies der Fall, schlagen die Kamele mit dem verletzten Fuß fest auf den Boden, wodurch sich der Dorn weiter in den Fuß hinein tritt, statt herauszukommen. Zusammen mit dem Schmutz vom Boden, der sich in der Wunde festsetzt, entstehen Entzündungen und hindern das Kamel am Weiterziehen, weil es lahmt; es verringert seine Geschwindigkeit, verzögert den Marsch der gesamten Gruppe und stellt eine Gefahr für die ganze Herde dar. Wenn die Hirten sehen, dass ein Kamel fortwährend mit einem Fuß auf den Boden schlägt, versuchen sie die Dornen zu entfernen und hoffen, dass sich die Wunden in den Regionen, wo keine Dornen mehr sind, von selber erholen.

Bevor Ali in einer neuen Region Halt macht, unterzieht er diese einer umfassenden Untersuchung. Er prüft die Region nach ausreichend Gras, Weideflächen und Futtermöglichkeiten und schätzt ab, wie lange die Kamele Futter in der Region finden und sich dort aufhalten können. Er untersucht die natürlichen Wasserstellen, Brunnen, Mare¹⁰⁰ sowie andere Wasserressourcen darauf, ob genügend Wasser vorhanden ist, um Kamele und Hirten versorgen zu können. Der erste Brunnen, den er untersucht, wird disqualifiziert: Die um die Wasserstelle herumstehenden Bäume mit ihren spitzen Dornen gefährden in erster Linie die Jungtiere, so dass er seine Kamele von diesem Brunnen

¹⁰⁰ Mar, Pl. Mare (=Senken, französisch "mares") beschreiben Überschwemmungsflächen in Flussläufen, die nur in der Regenzeit Wasser enthalten. Um Wasserressourcen länger zur Verfügung zu haben, werden an günstigen Stellen Dämme gebaut und Senken vertieft, die weiterhin über das Wasser im Flusslauf gespeist werden.

fernhalten will und nach einer anderen Wasserstelle sucht. Des Weiteren macht er sich ein Bild über die Herden, die ebenfalls in der Region geweidet werden, wie viele Kamele es insgesamt ungefähr sind und vor allem ob sie Krankheiten aufweisen. Er führt seine Untersuchung über die Gegebenheiten in der neuen Region selbst durch und verlässt sich dabei nicht auf Aussagen Anderer. Die Gefahren für die gesamte Herde während der Migration sollen durch seine ausführliche Untersuchung so weit wie möglich minimiert werden. Ali nutzt bei seiner Untersuchung sein Auto. So kann er weiter entlegene Standorte anfahren und sich schneller ein umfassendes Bild von Ressourcen und Gegebenheiten verschaffen, längerfristig planen und frühzeitig mit der Herde weiter ziehen. Mit seinem Fahrzeug kann er die Strecken zügig zurücklegen, die Distanz zwischen Untersuchungsregion und Herdenstandort schneller überwinden und eine Kommunikation mit den Hirten aufrecht erhalten. Diese Möglichkeit haben nur sehr wenige Pastoralisten. Die meisten Herdenbesitzer sind bei solchen Unternehmungen allein auf das Reitkamel angewiesen und können nur wenige Tage voraus reiten, um das neue Areal und die dortigen Ressourcen zu begutachten. Die äußeren Gefahren sind bei einer Untersuchung per Kamel nur in geringem Rahmen zu erkennen, wodurch das Risiko, Kamele zu verlieren, erhöht wird.

Im Gegensatz zu Alis Möglichkeiten, stand Abdulrahman nur das Kamel zur Verfügung. Er ist in der Trockenzeit (2004) mit etwa 100 Verwandten und zahlreichen Herden trotz des Darfur-Konfliktes in die sudanesische Region zwischen Geneina und Kulbus gezogen. Dort wurden einige Kamele von bewaffneten Milizen (Djandjawid) aus den Herden seiner Familienmitglieder gestohlen, während seine eigenen Herden unversehrt blieben. Wegen dieser Diebstähle, den fehlenden Fahrzeugen und den daraus resultierenden eingeschränkten vorausgehenden Untersuchungen der neuen Regionen, verzeichneten sie einen Kamelverlust von etwa 20 %. Im folgenden Jahr, nachdem auch 2004 die Regenfälle nicht ausreichend waren, blieb Abdelrahman stattdessen auf tschadischem Gebiet, um die Risiken zu begrenzen, und zog in die Region um Am Zoèr und Biltine, dann bis ins südlichere Goz Baida (etwa 500 km entfernt). Während er zusammen mit seinen Brüdern und den verschiedenen Kamelherden in südliche Regionen zog, blieben die Frauen mit den jüngeren Kindern, den Eseln, Rindern und dem Kleinvieh in einer Siedlung nahe Iriba zurück. Fünf seiner älteren Kinder nahm er mit.

Ein Hirte ist sich stets bewusst, dass die Fertilität und Gesundheit seiner Tiere auf einem ausreichenden Weidegrund beruht, so dass er gezwungen ist, fortwährend Standortwechsel vorzunehmen. Er weiß, dass die Herde in ihrer Reproduktion beeinträchtigt ist, wenn die Kamele in einer begrenzten Region geweidet werden. Das Wohl der Tiere, ihre Bedürfnisse und ihr Verlangen bestimmen den Alltag eines Hirten und sind die Grundlage seiner Entscheidungen im täglichen Tun und Handeln. Das Wohl des Hirten und das seiner Familie, welches meist sehr eng an die Gesundheit der Tiere geknüpft ist, wird in diesem täglichen

Dienst an seiner Herde erhalten und gepflegt. Der Hirte widmet sich deshalb vollständig seinen Tieren, stellt seine eigenen Bedürfnisse zurück und richtet sich täglich auf neue Bedingungen flexibel ein. Der Kern der Tätigkeiten eines Kamelhirten liegt im Hüten und Tränken der Kamele, es schließt das Suchen nach ihnen, das Melken, die Pflege von kranken Kamelen sowie die Mithilfe bei Geburt und Zeugung mit ein (Spittler 1998: 237). Darüber hinaus beschäftigten sich die Hirten mit der Suche nach neuen Weidemöglichkeiten (Faegre 1979: 16), Verhandlungen und Vereinbarungen mit ansässigen Feldbauern über die Nutzung von Weideflächen (Chatty 1978: 406). Nicht selten wird die Zustimmung zum Weiden mit Waffengewalt oder durch Warnungen vor einem möglichen Waffengebrauch erzwungen.

Mindestens zwei Hirten sind mit einer Kamelherde beschäftigt. Während der eine Hirte im *ferīq* bleibt, Essen und Tee kocht, Ausbesserungsarbeiten verrichtet, Kamele oder neue Weidegründe sucht, Ersatz für verbrauchte Lebensmittel beschafft, Wasser holt, kranke Tiere versorgt oder als Assistent dient, geht der andere Hirte mit den Kamelen auf die Weide und stellt sicher, dass sie als Herde beisammen bleiben, genügend Futter finden und keinen Gefahren ausgesetzt sind. Dabei setzt er verschiedene Formen des Weidens ein.

Spittler (Spittler 1998: 121) unterscheidet bei den Weideformen zwischen Hüten, freiem und wildem Weiden. Beim Hüten bleibt der Hirte ständig bei seiner Herde, um sie zu überwachen, während er beim freien Weiden die Herde über einen kürzeren Zeitraum unbeaufsichtigt lässt. Das wilde Weiden beschreibt eine Form, bei der der Hirte die Kontrolle über seine Herde verloren hat oder zeitweise nicht weiß, wo sich seine Tiere aufhalten. Das freie Weiden ist die übliche Form, die die Kamelhirten wählen. Die Hauptaufgabe eines Kamelhirten besteht darin, seine Herde kontinuierlich im Auge zu behalten. Er beobachtet, ob und was die Tiere fressen, ob sie durstig sind und getränkt werden müssen und ob einzelne Tiere erkrankt sind. Beim Hüten bestimmt der Hirte die Richtung, in die die Herde ziehen soll. Will der Hirte die Wanderrichtung seiner Tiere ändern, muss er auf die Kamele zugehen und sie in die gewünschte Richtung treiben. Das Hüten fordert seine ganze Kraft: Oft muss er einzelne Kamele verfolgen, ihnen den Weg abschneiden und schnell laufen. Ein Kamel, das sich mit schnellen Schritten von der Herde weg bewegt, ist nur durch vollen Einsatz des Hirten wieder in die richtige Richtung zu bewegen. „Hütearbeit ist Arbeit unter Einsatz des Körpers: Sehen, Hören, Schreien, Rennen. Die Hände [...] werden wenig gebraucht.“ (Spittler 1998: 128)



Abbildung 5: Foto eines Hirtenlagers (*feriq*)

Wenn die Herde abends nicht ins Lager geholt, sondern sich selbst überlassen wird, muss der Hirte sie am nächsten Tag suchen, weil Kamele über Nacht sehr weit streunen und weite Strecken zurücklegen können. In Gebieten, in denen mit Kameldiebstahl gerechnet wird, wie es im Dar Zaghawa der Fall ist, lässt der Hirte seine Herde selten allein. Geht ein Kamel verloren, macht sich der Hirte sofort auf, sein Kamel zu suchen. Das Suchen nach streunenden Kamelen gehört zu den alltäglichen Aufgaben eines Hirten. Auch wenn ein Kamel zunächst nicht gefunden wird, wird es häufig Tage später wieder gefunden. Dabei kann ein Hirte sich auf seine Fähigkeiten, Spuren zu lesen und zu deuten, stützen (Spittler 1998: 143).

Einzelnen Kamelen werden tagsüber die Vorderbeine so zusammengebunden, dass sie nur kleine Schritte machen können. Meist sind es die Reitkamele, die als Hengste von den Stuten

getrennt und auf diese Weise sich selber überlassen werden. Müssen sie der Herde folgen, bemüht sich das in seiner Bewegung eingeschränkte Kamel, der Herde langsam zu folgen und vernachlässigt das Fressen. Werden die Stuten in unmittelbarer Nähe des *ferīqs* geweidet, bleiben die Hengste meist ebenfalls in der Nähe. Die Hirten vergewissern sich regelmäßig, dass sich keines der Tiere langsam entfernt, denn sie können auch mit gefesselten Beinen noch bis zu 110 km in 40 Stunden zurücklegen (Gauthier-Pilters 1984: 422).



Abbildung 6: Hirten mit ihren Kamelen auf der Weide auf der Suche nach Wasser und Futter

Das tägliche Weidemanagement unterliegt einem regelmäßigen Rhythmus. Die Arbeit eines Hirten beginnt früh am Tag, unmittelbar nach dem Morgengebet, noch vor Sonnenaufgang. Während einer der Hirten Holz sammelt, das Feuer entfacht und Wasser kocht, schaut der andere Hirte nach den Kamelen. Er überprüft, ob alle Tiere vorhanden sind, sich kein Kamel über Nacht aus seinen Fesseln befreit und entfernt hat, ob über Nacht keine Diebe in der Nähe waren und Kamele weggetrieben haben. Auch die Jungtiere werden kontrolliert, die als mögliche Beute von Hyänen besonderer Gefahr ausgesetzt sind. Aus diesem Grund werden die Kamelstuten mit dem jüngsten Nachwuchs in unmittelbarer Nähe zum Schlaflager der Hirten gehalten. Wenn der Hirte sich im ersten Dämmerlicht versichert hat, dass seine Kamelherde noch vollständig beisammen ist und kein Tier fehlt, löst er die Beinfesseln

einiger Stuten und bewegt sie zum Aufstehen, ebenso die dazugehörigen Jungen. Nachdem die Jungen die ersten Schlucke Milch getrunken haben, melkt der Hirte einige der Milchstuten. Die Stuten lassen sich nur melken, wenn gleichzeitig das Junge trinkt, bzw. vorher getrunken hat. Den Milcheimer oder die Schüssel auf dem angewinkelten Bein balancierend, versucht der Hirte meist, mit zwei Händen zu melken. Wird die Stute ungeduldig oder eigensinnig, landet der Milcheimer mit einem einfachen Tritt der Stute auf dem Boden und die Milch ist verschüttet. Daher bemühen sich die Hirten in möglichst kurzer Zeit, möglichst viel Milch zu bekommen, bevor die Stute ungeduldig wird. Mit diesem Verfahren melken sie einige Liter Milch, je nach Bedarf, Anzahl milchgebender Stuten und Jahreszeit. Wenn der Hirte mit der Milch zum *ferīq* zurückkehrt, ist in der Regel das Feuer bereits entfacht und der Kessel mit Tee siedet. Sobald der erste Tee mit Zucker und Milch getrunken ist, macht sich einer der Hirten auf, alle restlichen Kamele von ihren Fesseln zu befreien. Währenddessen bereitet der andere die *ʿasīda*, eine Mahlzeit aus Hirsebrei, auf dem Feuer zu. Das geht schnell, da in einem *ferīq* die gemahlene Hirse in der Regel nur in Milch statt mit einer Tomaten-Fleischsoße wie im Dorf gekocht wird. Während die Kamele sich erheben und sich gemeinsam langsam in Bewegung setzen, die ersten Bissen von den nächstgelegenen Büschen und Bäumen rupfen, beeilen sich die Hirten ihre *ʿasīda* zu essen, registrieren aber gleichzeitig, in welche Richtung die Kamele losziehen, ob alle Tiere die gleiche Richtung einschlagen oder einzelne in andere Richtungen streunen. Noch bevor die Sonne voll aufgegangen ist, sind diese Vorgänge abgeschlossen. Einer der Hirten folgt dann den Tieren, der andere bleibt im *ferīq*. Der Hirte, der mit den Kamelen auf die Weide geht, treibt die Streunenden wieder zusammen und geht sicher, dass sich alle Kamele in eine Himmelsrichtung bewegen. Morgens entfernen sich die Kamele gerne vom *ferīq*; erst ab der Mittagszeit sind sie bereit anzuhalten und sich in die entgegengesetzte Richtung treiben zu lassen. Kamele ziehen es vor, weit vom Haus oder *ferīq* entfernt zu sein, im Gegensatz zu Eseln und Pferden, die lieber in der Nähe bleiben. In den ersten Stunden des Tages folgt der Hirte seinen Kamelen, die in langsamem Tempo fressend von Baum zu Baum und Busch zu Busch ziehen und sich damit vom *ferīq* entfernen. Sie fressen nie längere Zeit an demselben Busch oder Baum, sondern ziehen schnell weiter (Gauthier-Pilters & Dagg 1981: 35). Dabei verteilt sich die Herde über eine beträchtliche Fläche. Der Hirte treibt nur jene Kamele zur Herde zurück, die er aus seinem Blick zu verlieren droht. Ansonsten lässt er seine Tiere die Richtung und den Weidegrund wählen. Aus der Ferne betrachtet scheint das Geschehen sehr bedächtig zu sein, man meint fast, der Hirte könne sich gemächlich in den Schatten einer Akazie setzen und bräuchte erst nach einer Stunde wieder aufzubrechen. Tatsächlich wird von

einem Betrachter die Distanz zur Herde und die Schrittlänge der großen Tiere aus der Ferne unterschätzt. Die Tiere können in einem Tempo, das dem Betrachter gemächlich erscheint, große Entfernungen überwinden. So folgt der Hirte seiner Herde und weist Streunende wieder in die richtige Richtung. Dieses Zurücktreiben eines einzelnen Kamels, das aus dem Blickfeld verloren zu gehen droht, kann leicht eine halbe Stunde beanspruchen. So ist der Hirte ständig damit beschäftigt, sich von der einen Seite der verstreuten Herde auf die andere Seite zu bewegen und die Kamele in freier Ordnung zusammenzuhalten. Auch wenn es dem Betrachter scheint, die Herde verstreue sich zu sehr, so hat der Hirte seine Herde weiterhin unter wachsamer Kontrolle. Nur wenn der Weidegrund wirklich üppig ist und ausreichend Gras oder Baumfutter bietet, kann der Hirte sich gelegentlich im Schatten eines Baumes niederlassen und seine Herde von dort überwachen. Wenn er anderen Herden begegnet, so trifft er die dazugehörigen Hirten kurz auf halber Strecke, tauscht Neuigkeiten aus und vertreibt sich die Zeit mit Unterhaltung, Spielen und Späßen, behält aber weiterhin die Kontrolle über seine Herde. Erst in der Mittagshitze kehrt er gewöhnlich ins *ferīq* zurück (wenn es nicht allzu weit entfernt liegt), um sein Mittagessen einzunehmen, das mit zwei Gläsern süßem Tee und einigen Schlucken Milch begonnen wird, während die in Milch gekochte *ʿasīda* für Sättigung sorgt. Er bleibt nicht lange im Lager, bevor er sich wieder zu seiner Herde begibt, die er sich selbst überlassen hat. Während seiner Abwesenheit haben sich in der Regel einzelne Kamele entfernt. Daher geht er die Umgebung weiträumig ab, um auszuschließen, dass sich Kamele aus seinem Blickfeld entfernt haben und verloren gegangen sind. Die Kamele, die sich zu weit entfernt haben, treibt er langsam zur Herde zurück. Die Zeit nach dem Mittagessen ist eine körperlich anstrengende Zeit für den Hirten. Der volle Magen und die Mittagshitze lassen den Hirten müde werden, so dass er sich gerne, nachdem eine gewisse Ordnung wieder hergestellt ist, im Schatten eines Baumes oder Busches niederlässt. Auch viele Kamele legen sich in der heißen Tageszeit nieder, um wiederzukäuen. Es mag einem Hirten schwer fallen, sich von der Mittagsmüdigkeit nicht übermannen zu lassen und so die Beobachtung der Kamele zu vernachlässigen. Je nach Müdigkeit, Selbstdisziplin und Verantwortungsbewusstsein ruht er einige Zeit im Schatten, bis er sich zum Erheben zwingt, um nach seinen Kamelen zu schauen. Fällt er leichtsinnig in einen tiefen Schlaf, haben sich die Kamele unter Umständen weit entfernt. Sind sie außer Sichtweite geraten, muss er ihre Spuren aufnehmen und ihnen folgen, um sie zurück zu treiben. Wenn die Kamele sich weiträumig verstreut haben, versucht er auszuschließen, dass ein Kamel fehlt. Wenn der Hirte seine Kamele alle wieder zusammen getrieben hat, beginnt er langsam mit dem Rückweg zum Lager. Er treibt und lenkt die Herde entschlossener als am Morgen.

Der Marsch zurück ins *ferīq* ist dennoch gemächlich, die Herde erhält genug Zeit zum Fressen. Erst bei Sonnenuntergang erreicht der Hirte das Lager. Sobald dieses erreicht ist und die Dämmerung einsetzt, werden die Kamele wieder mit Fußfesseln versehen und für die Nacht vorbereitet. Dabei werden sie zu einem Pulk in der Nähe des Hirtenlagers getrieben, damit die Hirten bei nächtlichen Störungen unmittelbar bei den Kamelen sind. Erst mit Einbruch der Dunkelheit sind die Kamele für die Nacht vorbereitet und der Großteil der Tiere hat sich bereits zum Wiederkäuen niedergelassen. Die Hirten verrichten ihr Abendgebet und kochen anschließend Tee auf dem Feuer. Feuerholz wurde teilweise von der Weide mitgebracht oder in unmittelbarer Nähe des Lagers gesucht.

Das Abendessen besteht in der Regel wieder aus in Milch gekochter Hirse. Nur selten kann *‘asīda* mit einer aus Trockenfleisch, Tomaten- und Okrapulver hergestellten Soße oder noch seltener mit frischem Fleisch ergänzt werden. Nach dem Mahl wenden sich die Hirten anderen Arbeiten zu. Diese umfassen die Kontrolle der Wasservorräte, das Reparieren von Seilen und Sätteln, das Mahlen von Salz oder das Bewirten von Gästen. Die Bewirtung von Gästen ist die häufigste Abendgestaltung. Meist gehen die Hirten selber los, um in der Umgebung andere Hirtenlager aufzusuchen, denn nicht selten sind Mitglieder aus der Verwandtschaft mit ihren Kamelen in der Nähe. Der Austausch von Neuigkeiten und die Suche nach Geselligkeit ist ein wichtiger Bestandteil der Abendstunden. Oft werden Geschichten des Tages erzählt oder Neuigkeiten ausgetauscht. Der süße Tee wird dabei kontinuierlich in einer Kanne im Feuer warmgehalten und der Milchtopf steht bereit. Wenn Gäste von einem weiter entfernt liegenden Gebiet ins *ferīq* kommen, ist es die Pflicht der Gastgeber, ihnen Tee anzubieten, Milch zu geben und Hirsebrei zuzubereiten.

In den späteren Abendstunden, etwa drei bis vier Stunden nachdem die Kamele für die Nacht ins Lager geholt wurden, geht einer der Hirten wieder zu der Herde, um die Stuten zu melken. Auch diesmal müssen die Stuten zum Aufstehen animiert und die Kleinen zum Trinken angeregt werden. Nachdem die Jungtiere getrunken haben, füllt der Hirte seinen Behälter mit Milch. Der Großteil der abends gemolkenen Milch wird aufbewahrt. Die einige Tage alte, in der Hitze mittlerweile gesäuerte Milch, wird als leicht sprudelndes, säuerlich gegorenes erfrischendes Getränk besonders geschätzt, mir dagegen war sie ein Graus. Nachdem die Stuten gemolken sind, bereiten auch die Hirten ihr Schlaflager vor. Dazu breiten sie ihre Juteplanen aus und legen sich auf einen ausgerollten Teppich, der als Schlafunterlage dient. Je nach Jahreszeit schützen eine oder zwei Decken vor der nächtlichen Kälte. Bei jedem nächtlichen Geräusch, das von den Kamelen stammt und nicht als gewöhnlich eingeordnet wird, springen die Hirten schnell auf, greifen nach der neben ihnen liegenden Taschenlampe

und erkunden den Ursprung des Geräusches. Je nach Umstand werden kämpfende Kamelhengste getrennt und mit zusätzlichen Beinfesseln versehen, Wildtiere vertrieben und Kameldiebe in die Flucht geschlagen. Die frühen Morgenstunden wecken die Hirten, ein neuer Tag beginnt mit dem Morgengebet.

Die tägliche Routine im *ferīq* wird von Wanderungen zur Tränke oder dem Weiterziehen zu neuen Weideplätzen unterbrochen. Wenn ein neuer Weideplatz aufgesucht werden muss, werden die Packkamele mit den Habseligkeiten der Hirten, mit den Wasser- und Milchkanistern, den Nahrungsmitteln und Behältern sowie Kochutensilien, Holz und dem Bündel der Fußfesseln beladen. Die Verlegung des Lagers kann wenige Meter bis Kilometer, manchmal Tagesreisen umfassen. Je nach Entfernung zum neuen Lagerplatz und den Landschaftsbedingungen werden die Kamele entweder weidend dorthin geleitet oder die gesamte Herde wird zügig zu einem neuen Platz getrieben. Während ein Hirte die Herde führt, richtet der andere Hirte bereits den neuen Lagerplatz ein, wenn dieser in der Nähe liegt. Die Wasserstellen werden je nach Durst und Bedarf der Kamele sowie abhängig von den Wasservorräten der Hirten aufgesucht. Je nach Entfernung kann die Wasserstelle innerhalb weniger Stunden oder erst nach einigen Tagen Wanderung erreicht werden. In der Regel nimmt der Gang zur Tränke einen ganzen Tag in Anspruch.

5.5 Versorgung der Kamele: Wasser und Salz

Der Wasserbedarf einer Kamelherde, die Dauer des Aufenthaltes an einer Wasserstelle und der Zeitraum zwischen den Tränkeintervallen sind von verschiedenen Faktoren abhängig. Wie lange ein Kamel ohne Wasser auskommt, hängt von den Wetterkonditionen, der Jahreszeit und der Temperatur ab, des Weiteren von der Menge, Qualität und der Wasserhaltigkeit des Futters, das die Kamele zu sich nehmen. Ferner richtet es sich nach dem Alter der Kamele, der Traglast, den zurückzulegenden Strecken und der Belastung. Auch die Temperaturschwankungen zwischen Tag und Nacht können das Trinkverhalten beeinflussen. Die Wasseraufnahme durch die wasserhaltigen Gräser und Pflanzen kann täglich an die 20 Liter und mehr betragen (Gauthier-Pilters 1984: 423). Abhängig von den verschiedenen Faktoren werden die Kamele eher unregelmäßig zur Tränke geführt.

Im tschadischen Dar Zaghawa werden Brunnen und *wādis* im Ennedi-Vorland und der Ennedi-Region als Wasserstellen genutzt, im sudanesischen Dar Zaghawa nutzen sie Wasserstellen im Verlauf des *wādi* Howar sowie anderen *wādi*-Läufen. Je nach Niederschlagsmenge und Brunnenkapazität bevorzugen die einzelnen Herdenbesitzer, auf ihre Erfahrung gestützt, bestimmte Brunnen und Wasserstellen. Die Jahreszeit und der jährliche

Niederschlag sind für die Wassermenge der offenen oder geschlossenen Wasserstellen ausschlaggebend. In der Ennedi-Region werden Gueltas¹⁰¹, die aus den Gesteinen des Hochlandes mit Wasser gespeist werden, für die Herdentränkung bevorzugt. Dies sind offene Wasserbecken, an denen die Kamele ihren Durst nach Belieben stillen können. In der Regel sind es große Wasserstellen, so dass mehrere Kamelherden zur gleichen Zeit dort getränkt werden können. Ein solches Guelta ist Archei, am westlichen Rand des Ennedi in der Nähe von Fada gelegen. In der Region leben in erster Linie Goran (Anakaza), etliche Zaghawa-Gruppierungen sowie einige andere Gruppen. Herden aus den benachbarten zehn Kantonen¹⁰² nutzen diese Wasserstelle regelmäßig. In erster Linie kommen in der Nähe weidende Kamelherden zu dem Guelta, in geringem Maße auch Fleischkamelherden auf dem Weg von Kalait nach Libyen. Bis zu 1000 Kamele täglich nutzen Archei als Wasserstelle, wodurch es die wichtigste Wasserstelle in der Ennedi-Region darstellt, insbesondere in den trockenen Monaten. In der Regenzeit sind es weniger Kamele, die täglich nach Archei kommen, da an anderen Stellen ebenfalls genügend Wasser zu finden ist. Des Weiteren sind in der Ennedi-Region Wasserbecken in Felsschichten zu finden, die meist im Schatten enger Täler liegen und dadurch vor rapider Verdunstung geschützt sind. Dies sind aber oft nur kleine Wasserbecken, durch die Tiere die mit fortschreitender Trockenzeit schnell verschmutzen und noch vor der nächsten Regenzeit versiegen. Diese Wasserbecken sind meist schwer zugänglich, so dass nur einzelne Kamele, selten ganze Herden, gleichzeitig getränkt werden können. Die Wege, die zu kleineren Wasserstellen führen, sind oft schwierig, steil und steinig, so dass einige der Becken nur von Ziegen und Schafen erreicht werden können, nicht aber von Kamelen. Im Vorland des Ennedi werden auch Mares als Wasserstellen benutzt. Je nach Tiefe der Wasserstelle und Niederschlagsmenge kann dort drei bis vier Monate nach der Regenzeit noch Wasser vorhanden sein. Abhängig von der Wassermenge und dem Einzugsgebiet des Mares werden diese Wasserlöcher täglich von über 100 Viehherden besucht. Bei ausreichendem Wasserstand trinken die Kamele selbstständig vom Rand des Mares aus. Ist der Wasserstand bereits gesunken, muss das Wasser per Hand geschöpft und in große Behälter gefüllt werden, in der Regel halbierte Benzintonnen, die als Tränkbecken genutzt werden. Dazu müssen die Hirten kleinere Wasserbehälter mit Wasser füllen und in den Wasserbottich geben, an dem etwa sechs oder sieben Kamele gleichzeitig trinken können. Wenn der Durst gestillt ist, verlassen die Kamele von selbst den Bottich. Doch in der Regel

¹⁰¹ Ein Guelta ist eine besondere Form einer Wasserstelle in der Wüste. Durch Regenfälle entstehen Gueltas in Wadis, durch Wasserablagerungen in Felsen oder durch Grundwasser. Im Tschad ist das Guelta Archei das bekannteste, das ganzjährig Wasser aufweist und in dem noch wenige Süßwasser-Krokodile leben.

¹⁰² Kantone sind kleinere Verwaltungsregionen einer Unterpräfektur.

werden die Kamele, nach einigen Schlucken noch durstig, von der Tränke vertrieben, um einer weiteren Kamelgruppe Platz zu machen. Erst nach einigen Stunden, wenn alle Kamele den ersten Durst gestillt haben, dürfen die ersten wieder an die Bottiche herantreten. Die Hirten, die nicht mit dem Wasserschöpfen beschäftigt sind, bemühen sich, die Herde zurückzuhalten und jeweils nur eine Handvoll Tiere an die Bottiche zu lassen.

Ebenso versuchen die Hirten nach einer kurzen Zeit, die bereits getränkten Kamele von der Tränke weg zu treiben und in einer separaten Gruppe zu halten, so dass weitere Tiere trinken können und alle Tiere gleichmäßig die Möglichkeit bekommen, an die Bottiche zu treten. Bei einem zweiten Durchlauf sind die Kamele in der Regel nicht mehr so gierig und einfacher zu dirigieren als eine geschlossene durstige Herde. Die Hirten sind ununterbrochen damit beschäftigt, das Wasser aus dem Mar zu schöpfen und in die Bottiche zu füllen, die die Kamele schnell entleert haben. Die Tränkung der Tiere nimmt unter kontinuierlichem körperlichen Einsatz der Kamelhirten einen ganzen Tag in Anspruch.

Ebenso werden tiefe Brunnen, die mit einer pump- oder handbetriebenen Schöpfleinrichtung versehen sind, als Tränkstellen genutzt. Auch wenn der Brunnen über eine Pumpe verfügt, können nicht alle Kamele zur gleichen Zeit trinken, die meisten Tiere müssen von den Hirten zurückgehalten werden. Handelt es sich um tiefe Brunnen ohne Pumpe, muss das Wasser mit einem Eimer oder einem ledernen Behälter, der an einem langen Seil befestigt ist, aus dem Brunnen gezogen werden, der 10-40 m tief sein kann. Auch hier dienen Bottiche als Wasserbehälter, an denen nur eine begrenzte Anzahl Kamele gleichzeitig trinken kann. Diese Art der Tränkung ist für die Hirten körperlich noch anstrengender als das Wasserschöpfen aus einem Mar. Bei Brunnen mit einer elektrischen Pumpe muss in den meisten Fällen je nach Herdengröße ein Entgelt verrichtet werden. Viele Brunnen befinden sich in der Nähe von Siedlungen, von denen auch die Bewohner ihr Trinkwasser beziehen. Nicht immer werden Tiere an diese Brunnen heran gelassen und nicht immer verläuft das Tränken friedlich. Je weniger Wasser in der Region zur Verfügung steht, desto dichter und konfliktreicher wird die Lage an den wenigen Wasserstellen der Region. Oft wird die Wasserentnahme an Brunnen deshalb gewalttätig ausgetragen.



Abbildung 7: Wasserstelle an einem Brunnen mit ummauerten Wasserbecken

Während und kurz nach der Regenzeit dienen die verschiedenen *wādis* den Kamelen als Wasserstellen: Entweder ist an einigen Stellen noch Wasser aus der letzten Regenzeit vorhanden, an denen die Tiere selbst ihren Durst stillen können, oder es werden Brunnenlöcher gegraben. Diese Löcher, in die das unterirdisch fließende Wasser im *wādi* hinein sickert, haben eine Tiefe von etwa einem bis anderthalb Meter. Je nach Wasserstand und Menge sammelt sich mehr oder weniger Wasser am Grund des Loches, aus dem die Hirten je nach Wassermenge mit verschiedenen großen Behältern Wasser schöpfen. Auch dieses Wasser muss in Bottiche gefüllt werden. Es ist für die Hirten sehr mühsam und zeitraubend: Die zahlreichen ungeduldigen Kamele sind schwer im Bann zu halten. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass einzelne Kamele zu nah an die Löcher herantreten, der Sand wegbricht und die Tiere in das Brunnenloch hineinrutschen. Die Hirten wechseln sich zwischen Wasserschöpfen und dem Zurückhalten der Kamele ab, weil das Schöpfen aus den Wasserlöchern über Stunden hinweg für einen Hirten allein nicht zu leisten ist. Wenn in den Abendstunden schließlich alle Tiere versorgt sind, werden die Wasserkanister der Hirten ebenfalls mit Wasser befüllt und die am Vormittag bereits gewaschene und in der Sonne getrocknete Kleidung wieder eingesammelt. Dann endlich können die Hirten mit ihren Tieren wieder losziehen, um sich für die Nacht ein Lager zu suchen.



Abbildung 8: Wasserstelle in einem *wādi* nach der Regenzeit

Je nach Region und Jahreszeit stehen Tränken nur begrenzt zur Verfügung. Während nach der Regenzeit *wādis* und Mare Wasser führen und sich das Tränken für die Hirten relativ einfach gestaltet, auch wenn an einigen Wasserstellen nur eine begrenzte Anzahl der Kamele an das Wasser heran gelassen werden kann, so wird die Situation mit Verlauf der Trockenzeit angespannter: Wenn die Temperaturen höher steigen, das Wasser knapper wird und die Tränkzyklen enger werden, gestaltet sich die Arbeit der Hirten an den Wasserstellen mühseliger und langwieriger. Kamele benötigen in der kühlen Jahreszeit, im Winter, etwa alle 15 Tage Wasser, während sie in der heißen trockenen Zeit alle acht Tage zur Wasserstelle geführt und in den Zwischenmonaten etwa alle zehn Tage getränkt werden müssen. Befinden sich die Herden nach der Regenzeit auf den *ǧizu*-Weiden¹⁰³, benötigen sie kein zusätzliche

¹⁰³ *ǧizu* ist ein sudanesischer Ausdruck für eine kurzlebige Art einer Saftpflanze während der Winterweide, die in der südlichen Ausdehnung der Libyschen Wüste in etwa einmal innerhalb von zwei bis fünf Jahren vorkommt. Die typischen Pflanzen sind die Indigopflanze *Indigofera berhautina*, die niederliegende Sahararose *Neurada procumbens*, das Bürzeldorngewächs *Tribulus longipetalus*, das Zyperngras *Cyperus conglomeratus*, das Süßgras *Stipagrostis acutiflora* sowie die Fagonie *Fagonia bruguieri* (Baumann 2008: 18). Die Erscheinung hängt mit klimatischen Faktoren zusammen. *ǧizu* (auch *gizu*, *gizzu*, *jizu* und *jizzu*) ist eine Vegetationsart, die in den trockenen Wintermonaten im nördlichen Darfur und Kordofan sowie im Norden des Tschad am Rand des Ennedi-Massivs vorkommt. Die Hauptvorkommnisse liegen auf tschadischem Territorium zwischen *wādi* Howar und *wādi* Bao. Die Erscheinung kann in aufeinander folgenden Jahren geschehen und einige Jahre aussetzen.

Wasser, da sie die nötige Flüssigkeit durch die *ǧizu*-Pflanzen aufnehmen. Im Extremfall kann ein Kamel über einen Monat ohne Wasser auskommen. Wenn es innerhalb eines normalen Tränkrhythmus zwei Wochen nichts getrunken hat, kann ein großes Kamel bis zu 140 Liter zu sich nehmen und trinkt pro Minute etwa 10-20 Liter. An einer Wasserstelle bedarf es weniger als 15 Minuten, um die ganze Wassermenge aufzunehmen, seinen Wassermangel und sein Gewicht auszugleichen. Wenn das Wasser aus dem Brunnen geschöpft wird, zieht sich das Tränken eines Kamels je nach Schnelligkeit des Hirten über einen Zeitraum von 30 Minuten und mehr hin. Freilaufende Kamele nehmen sich mehr Zeit zum Trinken. Sie sind dann fähig, bis zu 200 Liter innerhalb von wenigen Stunden, gewöhnlich in drei Trinkeinheiten zu sich zunehmen (Gauthier-Pilters 1984: 425). Kamele, die sich überarbeitet haben, dann zu hastig Wasser trinken und sich anschließend zum Ruhen hinlegen, laufen Gefahr, eine Kolik zu bekommen. Eine solche Kolik hindert sie wieder aufzustehen und kann tödlich enden (Gauthier-Pilters 1984: 426).

Die Kamele brauchen, um gesund zu bleiben, Salz bzw. Natron. Da die Aufnahme von Salz mit der Pflanzennahrung nicht ausreichend ist, muss Salz zugefüttert werden. Besonders sorgende Herdenbesitzer stellen ihren Kamelen das ganze Jahr hindurch alle drei bis zehn Tage Salz bereit. Nur wenn sie auf den *ǧizu*-Weiden sind, ist die Salzzugabe nicht notwendig, da die Pflanzen ausreichend salzhaltig sind. Das Salz wird den Kamelen meist beim Tränken gegeben, so dass sie das Salz mit dem Wasser aufnehmen können. Etwa sechs Hände voll Salzpulver pro Bottich werden in das Wasser geschüttet. In anderen Fällen geschieht die Zufütterung von Salz in trockener Form ohne Wasser, indem das Salzpulver in einen Bottich gegeben wird, so dass die Kamele es auflecken und direkt zu sich nehmen können. Wenn die Kamele einen hohen Salzbedarf haben, fressen sie das Salzpulver ohne anderes Futter oder Wasser. Sollen sie mehr Salz zu sich nehmen, als es das einzelne Kamel von sich aus tut, wird es ihnen mit Wasser verabreicht. Besonders viel Salz benötigen Kamele, wenn lange Strecken bevorstehen und wenn sie viel tragen müssen. Der Hirte erkennt den Salzbedarf neben der trockenen Haut der Kamele, die rissig und spröde wird, an Unruhe, Appetitlosigkeit und Rückgang der Milch. Über den Umfang der Salzzugabe sind sich die Experten uneinig, Aussagen zufolge liegt die benötigte Menge zwischen 45 und 140 Gramm am Tag, je nach

Eine Erklärung, wann genau es erscheint, gibt es nicht. Kamelherden, die auf der *ǧizu*-Weide geweidet werden, benötigen kein zusätzliches Wasser mehr. Auch die Hirten können in dieser Zeit ausschließlich von der Milch der Kamele leben (Wilson 1978: 327). *ǧizu*-Gras gilt als besonders wertvoll für die Kamele. Der Zeitraum, in dem die Hirten ihre Herden auf den *ǧizu*-Weiden lassen können, hängt von der Regenmenge der letzten Regenzeit ab, von der Dichte der Vegetation, Qualität und Quantität der *ǧizu*-Pflanzen und von der Kamelherden-Dichte der Region. Wenn es überhaupt *ǧizu*-Gras gibt, dient die *ǧizu*-Weide im Durchschnitt etwa zwei bis drei Monate als Weidegrund.

Vegetation und deren Salzgehalt (Gauthier-Pilters & Dagg 1981: 44). Pret (Pret 1993: 80) schätzt die benötigte Menge eines Kamels auf 60 kg Salz im Jahr. Farah erklärt, dass der Salzbedarf eines Kamels im Vergleich zu anderen domestizierten Tieren sechs- bis achtmal höher ist. Dieser hohe Bedarf kann nicht vollständig über die Nahrungsaufnahme abgedeckt werden. Wenn kein Natron vorhanden ist, versucht man, die Tiere zu salzhaltigen Wasserstellen zu bringen oder ihnen salzhaltigen Erdboden zu fressen zu geben (Farah & Fisher 2004: 17).

Dass die Zugabe von Salz von großer Wichtigkeit ist, um die Kamele nachhaltig gesund und kraftvoll zu erhalten, wurde mir von zahlreichen Pastoralisten im Tschad immer wieder bestätigt. Die Zaghawa beziehen das Viehsalz von verschiedenen Orten. Im Tschad sind Demi und Borku / Faya bevorzugte Bezugsquellen, im Sudan al-Natron. Die Farbe des Salzes variiert je nach Herkunft. Über die Qualität sind sich die verschiedenen Herdenbesitzer uneinig: während einige Pastoralisten das Salz von Demi für das beste halten, ziehen andere das Salz von al-Natron vor. Das ist auf die generationsübergreifende Tradition der Salzkarawanen zurückzuführen. Wenn eine Gruppe aufgrund des Siedlungsgebietes seit jeher das Salz von einer bestimmten Bezugsquelle bezogen hat und das Resultat kräftige, gesunde Kamelherden sind, wird die nachfolgende Generation das Salz ebenfalls von dieser Stelle beziehen.

In erster Linie wird das für den Eigenbedarf benötigte Salz nach wie vor von den Hirten selbst per Kamel in den verschiedenen Salinen¹⁰⁴ geholt. Zu den Salinen ziehen sie in Karawanen, die mehrere Kamele und Familienmitglieder umfassen. Dabei führt ein Mann mehrere Kamele als Transportkamele mit sich, die er in eine Reihe hintereinander bindet. Jedes Kamel trägt einen Transportsattel mit zwei *karḥa* (Satteltaschen), je eine auf jeder Seite. Die Reise nimmt für den Hin- und Rückweg zwischen einem Monat und 40 Tagen in Anspruch. Vor Ort halten sich die Reisenden meist nicht lange auf. In den Salinen selbst werden die harten Salzbrocken mit Spitzhacke und Beil aus dem Boden geschlagen. Per Hand werden die besten Stücke verlesen und in die *karḥa* gefüllt. Der Abbau des Salzes und das Beladen der Tiere dauern meist nicht länger als ein bis zwei Tage. Ist das geschehen, macht sich die Gruppe wieder auf den Rückweg. Jede *karḥa* fasst bis zu drei „*qinṭār*“ (ein „*qinṭār*“ sind 100 „*raṭl*“, ein *raṭl*= 449 g) (de Waal 1989: 127), d.h. jedes Kamel wird mit bis zu 270 kg beladen. Beanspruchen die zurückzulegenden Strecken mehrere Tage, werden die Kamele auch mit

¹⁰⁴ Das Salz befindet sich unmittelbar an der Oberfläche an Stellen, an denen vor Jahrhunderten Seen waren, die im Laufe der Erwärmung des Kontinents und im Zuge der Desertifikation ausgetrocknet sind. Je nach Fundort ist das Salz mehr oder weniger rein. Die Salinen, an denen Salz für den Haushaltsbedarf bezogen wird, unterscheiden sich von Salzgruben, an denen Viehsalz geholt wird.

einer geringeren Last beladen, um sie zu schonen. Je nach der Ausgiebigkeit der Regenzeit und der daraus folgenden Konstitution der Lastkamele, ziehen die Hirten ein- bis dreimal im Jahr zu den Salinen, um die Menge Salz zu holen, die sie für den Bedarf ihrer Herden benötigen. Die in der Nähe der Fundstätten lebenden Einwohner beteiligen sich nur begrenzt und selten an der Gewinnung und Vermarktung des Salzes. Zurzeit wird der größte Teil des Viehsalzes mit dem Lkw abtransportiert und auf die verschiedenen Märkte gebracht. Die wohlhabenden Kamelzüchter beziehen das Salz deshalb auf den Märkten und verzichten auf die eigene Gewinnung und den mühsamen Transport mit eigenen Karawanen. Allerdings sind die Hirten überzeugt, dass das Salz, das selbst per Kamel geholt wird, besser ist, da es handverlesen wird und es nur die besten Stücke sind, die nicht als Massenware vertrieben werden. Der Preis für Salz ist auf dem Markt um einiges höher, da die Kosten für Arbeit, Transport und Diesel mit eingerechnet werden, während das Salz vor Ort für den Eigenbedarf kostenlos ist, von geringen Abgaben an lokale Autoritäten abgesehen. Die Lkw-Transporte sind von der Jahreszeit weitgehend unabhängig; wird das Salz aber per Kamel geholt, so ziehen die Pastoralisten nach der Regenzeit zu den Salzsalinen, wenn ihre Kamele am kräftigsten sind. Zu einer anderen Zeit im Jahr ziehen sie nur zu den Salinen, wenn der Bedarf an Natron besonders hoch ist.

Die Natronbrocken müssen von den Hirten zu Pulver gestampft werden. Die teils sehr harten Stücke werden mit größeren Steinen zerschlagen, während die kleineren Stücke zerrieben und zerdrückt werden. Teils werden für diese Arbeiten Reibesteine, die in der Landschaft gefunden werden und von historischen Siedlungen zeugen, genutzt. Die bevorzugten Reibschalen und Steine, die sich besonders für das Zerschlagen und Zerreiben der Natronbrocken bewährt haben, werden bei einer Lagerverlegung mitgenommen. Das Zerstoßen und Zerreiben des Natrons ist schwere körperliche Arbeit, die besonders die Handgelenke der Hirten belastet. Das Natronklopfen ist sehr zeit- und kraftaufwendig, da eine oder mehrere Kamelherden erhebliche Mengen Natronpulver benötigen. Diese Arbeiten werden von den Hirten abends beim geselligen Zusammensitzen am Feuer verrichtet.

5.6 Die Kamelsuche

Zu den zahlreichen Fähigkeiten und Kenntnissen, über die ein Hirte verfügen muss, gehört der Überblick über die Herde, der für einen westlichen Betrachter unverständlich ist. Das geübte Hirtenauge lässt seinen Blick in der Dämmerung über die Herde wandern, wenn die Kamele für das Nachtlager zusammengetrieben wurden. Dabei zählt er nicht jedes einzelne Kamel, erkennt aber intuitiv, wenn ein Kamel oder eine kleine Gruppe von seinen Tieren

fehlt. Dies, so erklärt der Hirte, sieht er an der Herdenstruktur und Zusammensetzung, der Sammlung und Formation am Abend. Da er jedes Kamel meist seit seiner Geburt kennt, sieht er in jedem Kamel eine ganze Generationsfolge. Da sich anscheinend immer die gleichen Kamele in einer Gruppe aufhalten, vorstellbar als Kleinfamilien, sieht der Hirte sofort, wenn Kamele fehlen. Für den westlichen Betrachter, der die einzelnen Kamele bei einer Herdengröße von knapp 100 Tieren kaum voneinander unterscheiden kann, ist dies schwer nachvollziehbar. Nicht nur der Überblick über die Herde, sondern auch die Suche nach ihr oder nach einzelnen Tieren ist für das ungeübte Auge unbegreiflich. Stellt der Hirte bereits tagsüber fest, dass Kamele fehlen, so versucht er, sie in der näheren Umgebung zu suchen und ihre Spuren ausfindig zu machen. Meint er, die richtigen Abdrücke identifiziert zu haben, was bei der großen Zahl von Spuren in einer Kamelregion bereits schwierig ist, folgt er ihnen und versucht, am Horizont Bäume und Büsche von Kamelen zu unterscheiden. Sieht er seine Kamele in der Ferne, folgt er ihnen zu Fuß und versucht sie einzuholen. Kann er sie auch nach einer gewissen Zeit nicht am Horizont erkennen, sattelt er sein Kamel und folgt den Fußspuren per Kamel. Hat er keine Spur von den weggelaufenen Tieren, so weiß er dennoch meist genau, welche Kamele aus seiner Gruppe fehlen und darüber hinaus, welche Brandzeichen sie an welcher Stelle des Körpers besitzen. Alle Personen, die er auf seiner Suche trifft, Hirten auf der Weide, Bewohner von Dörfern, Personen auf Märkten, an Wasserstellen, bekannten Futterstellen und in *wādis* werden gefragt, ob sie Kamele mit bestimmten Brandzeichen gesehen haben. Erhält er Hinweise, dass seine Tiere gesehen wurden, folgt er diesen Informationen. Oft vergehen jedoch Tage ohne greifbare Informationen. Findet er Spuren auf dem Boden, weiß er in der Regel anhand der Anzahl, Alter und Größe der entlaufenen Tiere, Form und Zustand der Zehen, ob sie seinen Kamelen zuzuordnen sind oder nicht und erkennt daraus die eingeschlagene Richtung und den ungefähren Zeitpunkt des Abdrucks an der Deutlichkeit und den Flugsandeinlagerungen in den Spuren. Auch gefundener Kot gibt Auskunft darüber, wann die Tiere hier entlang liefen und was sie gefressen haben. Ist er sich sicher, dass es sich um seine Kamele handelt, folgt er den Spuren so gut es geht, bis er seine Tiere an einem entlegenen Ort findet. Nicht selten zieht sich eine solche Suche über längere Zeiträume, Monate, teils Jahre hin. Immer dort, wo er andere Hirten an Wasserstellen, Brunnen, *wādis* und Märkten trifft, wird nach verloren gegangenen Kamelen gefragt. So wird jedes Tier, das frei in der Umgebung außerhalb einer Herdenordnung angetroffen wird, von jedem Hirten inspiziert. Man merkt sich Brandzeichen und Farbe, registriert den Standort und redet darüber an den belebten Plätzen. Auch wenn einige Kamele für immer verloren sind, weil sie auf trockener Weide verdurstet oder, was

wahrscheinlicher ist, gestohlen und geschlachtet wurden, so werden doch erstaunlich viele Tiere wieder gefunden; einige selbst nach Jahren.

Für den Hirten bedeutet die Suche nach einem verschwundenen Kamel, auf die er sich alleine begeben hat, dass er nicht bei seiner eigenen Herde sein kann, also seine Arbeitskraft und Aufmerksamkeit dem Rest seiner Herde fehlt. Er ist zerrissen zwischen der Sorge um die Herde und seinem entlaufenen Tier, das er nicht schon endgültig verloren geben will. Fast täglich erscheinen andere Hirten auf der Suche nach ihren entlaufenen Kamelen auf der Weide oder im *ferīq* und fragen, ob ihre Tiere gesichtet wurden. Dabei werden nicht nur Informationen über entlaufene Kamele ausgetauscht, sondern ebenso Informationen über die Region, Marktpreise, Konflikte in der Nachbarschaft und an Wasserstellen, Todesfälle oder weitere Neuigkeiten. Der umher reitende Hirte sammelt Informationen ein und trägt sie weiter. Da ein Kamel einen hohen Wert darstellt, wird die Suche nach ihm äußerst ernst genommen.

In der folgenden Beschreibung soll eine Suche per Auto dargestellt werden, die sich noch schwieriger gestaltet als per Kamel, da sich die Spurenverfolgung aus dem Auto heraus erschwert, andererseits aber größere Distanzen schneller überwunden werden können.

Ali hat in Abéché über 100 Kamele eingekauft, um sie nach Libyen zu schicken. Von diesen Kamelen sind vier aus dem *ferīq* entlaufen. Für diese vier verloren gegangenen Kamele hat er zusammen etwa 1.200 € (800.000 FCFA¹⁰⁵) bezahlt. Er will mit dem Auto ihren Spuren nachfahren und bittet den Zwischenhändler, von dem er die Kamele gekauft hat, mitzukommen und verspricht ihm einen guten Lohn. Er hat eine Vorstellung, in welche Richtung sie gelaufen sein könnten und fährt in diese Richtung. Kurz hinter der Ortschaft stoppt er das Auto und kontrolliert Fußspuren auf dem Boden. Er ist sich sicher, dass es die Abdrucke seiner vier Tiere sind. Für den unkundigen Betrachter ist diese Überzeugung unverständlich, da sich in dieser Gegend zahlreiche Tiere aufhalten und entsprechend viele Spuren kreuz und quer verlaufen. Die Spuren sind mit dem Auto nicht direkt zu verfolgen, da sie durch Felder und Brachland führen. Also folgt Ali der Straße und versucht dabei, die Richtung, in der die Spuren verliefen, ungefähr beizubehalten. Jede Person, die auf der Strecke erscheint, wird nach den vier entlaufenen Kamelen gefragt. Einige der Befragten meinen, sie gesehen zu haben, andere können keine Auskunft geben. Nach einigen Kilometern auf der Straße versucht Ali erneut, die Spuren auszumachen. Die Region wird systematisch nach ihnen durchforstet. Die Auskünfte, die die befragten Personen geben, stimmen nicht immer mit dem überein, was aus der Richtung der Spuren auf dem Boden abzulesen ist. In einem Dorf behauptet schließlich eine Person, Kamele gesehen zu haben, die in Richtung eines *wādis* und Brunnen liefen. Auf dem Weg dorthin treffen

¹⁰⁵ Der Umrechnungskurs FCFA-Franc (Franc de la Communauté Financière de l'Afrique) ist an den Euro gebunden und beträgt 1 € = 655,957 FCFA.

wir einen jungen Hirten, der meint, die Tiere nicht gesehen zu haben und erst nach intensiver Befragung gesteht er, sie beobachtet zu haben. Auch am Brunnen selbst berichten andere Viehbesitzer, vier Kamele gesichtet zu haben. Tatsächlich sind wieder vier Fußabdrücke am Boden erkennbar, die auf die vier Kamele hinweisen. Der Händler nimmt daraufhin die Richtung der Spuren auf. Sie führen in ein großes mit Bäumen und Büschen bewachsenes *wādi* hinein. Mit dem Auto stellt sich die Suche als schwierig dar, da das Fahrzeug in dem Gestrüpp nur schwer voran kommt und die Spuren immer wieder im Nichts verschwinden. Die Region wird systematisch durchkreuzt, bis die Spuren wieder gefunden werden. Einige der Spuren werden als falsch deklariert, andere als richtig identifiziert. Kreuz und quer, wegen der Unwegsamkeit des Gebietes zu Fuß, geht die Suche weiter. Das Fahrzeug kann nur die grobe Richtung einschlagen. Bauern, die den ganzen Tag auf ihren Feldern verbringen, werden bevorzugt um Hinweise gebeten. Leider meinen die meisten, keine Kamele gesehen zu haben. Auch die umliegenden *ferīqs* werden aufgesucht und informiert, ebenso die Ziegenhirten, die den ganzen Tag unterwegs sind. Das *wādi*, dessen Bewuchs einem Wald gleicht, wird immer wieder nach Spuren abgesucht. In dem dichten Bewuchs des *wādis* sind die Spuren und die Tiere noch schwerer erkennbar, denn hinter den Bäumen und Büschen werden sie leicht übersehen. Immer wieder werden Kamelspuren auf dem Boden gefunden und genauso schnell wieder verloren. Die Aussagen über den Zeitpunkt, an dem die verschiedenen Personen die Kamele gesehen haben wollen, variieren um Stunden. So erscheinen die Kamele nach einigen Aussagen sehr nah und das Ziel fast erreicht, nach anderen Aussagen wieder fern. Nachdem sie bis Sonnenuntergang nicht gefunden werden, wird ein Mann, der die Region kennt und ein Pferd besitzt, gefunden und beauftragt, den Spuren zu folgen und die Kamele zu suchen.

Am nächsten Morgen werden die Spuren wieder aufgenommen und den Hinweisen der Personen, die die Tiere gesehen haben, wird nachgegangen. Ein Ziegenhirte gibt schließlich die Auskunft, dass der beauftragte Reiter die Kamele inzwischen gefunden hat und bereits mit ihnen auf dem Weg nach Abéché ist. Eine weitere Person ist ebenfalls der Meinung, die Kamele mit dem Mann auf dem Weg nach Abéché gesehen zu haben. Alle Bewohner der Gegend, auch die Polizei, sind über die entlaufenen Tiere informiert, dennoch kommen die Kamele nicht in Abéché an.

Am Morgen des dritten Tages werden der mit der Suche beauftragte Reiter und sein *ferīq* aufgesucht. Und dort befinden sich schließlich auch die vier Kamele. Er hat die Tiere nicht wie vereinbart nach Abéché gebracht, weil die Beschreibung der Brandzeichen, die man ihm gegeben hatte, nicht genau mit den Brandzeichen übereinstimmte, die die gefundenen Kamele trugen und hatte deshalb beschlossen, die Tiere in seiner Obhut zu behalten, um auf dem Markt nicht als Dieb angeklagt zu werden. Erst nach erneutem Auftrag brachte er sie nach Abéché, wo er mit den Tieren nach drei Stunden ankam. Auf dem Weg nach Abéché hatte er jeweils zwei Kamele am Hals mit einem Strick zusammen gebunden, so dass sie einfacher zu lenken waren und nicht einzeln ausbrechen konnten. Nachdem die vier verloren gegangenen Kamele in

Abéché ankamen, wurde die Herde mobilisiert, um sie schnellst möglich auf den Weg nach Kufra zu schicken, wo sie verkauft werden sollten.

Die meisten Kamele gehen verloren, weil sie auf der Weide erkranken oder weil sie sich nachts aus ihren Beinfesseln befreien und davon laufen. Einzelne verlorene Tiere werden meist sofort vom Finder geschlachtet, versteckt in seiner Herde gehalten oder auf entfernte Märkte gebracht. Häufig werden Kamele schlicht gestohlen und nach Veränderungen der Brandzeichen in der eigenen Herde gehalten. Auf der Weide fühlen sich Hirten durch Diebe bedroht und sind daher in der Regel mit Kalaschnikows bewaffnet. Des Weiteren gehen Kamele durch Krankheiten oder Verletzungen verloren, da gegen viele Krankheiten selten Mittel zu bekommen sind (Hartley 1984: 95). Tierärzte gibt es in den peripheren Gebieten des Landes keine.

5.7 Kamelzucht und Reproduktion

Ein Kamel zu verlieren bedeutet einen gravierenden Schaden, da es einen hohen Wert besitzt, Prestige verleiht und einen wesentlichen Faktor für das Wohl und die Sicherung der Familie darstellt. Die Reproduktion und Aufstockung einer Kamelherde ist schwierig und langwierig. Da Kamele langsame Entwickler sind, wirkt sich jeder Verlust negativ auf die Reproduktion der Herde aus. Das Wachstumspotential einer Kamelherde ist dadurch begrenzt, dass eine Stute erst mit vier bis sechs Jahren geschlechtsreif ist, ihr Junges zwölf Monate lang austrägt und höchstens alle zwei Jahre ein Fohlen bekommt. In Dürre Jahren bleibt die Stute meist unbefruchtet (Dahl & Hjort 1984: 145). Die Lebenserwartung eines Kamels umfasst etwa 30 Jahre. Die Stuten werden mit etwa 20 Jahren unfruchtbar (El-Amin 1984: 44). Sie können unter guten Umständen im Laufe ihrer fruchtbaren Jahre sechs bis acht Fohlen bekommen; Zwillingengeburt kommen nicht vor. Aufgrund von Infektionen, gegen die Jungtiere bei Geburt kaum Abwehrkräfte besitzen, ist die Mortalität bei Fohlen in den ersten drei Monaten besonders hoch (Farah & Fisher 2004: 18). Das Geburtsgewicht der Fohlen liegt bei etwa 30-40 kg. Wenn der Weidegrund ausreichend ist und die Stute genügend Milch gibt, trinkt ein Fohlen etwa 20 Liter am Tag (Field 1984: 230). Die Milch wird in den ersten Tagen nach der Geburt ausschließlich dem Fohlen überlassen, diese Stuten werden von den Hirten nicht für ihren eigenen Milchverbrauch gemolken. Etwa eineinhalb Jahre trinken die Fohlen bei der Stute und haben dann nach eineinhalb Jahren ein Gewicht von etwa 150-180 kg erreicht. Mit sechs bis sieben Jahren sind die Tiere ausgewachsen und haben ein Gewicht von 500-600 kg erlangt (El-Amin 1984: 45).

In der Regel fohlen die Stuten in der Regenzeit ohne Hilfe der Hirten. Schon kurze Zeit nach der Geburt steht die Stute bereits wieder auf, um ihr Fohlen trinken zu lassen. Bis das Kamelfohlen auf die Beine kommt, steht und trinkt, braucht es etwa zwei Stunden. Die ersten Tage steht es wackelig auf seinen langen dünnen Beinen, schläft viel und kann noch keine längeren Strecken zurücklegen. Ist die Herde zur Zeit der Geburt unterwegs, werden die Kamelfohlen die ersten drei bis vier Tage in einer Satteltasche auf einem der Lasttiere getragen. Bei der ersten Geburt dauert es eine Weile, bis die Stute das Fohlen trinken lässt. Sie ist wenig beunruhigt, wenn der Nachwuchs den Tag über nicht in ihrer Nähe ist und stattdessen von einem Packkamel getragen wird. Das ist bei ihrem zweiten oder dritten Fohlen anders: sie macht Drohgebärden, wenn ihr das Junge weggenommen wird, schreit und sucht während des Marsches nach ihrem Nachwuchs.

In der mobilen Kamelhaltung wird für eine Herde von etwa 70-100 Stuten nur ein Hengst als Deckhengst gehalten, der nach einigen Jahren ersetzt wird. Dieser Hengst wird nicht als Reittier genutzt. Geschlechtsreife Stuten sind auf dem Markt kaum vorhanden, da sie zum einen für die Aufzucht der eigenen Herde benötigt werden und zum anderen das Land nicht verlassen dürfen, um das Potenzial fruchtbarer Kamelherden im Tschad nicht zu minimieren. Wenn dennoch auf dem Markt eine Stute verkauft wird, ist sie teuer (Dahl & Hjort 1984: 145). Geschlechtsreife Stuten bilden den Kern der Herde; sie werden nur in Notsituationen verkauft. Bei Schafen liegt die jährliche Nachwuchsrate etwa bei 20 %, bei Kamelen dagegen liegt sie unter 10 % (Beck 1988: 296).¹⁰⁶ Lancaster (Lancaster & Lancaster 1990: 184) allerdings gibt die Kamelreproduktion mit 35 % an, wobei er aber äußere Einflüsse wie Dürren, Diebstähle, Verluste, Krankheiten, Unfruchtbarkeiten oder Totgeburten nicht berücksichtigt. Gegenüber Lancasters Reproduktionsrate von 35 % schätzt das tschadische Ministerium für Viehwirtschaft die Kamelreproduktion im Tschad dagegen auf 3 % (Republic du Tchad 2004: 27). Diese Annahme könnte mit der tatsächlichen Reproduktion im Tschad eher übereinstimmen. Wenn man von einer Herde mit 20 fruchtbaren Kamelstuten ausgeht, die zwischen einem und 20 Jahren alt sind und nicht älter als 20 Jahre werden, mit sechs Jahren ihr erstes Fohlen auf die Welt bringen und alle zwei Jahre ein weiteres sowie mindestens einmal eine Totgeburt hervorbringen, bekommt eine Stute in ihrem Leben im Durchschnitt fünf Fohlen. Wenn man davon ausgeht, dass die Hälfte der Fohlen Stutfohlen sind und diese die Reproduktion weiter vorantreiben, so kann – von diesen Faktoren ausgehend – eine Herde nach 50 Jahren aus 632,7 fruchtbaren Stuten bestehen sowie ebenso

¹⁰⁶ Beck bezieht sich hier auf den Sudan. Die Zahlen für Tschad und Sudan sollten aber aufgrund der ähnlichen Klimabedingungen ähnlich sein.

vielen Hengsten, die verkauft werden können. Dies ist ein prozentualer Anstieg der Reproduktion von 7,5 % in den ersten sieben Jahren, in folgenden Jahren potenzieren sich diese Zahlen.

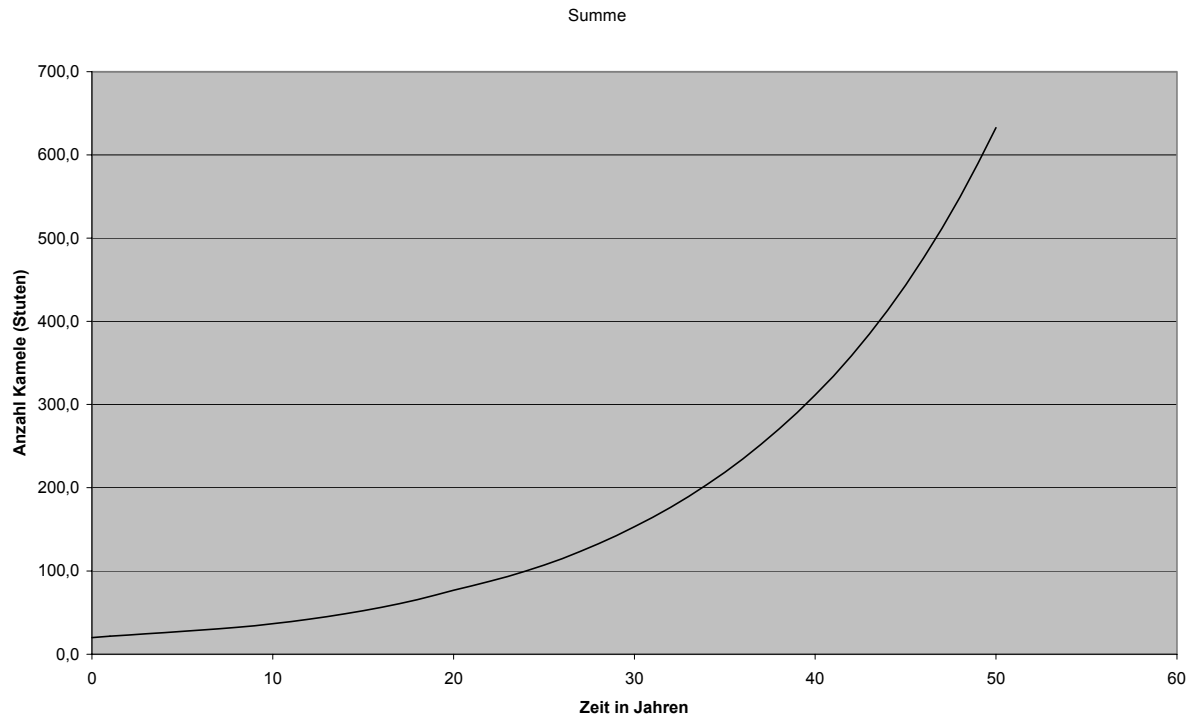


Tabelle 2: Kamelreproduktion ohne Berücksichtigung äußerer Faktoren wie Dürre, Krankheiten oder Diebstähle (Tabelle: K. Sulski)

Diese Darstellung beinhaltet allerdings keine äußeren Faktoren wie Dürre, Verluste durch Krankheiten oder Diebstähle, weitere Todgeburten oder Unfruchtbarkeiten. Die Pastoralisten im Tschad bekräftigten aber immer wieder, dass sie in bestimmten Jahren bis zu 20 % Verluste durch diese äußeren Faktoren erleiden. Wird davon ausgegangen, dass alle zehn Jahre eine Herde 20 % Verluste hat, besteht die gleiche Herde nach 50 Jahren nur aus 207,3 Kamelstuten und ebenso vielen Hengsten. Diese Summe ergibt zwei Drittel weniger als bei dem ersten Rechenbeispiel. Bei dieser Rechnung liegt die Wachstumsrate bei durchschnittlichen 4,65 % in den ersten zehn Jahren und könnte für die Region des Tschad eher zutreffen.

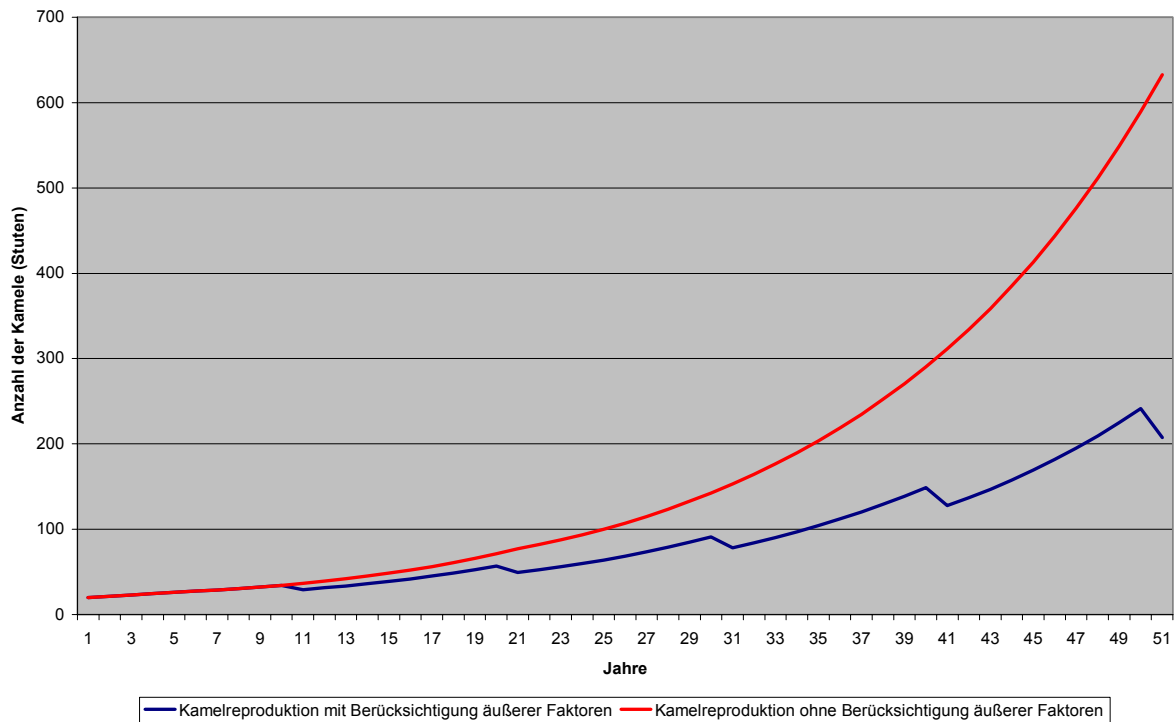


Tabelle 3: Mögliche Kamelreproduktion mit 20 % Verlusten nach jeweils zehn Jahren sowie einer möglichen Reproduktion ohne Berücksichtigung äußerer Faktoren (Tabelle: K. Sulski)

Während bei Schafen, ausgehend von einem Muttertier, innerhalb von elf Jahren eine Herde mit einer Herdengröße von etwa 60 Tieren erreicht werden kann – eine geringe Mortalität und keine Verkäufe vorausgesetzt – bekommt eine Kamelstute im gleichen Zeitraum höchstens drei Fohlen. Geht man davon aus, dass das erste Fohlen ein Stutfohlen war, könnte dieses in diesem Zeitraum sein erstes Jungtier bekommen. Das Ergebnis in der Kamelzucht wären nach elf Jahren im günstigsten Fall nur zwei Stuten im fruchtbaren Alter und zwei Jungtiere. Daran wird der Wert deutlich, den besonders fruchtbare Stuten, die zum einen die Produktivität der Herde tragen und zum anderen die Milchversorgung sichern, darstellen. Es lässt sich nachvollziehen, wie gravierend Verluste sind. Männliche Jungtiere dagegen sind für die Reproduktion der Herde nicht erforderlich. Sie sind das „*off-take*“ der Herde, werden zum Markt gebracht und als Fleischlieferant verkauft, um zu Bargeld zu kommen.

Kamele haben im Vergleich zu anderen Nutztieren wie Schafen, Ziegen und Rindern die niedrigsten Mortalitätsraten; hohe Verluste können aber durch Diebstähle oder weggelaufene Tiere entstehen. Durch ihre gute Anpassung an ihre Umwelt sind sie ein solider Besitz, stellen aber hohe Anforderungen und verlangen Einsatzbereitschaft und Geduld von ihren Besitzern. Der Aufbau einer großen Herde und die Regeneration nach Verlusten sind nur in generationsübergreifenden Zeiträumen möglich. Große Herden repräsentieren die kontinuierliche Sorge mehrerer Generationen für die Tiere sowie umfangreiche körperliche

Einsätze, Dienste und Anstrengungen zahlreicher Hirten im täglichen Management zwischen Weide, Wasser und Märkten über viele Jahre hinweg (Beck 1988: 295).

5.8 Das Leben der Kamelhirten

Beck (Beck 1988: 265) beschreibt sehr treffend, dass Hunger (*ǧūʿ*), Durst (*ʿataš*), Begierde nach Tee und Fleisch (*šauq as- šāy wa laḥm*), Schmutz (*wasah*) und Müdigkeit (*taʿab*) das Leben der Hirten kennzeichnen. Ständige Entbehrungen charakterisieren den Tag (Beck & Klute 1991). Selten sind Tee und vor allem Zuckerrationen, Hirse- und Fleischvorräte ausreichend vorhanden, so dass der Hirte sich abends selten mit vollem Magen zur Ruhe legen kann. Der Mangel an Zucker ist besonders schwerwiegend; den Tee bitter ohne Zucker und nur mit Milch zu trinken, befriedigt die Hirten nicht. Je mehr Zucker zur Verfügung steht, desto größer ist das Wohlfühl. Zusätzlich erschweren die Eintönigkeit des Landes, die Dornen, der Staub, die Hitze, die Abgeschiedenheit von Frauen, der Mangel an abwechslungsreichem, gutem Essen und das Fehlen von Geselligkeit den Alltag der Hirten. Die Weiden sind übersät mit kleinen Disteln, die sich widerspenstig in Füßen, Schuhen und Kleidung festkrallen und in den Fingern festhaken. Versucht man sie herauszuziehen, verursachen sie Wunden, die oftmals eitern. Die Lufttemperaturen liegen in der heißen Trockenzeit bei weit über 40 Grad Celsius, nur selten nimmt der Hirte eine kleine Flasche Wasser mit auf die Weide. Der Weg zum Lager ist meist zu mühselig, um etwas zu trinken, so dass der Hirte es eher vorzieht, den Tag mit einem Durstgefühl zu verbringen, als die Strecke zwischen Lager und Herde zurückzulegen. Neben der Hitze belastet der Staub die Lunge, besonders wenn der Hirte versucht, rennend die streunenden Kamele zur Herde zurückzubringen. Meist ist er den ganzen Tag abgeschieden auf der Weide; nur selten trifft er andere Hirten, mit denen er Neuigkeiten austauschen kann. Er ist mit sich und den Kamelen allein in der Umgebung. Nur abends sitzt er gesellig mit den anderen Hirten am Feuer. Am abendlichen Feuer wird all das nachgeholt, was am Tage nicht möglich war, Geschichten werden bis spät in die Nacht erzählt, Witze und Späße gemacht, wobei Tee mit außerordentlich viel Zucker, wenn vorhanden, genossen wird und die Langeweile und Mühsal des Tages vergessen wird. Jeder der Hirten versucht das zu erzählen, was er am Tage – allein mit den Kamelen auf der Weide – für sich behalten musste. Die ausdruckslosen, emotionslosen Gesichter des Tages zeigen dann sprühende Lebensfreude, Fröhlichkeit und Energie. Anstrengung und Müdigkeit scheinen verschwunden zu sein. Besonders die älteren Hirten, die oft bereits verheiratet sind und Kinder haben, vermissen in erster Linie ihre Frauen sowie ihre Familien, die Geselligkeit im Haus, die Verwandten und Nachbarn, darüber hinaus

die von den Frauen zubereiteten Speisen, die vielseitiger sind als tagein, tagaus Milch mit Hirse. Auf der Weide haben die Hirten nur äußerst selten Fleisch zu essen. Nur bei Besuchen in der Siedlung wird Fleisch verzehrt, wenn tagsüber eine Gazelle erlegt wurde oder wenn Gäste eine Ziege ins *ferīq* mitbringen. Der Fleischverzehr wird dann als Festmahl empfunden. Doch von einem Hirten wird gefordert, zäh, ausdauernd und anspruchslos zu sein.

Genauso stoisch und klaglos geht er mit Verletzungen und Krankheiten um. Fern von Siedlungen und Krankenstationen ist der Hirte mit Wunden und Krankheiten auf sich selbst gestellt. Fast täglich zieht er sich Verletzungen an Füßen, Beinen und Händen durch scharfe Steine, Dornen, Zweige und Disteln zu; er hat Schrammen, Schnitte, offene Wunden, die schnell durch Schmutz und Bakterien zu Eitern anfangen. Sie werden höchstens mit verschmutzten Verbänden oder mit im *ferīq* herumliegenden Plastiktüten verbunden. Offene Wunden werden oftmals mit im Feuer erhitzten Messern gebrannt und so zu schließen versucht. Krankheiten wie Malaria müssen im *ferīq* ohne Medikamente, in drückender Hitze, unter Belästigung durch Staub und zahlreichen Fliegen ausstanden werden. Die nächsten Krankenstationen, die ohnehin im Tschad unterbesetzt sind und selten Medikamente vorrätig haben, liegen oft zu weit entfernt, als dass sie Hilfe leisten könnten.

Im *ferīq* hat jeder Hirte eine bestimmte Stellung. Auch wenn der Betrachter in der Runde am Feuer keine hierarchische Struktur unter den Hirten bemerkt, so herrscht doch eine klare Rangordnung unter ihnen. Einer der Hirten hat die Verantwortung für alle Herden in einem *ferīq*, ob es mehrere Herden sind, die einzeln geweidet werden oder für eine einzelne, große Herde. Er trifft Entscheidungen über den Weidewechsel und den Tränkrhythmus. Er verteilt Aufgaben an die anderen Hirten und bestimmt, welcher Hirte sich auf die Suche nach einem Kamel machen muss. Des Weiteren entscheidet er, welcher Hirte die Stuten abends melken soll, Feuerholz zu suchen hat, Feuer macht oder kochen soll. Meist sind diese Aufgaben von vornherein klar verteilt. Die Jüngsten in der Gruppe verrichten die meisten Laufgänge. Sie versorgen die Tiere für die Nacht, befestigen abends die Beinfesseln und lösen diese wieder am Morgen. Sie melken die Stuten abends, nachts und gelegentlich morgens, sammeln Holz und meistens kochen sie auch noch. Der in der Hierarchie am höchsten Stehende ist für die Gästebewirtung zuständig, versorgt kranke Tiere und überwacht die Nahrungsvorräte und deren Verteilung, reitet in nahe gelegene Siedlungen, um Zucker oder Tee zu erwerben und verteilt die Aufgaben an die anderen. Oft ist er es, der verlorene Kamele sucht. Er ist daher häufig tagelang von den anderen Hirten und den Kamelen getrennt. Dann übernimmt der nächst ältere oder ein ihm nahe stehender Hirte seine Aufgaben. Selbst in der Nahrungsmittelverteilung ist die Hierarchie zu erkennen. Wenn es darum geht, die gefüllten

Teegläser zu verteilen, wird den einzelnen Hirten eine unterschiedliche Menge an süßem Tee zugebilligt. Wird eine Ziege geschlachtet, so bekommen die jüngeren oder die in der Hierarchie weiter unten stehenden Hirten selten die besten Stücke ab, auch die Fleischmenge ist geringer. Ebenso verhält es sich mit Dattelgeschenken, Kleidung und anderen Gütern. Privateigentum gibt es in einem *ferīq* nicht. Bringt einer der Hirten z.B. eine besonders gute Taschenlampe mit, so kann er sicher sein, dass sie nicht lange sein Eigen bleibt, vielmehr von anderen, höher stehenden Hirten zum Gebrauch konfisziert wird.



Abbildung 9: Junge Kamelhirten bei der Arbeit an einer Wasserstelle

Oft sind die jüngsten Hirten nicht älter als acht bis zehn Jahre und mitten in der Wachstumsphase. Doch das begünstigt sie kaum. Es wird selten Rücksicht auf sie genommen, weder werden ihnen besonders gute Stücke Fleisch, Süßigkeiten, Datteln oder anderes zugeschoben, noch werden sie von schweren körperlichen Arbeiten befreit. Sie werden als vollwertige, wenn auch in der Hierarchie weiter unten stehende Hirten angesehen, die oft die Verantwortung über eine ganze Kamelherde bekommen, mit der sie tagsüber allein auf die Weide geschickt werden. Sind in einem *ferīq* Lohnhirten beschäftigt, so erklärt es sich von selbst, dass sie aufgrund der fernen Verwandtschaft das letzte Glied in der Hierarchie der Gruppe einnehmen. Lohnhirten haben die geringste Verantwortung, kein Mitspracherecht

oder Freiheiten; sie müssen sich vollständig den anderen Hirten unterwerfen und ihren Anweisungen folgen. Sie werden mit den meisten und schwersten Aufgaben versehen. Die Hierarchie geht nicht nur vom verantwortlichen, höchsten Mitglied auf alle anderen Mitglieder über, sondern gliedert sich gestaffelt durch alle Mitglieder der Gruppe im Hirtenlager. Schon bei den beiden jüngsten Mitgliedern ist klar, wer eine höhere Stellung einnimmt und wer dem anderen Hirten Aufgaben übertragen darf. Die Hierarchie ist von Hirtenlager zu Hirtenlager unterschiedlich deutlich erkennbar, doch vorhanden ist sie überall. Nicht immer ist allein das Alter ausschlaggebend, sondern auch die Generationsfolge der einzelnen Hirten. In vielen Fällen kann der Onkel des einen Hirten jünger sein als dieser selbst, dennoch nimmt er eine höhere Stellung ein und gibt dem Älteren Anweisungen. In welcher Position sie sich auch innerhalb der Hierarchie befinden, stets widmen sie sich ihren Aufgaben vollständig.

So beschreibt Beck (Beck 1988: 265-273) für den Sudan treffend, dass die Hirten sich mit ihrer ganzen Person den verschiedenen Aufgaben stellen. Sie dienen den Herden und seinem Besitzer rund um die Uhr, stellen ihre eigenen Bedürfnisse vollständig zurück und nehmen die verschiedenen Strapazen ohne Klage auf sich. Sie folgen der Herde tagsüber in Staub und Hitze, ruhen und essen nur, wenn es die Herde zulässt, und passen sich dem Rhythmus der Kamele an. Dadurch ist ihr Alltag bestimmt und unberechenbar, da die Tiere ihren eigenen Willen haben, denen sich der Hirte anpassen muss. Streunen die Kamele, folgt er ihnen, sind sie durstig, führt er sie zur Tränke, ist die Weide erschöpft, erschließt er neue Weidegründe, gehen Tiere verloren, so sucht er sie. Sein ganzer Tagesablauf ist durch die Herde und ihre Eigenschaften geprägt. Der Tag ist nicht kalkulierbar, der Hirte muss stets zu schnellen Entscheidungen und schnellem Handeln bereit sein. Er trägt die Verantwortung, die der Herdenbesitzer ihm auferlegt hat. Die Grundlage für das Wohl der Familie liegt zu großen Teilen in seinem Wirkungsbereich. Daher ist es verständlich, dass der Besitzer die Verantwortung und Zukunft seiner Tiere und damit seiner Familie nicht einem fremden Hirten anvertraut, sondern dem am nächsten stehenden Familienmitglied. Er geht davon aus, dass Verantwortungsbewusstsein und Engagement für die Herde der eigenen Familie größer sind als bei einer fremden Herde. Im Alltag muss der Hirten tapfer, zäh und kräftig sein und sich darüber hinaus für die Herde und deren Wohl verantwortlich fühlen.

Im Dar Zaghawa wird das Leben von den Hirten selbst mit allen seinen Facetten und wegen der widrigen Umstände allgemein nur mit einem Wort „*mut 'ib*“ (ermüdend) beschrieben. Das Leben im Haus oder in der Siedlung wird im Gegensatz dazu mit „*murīḥ*“ (bequem) dargestellt, weil es einem ermöglicht, täglich kaltes Wasser zu trinken (*ḡašrab miyāh*

bārid“), was als Synonym für ein luxuriöses, einfaches und bequemes Leben im Dar Zaghawa gilt.

5.9 Kamele als Lieferanten von Milch und Fleisch

Insbesondere Kamele, aber auch andere Herdentiere sind seit langer Zeit das Schlüsselement der nomadischen und semi-nomadischen Pastoralisten, denn sie sind gut an die ariden Lebensräume angepasst und befähigt, eine große Anzahl verschiedener Pflanzen zu fressen, die in der ariden Landschaft vorkommen und von anderen Arten nicht genutzt werden können. Kamele liefern den Pastoralisten Milch, Fleisch, Leder und Wolle und dienen als Pack-, Zug- und Reittiere. Im Gegensatz zu anderen Regionen dient das Kamel im Dar Zaghawa allerdings nicht als Wolllieferant, da die regionale Rasse nur wenig Wolle aufweist. Durchschnittlich trägt ein Kamel Lasten zwischen 150-300 kg (El-Amin 1984: 47). Durch ihre vielseitigen Verwendungen erschlossen die Kamele den Bewohnern der ariden und semi-ariden Regionen lebenswichtige Ressourcen. Besonders in Dürrezeiten stellen und stellen Kamele den wichtigsten Begleiter für die Pastoralisten dar und geben noch Milch, wenn andere Herdentiere wie Rinder, Ziegen und Schafe kaum mehr Milch geben können. In Dürrezeiten kann das Kamel über 50 % der Nahrungsaufnahme der Pastoralisten abdecken (Farah & Fisher 2004: 16). In den letzten Dekaden hat es jedoch seine ursprüngliche Funktion als vielseitiger, allgegenwärtiger Begleiter und als unersetzliche Stütze in der pastoralen Subsistenzwirtschaft verloren und dient immer mehr als Milch- und Fleischlieferant innerhalb einer überregionalen Marktwirtschaft (El-Amin 1984: 44). Damit hat das Kamel eine Wandlung durchgemacht und eine Entwicklung vom traditionellen Lasttier zum rezenten Fleischlieferanten vollzogen. Diese Veränderungen schließen die nomadische Lebensweise nicht aus, sondern gehen mit dieser einher. So werden die Kamele weiterhin in erster Linie in einer Ökonomie gehalten, die sich an einem Marktbezug und an einer Nachfrage orientiert. In vielen nomadischen Gesellschaften hat das Kamel als primärer Milch- und Fleischlieferant seine Bedeutung und sein Prestige behalten und in Verbindung mit dem Marktbezug seinen Stellenwert stärken können (Hartley 1984: 84). Daher stellt das Kamel für zahlreiche pastorale Gruppen in der Sahelzone und auch im Dar Zaghawa weiterhin eine wichtige Existenzgrundlage dar. Die frühere Subsistenzwirtschaft ist zu einer Mischökonomie umgewandelt worden, in der zusätzlich die Marktwirtschaft eine zentrale Rolle im Alltag der Bewohner spielt.

In der Ernährung pastoraler Gesellschaften stellt Kamelmilch die Basis dar. Sie wird selten verkauft und dient in erster Linie dem Eigenverbrauch. Kamelmilch ist für die Hirten in den

Hirtenlagern die wichtigste Ernährungsgrundlage und stellt – besonders in der Regenzeit – oft über Monate die einzige Nahrung dar (El-Amin 1984: 47). Die in Kanistern über einige Tage gelagerte und gesäuerte Milch wird besonders bevorzugt. Gästen wird Milch zum Trinken angeboten, sie gilt als wertvolles Gut im *ferīq*. Sie steht in erster Linie den Hirten zur Verfügung, nur selten verlässt die Milch das *ferīq* und gelangt in die Siedlungen. Werden die Kamele fern der Siedlungen geweidet, erhalten Frauen und Kinder die Kamelmilch nur in Ausnahmefällen. Ihnen bleibt die Ziegen- und Kuhmilch, wenn der Haushalt über diese Tiere verfügt, ansonsten nur Milchpulver vom Markt. Die Milchqualität und -quantität hängt von der Beschaffenheit der Weide ab. Besonders in Regenzeiten und auf Weiden mit ausreichender Vegetation, wie auf den *ǧizu*-Weiden im Norden des Dar Zaghawa, gibt die Stute besonders viel Milch (Beck 1988: 304). Wie oft die Kamele am Tag gemolken werden, ein- oder zweimal, hängt von den verschiedenen Gruppen und von der Milchmenge der laktierenden Stute ab. Ohne die Stimulierung durch das saugende Fohlen gibt die Kamelstute keine Milch (Farah & Fisher 2004: 19). Kamelstuten versorgen ihre Fohlen zwischen 18 Monaten und zwei Jahren, so dass die Laktation einer Stute zwischen acht und 24 Monaten liegt (Finke 2005). Die durchschnittliche gesamte Milchmenge einer Stute bei einer Melkung liegt bei fünf bis acht Litern (Farah & Fisher 2004: 17; Hjort & Dahl 1984: 62), die Milchleistung über den ganzen Tag bei mehrmaliger Melkung und einer guten Weidequalität kann bei 20 Litern liegen. Von dieser Menge bleibt in der Regel den Hirten während der Regenzeit etwa ein Liter pro Kamelstute und in der Trockenzeit etwa ein halber Liter Milch für den eigenen Bedarf übrig (Beck 1988: 304). Im Gegensatz zu Kuhmilch ist Kamelmilch eiweißreicher, wird nicht so schnell sauer und kann ohne Kühlung länger gelagert werden (Farah & Fisher 2004: 26). Die Kamelmilch wird in der pastoralen Wirtschaft der Zaghawa weder zu Käse noch zu Butter verarbeitet. Der Fettanteil in der Kamelmilch liegt bei 2,9-5,4 % (Farah & Fisher 2004: 27) und hat einen hohen Anteil an Vitamin C, was für die Konsumenten in den Wüsten (Cockrill 1984: 11), deren Speiseplan monoton und einseitig ist und kaum Obst und Gemüse aufweist, wichtig ist. In urbanen Regionen nehmen die Nachfrage nach Milch seitens der Stadtbevölkerung einerseits und der Bedarf an industriellen Gütern seitens der Nomaden andererseits zu, so dass in vielen Regionen für Pastoralisten die Nähe zur Stadt immer wichtiger wird und der Milchverkauf sich zu einer neuen Erwerbsquelle entwickelt hat. In den Regionen des Dar Zaghawa ist das allerdings nicht der Fall, hier wird die Milch ausschließlich für den Eigenbedarf verwendet und findet nur in seltenen Fällen den Weg von der Weide zu den Siedlungen und damit zu den Familien und Frauen; verkauft wird sie nie.

In Dürrezeiten ist das Kamel besonders wichtig, da es im Gegensatz zu anderen Milchgebenden Tieren meist noch Milch gibt. In Dürrezeiten, wenn Ernten ausgefallen sind, Hirse knapp ist und das Kleinvieh kaum mehr Milch gibt, sind die Kamele aufgrund ihrer Widerstandsfähigkeit und Zähigkeit weiter in der Lage, den Haushalt zu ernähren. Die Milch, die die Kamele noch geben, bekommen zuerst die Kinder, dann die Frauen. Von dem Rest wird ein Teil für die Versorgung der Kinder am nächsten Tag sicher gestellt, bevor der Rest der Familie die noch verbliebene Milch bekommt. Je mehr Kamele in einem Haushalt zur Verfügung stehen, desto besser geht es den Mitgliedern, was einer meiner Gesprächspartner mit dem Zitat zutreffend beschreibt: „Wenn in einem Haushalt viele Kamele sind, so ist Allah dem Haus gut gesonnen“.

In vielen Regionen ist neben der Milchproduktion die Fleischlieferung einer Herde wichtig geworden, bei der die Tiere auf dem Markt als Schlachttiere gehandelt und weiter veräußert werden. Die Hirten selbst erhalten als Gegenwert für die abgegebenen Tiere einen Geldbetrag, nicht aber das Fleisch, denn Kamelfleisch wird kaum zur Befriedigung des täglichen Fleischbedarfs der Hirten oder seiner Familie genutzt, sondern nur bei zeremoniellen Anlässen wie großen Hochzeiten oder Trauerfeiern serviert (Dahl & Hjort 1984: 151). Der Fleischbedarf im Alltag wird durch Schaf- oder Ziegenfleisch von den Tieren abgedeckt, die auf dem Markt erworben oder der eigenen Herde entnommen werden. Um Bargeld zu bekommen, damit die Güter des täglichen oder sporadischen Bedarfs einer Familie erworben werden können, ist der Verkauf der überzähligen, für die Reproduktion der Herden nicht benötigten jungen Hengste nahe liegend. Der Verkauf von jungen männlichen Kamelen sowie alten oder unfruchtbaren Stuten ist in pastoralen Gesellschaften in den subsaharischen Zonen sehr verbreitet. Viehmärkte sind deshalb von großer Wichtigkeit. Kamelfleisch wird von Nomaden dem Schaf-, Ziegen- oder Rindfleisch vorgezogen, aber dennoch selten selbst verzehrt (Shalash 1979: 233). Sein Geschmack ähnelt dem Rind- und Pferdefleisch (Shalash 1979: 234).

„Leupold (1968) describes camel meat as palatable, coarser than beef, varying in colour from raspberry-red to brown-red and having white fat. The glycogen content is high and, like horse meat, camel meat has a sweetish taste.“ (Shalash 1979: 236)

Bevorzugt werden Kamele zwischen vier und sechs Jahren, denn nach zehn Jahren wird das Fleisch zäher und schlechter in seiner Qualität (Shalash 1979: 236). Ein lebendiges Kamel besteht aus 0-4,8 % Fett, 15,9-31,1 % Knochen und 52,8-76,6 % Fleisch (El-Amin 1984: 45). Das Lebendgewicht einer ausgewachsenen Stute liegt zwischen 400 und 600 kg, während ein Hengst etwa 600-800 kg wiegt. Das Durchschnittsgewicht der Darfur-Kamele liegt bei 426,2

kg (Shalash 1979: 235). Reit- und Lastkamele werden erst im hohen Alter geschlachtet, die jungen Kamelhengste, deren Fleisch besonders zart ist, im Alter von etwa vier Jahren (Farah & Fisher 2004: 16). Die Leber ist das bevorzugte und teuerste Stück (Cockrill 1984: 10).

In ländlichen Regionen gibt es keine dauerhaft eingerichteten Schlachtplätze oder höchstens nur sehr einfach ausgestattete. Kamele werden meistens unter freiem Himmel geschlachtet, ohne Schutz vor Staub, Hitze und Sonne. Feste Aufhängungen, an denen die Tierkörper befestigt werden könnten, sind nicht vorhanden, so dass dazu oft Bäume benutzt werden. Dadurch wird das Fleisch erheblich verschmutzt. Kühlräume gibt es selbst in den Marktzentren nicht, dadurch sinkt die Qualität des Fleisches, das dann nur kurz haltbar ist (Farah & Fisher 2004: 85).

Die Schlachtung verläuft in den arabischen Ländern ausschließlich „*ḥalāl*“, d.h. Tiere dürfen nicht betäubt werden. Das Kamel wird hingelegt, der Kopf nach hinten zum Schwanz gezogen, so dass die Hauptschlagader am Hals frei liegt, die mit einem einfachen schnellen Schnitt durchgetrennt wird. Das Kamel blutet aus, wenn die Halsschlagader durchschnitten wird, und der Tod stellt sich daraufhin sofort ein (Farah & Fisher 2004: 95). Wenn der Schnitt nicht korrekt durchgeführt wird, führt er nicht zum sofortigen Tod und das Tier muss unnötig leiden.

Der Koran verbietet den Konsum von Blut, es wird deshalb nicht weiter verwendet. Die Haut des Kamels wird am Rückgrat beginnend und dem Skelett folgend an den Seiten heruntergezogen. Der Höcker wird beseitigt, die Schultern und die Rippen zerteilt, die Eingeweide heraus genommen und das Rückgrat auseinander gebrochen. Das Gerippe zerfällt dann in sich. Die Hinterbeine werden in Teile zerbrochen, das Gerippe zerteilt und aufgehängt. Das Fleisch wird direkt von den Knochen geschnitten. Es wird dabei nicht zwischen besseren und schlechteren Stücken unterschieden. Ein Unterschied wird ausschließlich zwischen Fleisch mit und ohne Knochen, Fett und Unbrauchbarem vorgenommen (Farah & Fisher 2004: 87).

Die Fleischausbeute besteht im Durchschnitt aus 44,3 % vorderem Fleischstück, 39,7 % Hinterstück, 7,1 % Hals, 8,6 % Höcker, 0,2 % Schwanz (Farah & Fisher 2004: 106). Kamele werden in der Regel früh am Morgen geschlachtet, wenn die Außentemperaturen noch verhältnismäßig kühl sind. Das Fleisch wird bereits kurz nach der Schlachtung von den Händlern geholt und auf den Markt gebracht (Farah & Fisher 2004: 86). Während der Schlachtung wird darauf geachtet, dass so wenig Staub wie möglich am Schlachtplatz aufgewirbelt wird, damit die Fleischqualität nicht beeinträchtigt wird. Des Weiteren wird versucht, die Kamele möglichst ohne Stress und Schläge an den Schlachtplatz heran zuführen,

da Stress einen Verlust der Fleischqualität zur Folge hat und Schläge Blutergüsse erzeugen können (Farah & Fisher 2004: 94). Wenn das Fleisch nicht sofort auf dem Markt verkauft und verzehrt werden soll, muss es vor Verderb geschützt und behandelt werden. Da keine Kühlung vorhanden ist, ist die Trocknung von Fleisch die gebräuchlichste und älteste Technik, Fleisch haltbar zu machen. Dabei werden die Faktoren genutzt, die die Umwelt bietet: Sonne, Wind, Trockenheit und Hitze (Farah & Fisher 2004: 88).

Die Kamele stellen für die Bevölkerung eine wichtige Einkommensquelle und einen wesentlichen Faktor in der nationalen Wirtschaft dar, wenn dieser auch schwer zu überprüfen ist, da der Handel meist auf dem informellen Sektor abläuft. Die Kamelzucht ermöglicht es, auch die peripheren ariden Gebiete in vielen Ländern Afrikas zu nutzen, in denen andere Ressourcen fehlen. Die Kamele werden hier vorwiegend für die Fleischproduktion gehalten, so dass Fleischhandel in großem Maße betrieben wird. Die Kamele, die am Horn von Afrika verkauft werden, werden vorrangig per Schiff nach Jeddah (Saudi Arabien) gebracht und von dort per Fahrzeug zu anderen Märkten transportiert (Hartley 1984: 93). Da der Verlust durch Stress, wie er bei einer Verladung entsteht, bei 15 % liegen kann, ist die Verschiffung mit hohen Kosten und Verlusten verbunden. Fleischkamele aus dem Sudan und Tschad dagegen werden zu Fuß nach Libyen und Ägypten getrieben, um Stress bei einer Verladung zu vermeiden (El-Amin 1984: 45). Als Handelsplattform für die Fleischkamele stehen im Tschad verschiedene Kamelmärkte zur Verfügung, wo Kamelzüchter und Händler zusammen kommen.

6 Rezente Handelsverbindungen zwischen Tschad und Libyen

6.1 Die Handelsverbindung nach Norden

6.1.1 Kamelmärkte im Tschad

In den Städten und Ortschaften im östlichen Tschad haben sich kleinere und größere, teils permanente, teils periodische Märkte etabliert, von denen die Bewohner des näheren und weiteren Umfeldes ihren täglichen Bedarf beziehen. Neben den allgemeinen Märkten gehören auch die Viehmärkte zur Versorgung des täglichen Bedarfs. Auf den Viehmärkten haben die Dorf- und Stadtbewohner die Möglichkeit, Fleisch und Tierprodukte zu erwerben, und wichtiger noch, die Nomaden haben die Möglichkeit, ihre Tiere zu verkaufen, um wiederum ihre Konsumbedürfnisse zu stillen. Die Viehmärkte unterscheiden sich in Buschmärkte, primäre, sekundäre und periodische Märkte sowie Exportmärkte (Teka, *et al.* 1999: 20). Bei dieser Unterscheidung sind Buschmärkte die kleinsten Märkte. Pastoralisten und Feldbauern kommen hier zusammen, um Vieh gegen Bargeld zu handeln und andere Waren zu beziehen. Der Austausch auf diesen Märkten verläuft nur in geringen Ausmaßen. Primäre Märkte sind Märkte, auf denen vorwiegend Vieh in den Handel eingeht. Diese Märkte sind größer als Buschmärkte und liegen in erster Linie an Viehmigrationsrouten oder Weidegründen und werden von Pastoralisten sowie Bauern besucht. Die Händler auf diesen Märkten sind meist Kleinhändler mit geringem Kapital. Sekundäre Märkte dagegen sind die größten Märkte. Sie bieten einen Austausch zwischen Klein- und Großhändlern, bei denen letztere größere Strecken zu dem Markt zurücklegen. Diese Märkte werden als Austauschplattform von Feldbauern, Pastoralisten, Händlern und Vermittlern gleichermaßen besucht (Teka, *et al.* 1999: 21). Auf sekundären Märkten werden Verkäufer und Händler meist durch Vermittler zusammen gebracht, die einen Anteil des Verkaufspreises oder eine festgelegte Summe für ihre Vermittlungen erhalten (Little 1992: 108). Viele Händler haben enge Beziehungen zu bestimmten Vermittlern, so dass einige Vermittler ausschließlich für bestimmte Großhändler tätig sind (Little 1992: 110). Händler kaufen auf sekundären Märkten mit Hilfe der Vermittler Vieh ein und bringen es zu Exportmärkten. Exportmärkte sind meist in der Nähe von Grenzen angesiedelt; sie werden in erster Linie von Händlern, weniger von den Pastoralisten selbst aufgesucht (Teka, *et al.* 1999: 21). Auf den Exportmärkten werden überwiegend Güter aus dem einen Land mit Gütern aus dem anderen Land gehandelt (Teka, *et al.* 1999: 22). Vielfach ist auf den Exportmärkten auch ein internationaler Viehhandel lukrativ geworden und gewinnt in vielen Orten immer mehr an Bedeutung. Besonders in peripheren Gebieten, wo die

staatliche Kontrolle fehlt, ist ein Grenzhandel besonders attraktiv. Daher etabliert sich ein profitabler *cross-border* Handel überall dort, wo unterschiedliche Währungen und Absatzmärkte nebeneinander liegen. Dieser existiert, seitdem es Staatsgrenzen gibt (Upton 2004: 37).

Neben den stationären Märkten als Verkaufsplattform zwischen Pastoralisten und Händlern kommt besonders in peripheren Gebieten, wie beispielsweise im tschadischen Ennedi, der Markt in mobiler Form oft zu den Pastoralisten selbst: Zur Hauptsaison schicken wohlhabende Viehhändler, die über ein Netz von lokalen Klein- und Zwischenhändlern (*sabābi*) verfügen, ihre Agenten in die peripheren Gebiete zu den Nomaden auf die Weide und kaufen die Tiere direkt von den Weiden auf. Dies erspart den Nomaden den Weg zum Markt. Der Aufkäufer sammelt im Auftrag eines Großhändlers ausreichend viele Tiere zusammen und schickt sie zusammen mit den Kamelen, die durch den Händler auf dem Markt erworben wurden, nach Libyen. Beck beobachtete dieselbe Vorgehensweise bei den Kawāhla in Kordofan, wo nur noch in wenigen Fällen die Tiere von den Nomaden direkt auf den Markt von Omdurman getrieben werden (Beck 1988: 308). Denn die Nomaden schrecken oft davor zurück, weil die Marktorganisation undurchsichtig, kompliziert und schwierig ist. Daher verkaufen sie ihr Vieh lieber billiger, aber sicher in vertrauter Umgebung (Beck 1988: 311). Im Dezember 2004 beobachtete ich einen solchen Kamelkauf im *wādi* Shebe (Ennedi): Dort war ein Goran-*sabābi* unterwegs, der zwei Tage von Bao bis ins *wādi* Shebe gereist war, um in den *ferīqs* Kamele von den Hirten direkt zu kaufen. Er ging von *ferīq* zu *ferīq* und fragte nach den zu verkaufenden Kamelen. Auf seinem Rückweg nahm er die gekauften Kamele von den verschiedenen *ferīqs* mit und beabsichtigte, sie auf den Markt nach Tiné zu bringen. Dort sollten sie einem bestimmten Händler übergeben und mit einem *ḥabīr* (Führer) nach Kufra gebracht werden.

Im östlichen Tschad gibt es in erster Linie drei große Kamelmärkte, die gleichermaßen sekundäre Märkte und Exportmärkte sind und von Pastoralisten wie Händlern gleichermaßen besucht werden; diese liegen in Abéché, Biltine und Tiné. Während der Viehmarkt in Abéché täglich geöffnet ist, findet er in Tiné und Biltine periodisch statt. In Biltine ist montags, in Tiné freitags, samstags und sonntags Viehmarkt. Die Kamele, die dort zum Verkauf angeboten werden, sind in der überwiegenden Mehrzahl junge männliche Kamele, zwischen zwei und fünf Jahren. Diese jungen Kamelhengste können in der Regel nicht länger in der Zuchtherde gehalten werden, werden als Schlachtvieh verkauft und dienen somit als „*take-off*“ der Herde. Ferner werden ältere männliche Kamele auf dem Markt verkauft, die als Transport- oder Reittier ausgedient haben. Weibliche Kamele sind nur selten auf dem Markt

zu sehen, da sie die Reproduktion der Kamelherden sicherstellen. Junge weibliche Kamele werden meist nur dann gehandelt, wenn, wie beispielsweise in Dürrezeiten, die männlichen Tiere bereits veräußert wurden. Somit sind die Märkte im östlichen Tschad in erster Linie darauf ausgelegt, Schlachtvieh zu vermarkten. Weder kommen Feldbauern zahlreich auf den Markt, um Lastkamele zu erwerben, noch hat sich ein Markt für Milchkühe mit Kälbern zur lokalen Milchversorgung etablieren können, weil sich die Nomaden zum einen nur ungern von ihren Milchkamelen trennen und zum anderen ein Käufer einer Kamelstute nicht weiß, ob sie fruchtbar ist und kräftige Fohlen hervorbringen wird. Die Nomaden haben eine genaue Vorstellung davon, welche Tiere sie auf den Markt bringen und welche in der Herde für die Zucht benötigt werden. In der Schlachtviehökonomie ist es wirtschaftlich vernünftig, nur die männlichen Tiere zu verkaufen und die weiblichen in der Herde zu lassen (Beck 1988: 313), da nur das Behalten der weiblichen Tiere die Reproduktivität der Herde garantiert. Ältere Tiere müssen dann verkauft werden, wenn sie mehr Arbeit verursachen und keine Entlastung mehr sind und sich die Gefahr erhöht, sie zu verlieren, ohne Kapital zu erwirtschaften. Weibliche Tiere kommen daher erst Jahre nach ihren männlichen Altersgenossen, meist erst nach Unfruchtbarkeit, auf den Markt.

Ein Kamelzüchter verkauft pro Marktbesuch im Durchschnitt zwei bis drei Kamele auf dem Markt. Die Konsumbedürfnisse der Nomaden prägen ihre wirtschaftlichen Strategien und variieren folglich mit den verschiedenen Haushalten. Neben Lebensmitteln werden finanzielle Mittel für Kleidung, Lohnhirten, Medikamente für die Herden, Amulette, Wasser und Viehsalz benötigt. Auch Ausgaben politischer und sozialer Natur, Steuern, Tribute, Bestechungsgelder, Aufwendungen für Feste, Opfer, Almosen und rituelle Krankenheilung belasten die Nomaden. Beck (Beck 1988: 315) beschreibt für den Sudan, was aber für den Tschad gleichermaßen zutrifft, dass der einzelne Kamelzüchter genügend Tiere aus der Herde verkaufen muss, um den Haushalt zu versorgen, aber gleichzeitig darauf achten muss, die Herde auf lange Sicht zu erhalten. Können die Ausgaben durch die Einkünfte aus der Herde nicht gedeckt werden, muss der Kamelzüchter seinen Bedarf einschränken, zusätzliche Einnahmequellen schaffen oder von der Substanz leben, was zu einem Verkauf weiterer Tiere führen würde, womit er die Herde und ihr Wachstum dezimiert. Ein Pastoralist ist daher in seinem Haushaltskonsum auf die natürliche Wachstumsdynamik seiner Tiere angewiesen. Folglich versuchen die Nomaden ihr Marktverhalten strikt zu organisieren: Sie verkaufen ihre Tiere nach Möglichkeit saisonal zu Höchstpreisen kurz nach der Regenzeit und nach Möglichkeit nur das „*take-off*“ der Herde, um sie bestmöglich zu erhalten und zu erweitern.

Da privater Reichtum über die Herde assoziiert wird und Geld zu horten kein Reichtumsprinzip ist, wird Kapital vorwiegend in der Herde angelegt (Beck 1988: 314).

6.1.1.1 Der Kamelmarkt Abéché

Der Kamelmarkt in Abéché ist der neben dem Markt in Tiné der größte Viehmarkt der östlichen Region; er findet jeden Tag das ganze Jahr hindurch statt. In der Periode kurz nach der Regenzeit, in den Monaten Oktober und November, in der zahlreiche arabische nomadische Gruppen¹⁰⁷ mit ihrem Vieh den Wadai durchziehen und ihre Tiere dort auf den Markt bringen, werden bis zu 350 Tiere am Tag auf dem Markt angeboten. Diese hohe Anzahl trifft allerdings nur für den Zeitraum kurz nach der Regenzeit zu. Bereits im Dezember nimmt die Anzahl der Kamele ab, bis in den heißen Monaten zwischen März und Juli nur wenige Tiere auf dem Markt sind, weil die nomadischen Gruppen mit ihren Tieren in diesem Zeitraum in südlichere Gebiete ziehen, um dort in fruchtbaren *wādis* noch Weidegrund für ihre Tiere zu finden. Zu dieser Zeit sind selten mehr als 50-60 Tiere am Tag auf dem Markt von Abéché, weil die nomadischen Gruppen ihre Tiere dann auf kleinere Märkte der südlichen Region bringen. Nach Aussagen der befragten Hirten sind für zahlreiche arabische Nomaden während und kurz nach der Regenzeit neben Abéché die nördlichen Märkte in Biltine, Arada und Chalaïd von Bedeutung. Diese werden aber im Durchschnitt seltener besucht, als die Märkte in den südlicheren Regionen, welche in den heißen Jahreszeiten aufgesucht werden. Hierzu gehören Hadjer Bait, Abdi, Abu Ruta, und Karfi. Ferner auch Abkar, Umm Hadjer, Ribet, Higar, Kurra und Klatu.

¹⁰⁷ In erster Linie sind hier die Aulad Malik, Aulad Rashid, Mahamit, Huzam, Beni Halba, Zaghawa-*'Arab* und Naga'a zu nennen, die sich selbst mit *'Arab* bezeichnen und auch von der nicht-arabischen Bevölkerung so genannt werden.

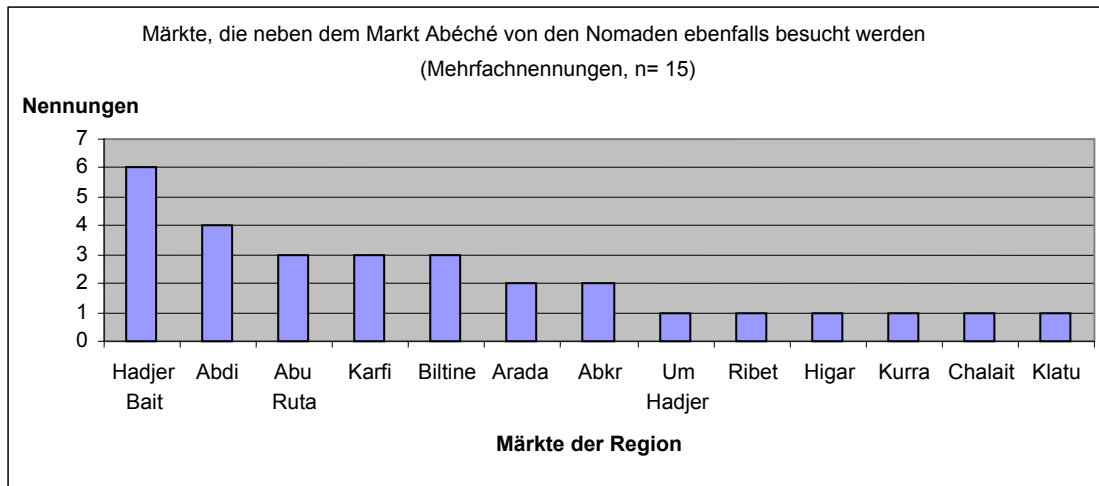


Tabelle 4: Märkte, die die Nomaden im Ost-Tschad neben dem Markt Abéché ebenfalls besuchen

Die Wegstrecke, die die Nomaden auf sich nehmen, um den Markt zu erreichen, beträgt in der Regel zwischen ein und sechs Tagen, wobei der größere Teil der Befragten angab, zwei Tage für den Weg zum Markt zu benötigen.

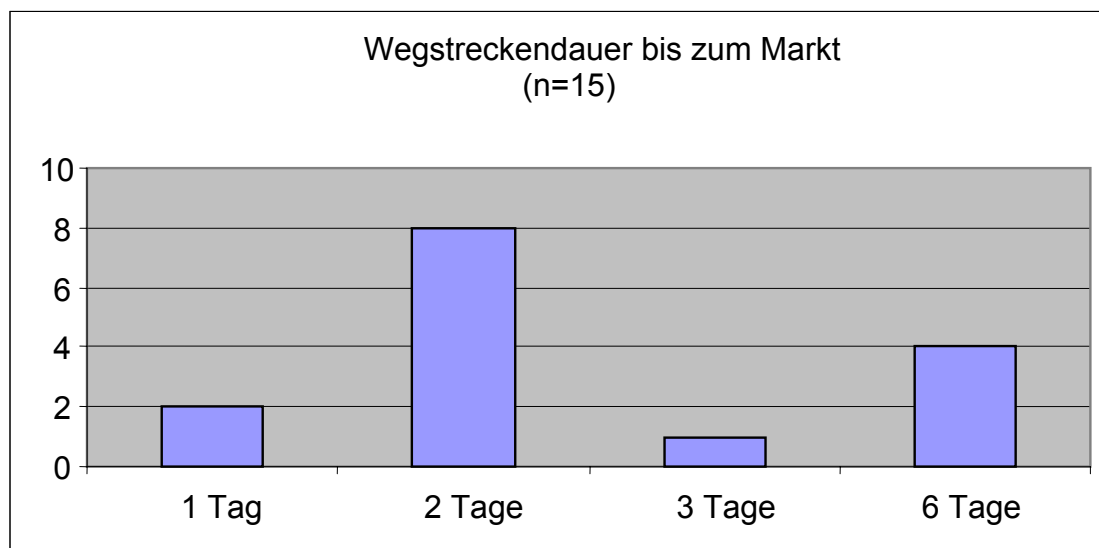


Tabelle 5: Zurückgelegte Wegstrecke der Nomaden bis zum Markt in Abéché

Abéché stellt nach Aussage der arabischen Nomaden von den Märkten im östlichen Tschad den profitabelsten Markt dar, weil hier die meisten Händler aus der weiteren Region zusammenkommen. Auf diesem Markt kaufen Großhändler ihre Tiere ein, um sie zu dem entfernt liegenden Markt in Libyen, nach Kufra zu schicken. Vor dem Darfur-Konflikt wurde von den Händlern ein Teil der auf dem Markt in Abéché erworbenen Kamele auch nach Ägypten geschickt.

Die arabischen Nomaden bringen ihre Tiere nur selten auf den nördlich gelegenen Viehmarkt nach Tiné. Nur wenn die Preise dort besonders hoch sind, nehmen sie den längeren Weg dorthin auf sich, weil dieser Markt nicht direkt an ihren Transhumanz-Routen liegt. Ferner scheuen sie sich vor zahlreichen bewirtschafteten Feldern, die den Weg dorthin versperren und beim Betreten der Felder Konflikte mit Bauern hervorrufen. Da der Wadai und damit der Markt in Abéché in der Nähe ihrer Transhumanz-Routen liegt, stammen die Kamele, die in Abéché auf dem Markt verkauft werden, in erster Linie von arabischen nomadischen Gruppen, die in der weiteren Region um Abéché leben. Viele dieser Gruppen besitzen große Kamelherden bis zu 500 Tieren. Wenn sie Kamele zum Markt bringen, dann meist in kleinen Gruppen von etwa fünfzehn Tieren. Diese fünfzehn Kamele werden aus der größeren Familie zusammen von ein oder zwei Personen zum Markt gebracht. Pro Besitzer sind es selten mehr als zwei oder drei Tiere, die auf einmal aus der Herde verkauft werden. Während und nach der Regenzeit besuchen die *arab* den Markt in Abéché besonders häufig, da sie während der Regenzeit mit ihren Tieren Richtung Norden ziehen und auf dem Weg dorthin den Markt als Verkaufsplattform nutzen. Der Zeitraum in der Regenzeit, in dem besonders viele Kamele auf dem Markt anzutreffen sind, beträgt 20 bis 30 Tage. Danach ziehen die Nomaden mit ihren Tieren nach Norden. Kurz nach der Regenzeit, wenn sie sich wieder auf ihrem Weg nach Süden befinden, wird erneut für etwa den gleichen Zeitraum eine größere Zahl Tiere auf dem Markt angeboten. In dieser Zeit, in der auch viele Händler auf dem Markt sind, beträgt die Dauer, die die Viehzüchter auf dem Markt verbleiben, bevor sie ihre Kamele verkauft haben, oft nicht länger als ein oder zwei Tage und nur in geringen Fällen bis zu über einer Woche.

Was die Kamelpreise auf den verschiedenen Märkten betrifft, so variieren diese je nach Jahreszeit und Händleranzahl. Wenn viele Händler auf dem Markt anwesend sind und sie um die besten Kamele feilschen, erhalten die Nomaden gute Preise für ihre Tiere. Bei schwankenden Marktpreisen verbreitet sich das Wissen über die Kamelpreise mit großer Geschwindigkeit über die Weiden. Daher wissen die Kamelzüchter genau, was sie für ein Tier verlangen können, wenn sie zum Markt kommen und erhalten diesen Preis aufgrund der großen Konkurrenz seitens der Aufkäufer größtenteils auch. Wie Beck (Beck 1988: 309) im Sudan beobachten konnte, richten sich die Argumente und Verhandlungen über den endgültigen Preis nach dem Alter des Tieres, was anhand seiner Zähne ermittelt wird, seinem Gesundheitszustand und danach, wie sich das Tier gemäß seinem Alter entwickelt hat. Aber auch die allgemeine Marktlage, die Konkurrenz und die Bekanntschaft zwischen Händler und Verkäufer sind für den endgültigen Preis ausschlaggebend (Beck 1988: 310). Die gleichen

Faktoren bezüglich des endgültigen Preises konnte ich auch auf den Märkten im Tschad feststellen.

Junge Kamele im Alter von zwei bis vier Jahren kosteten zur Zeit der Erhebung (Februar 2004) auf dem Markt in Abéché etwa zwischen 107-305 € (70.000-200.000 FCFA), durchschnittlich folglich etwa 206 €. Da der Markt in Abéché in erster Linie auf Schlachtvieh ausgerichtet ist, sind unter den zu veräußernden Kamelen mehrheitlich junge Hengste. Neben den jungen Kamelen wird eine Handvoll größerer Kamele, meist ausgediente Lasttiere veräußert. Da Stuten offiziell das Land nicht verlassen dürfen, sind sie nur in geringem Maß auf dem Markt präsent. Brauchbare Reittiere werden ebenfalls nur in geringfügiger Anzahl verkauft. Die Preise für Kamele höheren Alters lagen in Abéché etwa zwischen 305-503 € (200.000-330.000 FCFA), durchschnittlich also etwa bei 404 €.

Die verantwortliche Person im Sultansbüro auf dem Markt in Abéché erläuterte mir, dass in den Monaten Juli bis September, also während der Regenzeit, täglich etwa 100-200 Kamele auf den Markt gebracht werden, von denen etwa 60-70 Tiere verkauft werden (durchschnittlich demzufolge etwa 5.850 Tiere in drei Monaten). Die Monate Oktober und November, kurz nach der Regenzeit, sind die Hauptmonate auf dem Markt in Abéché, wenn täglich etwa 300-350 Kamele auf dem Markt gehandelt werden, von denen etwa 250 Tiere verkauft werden (durchschnittlich demzufolge etwa 15.000 Kamele in diesen zwei Monaten). Nachdem die Nomaden in den Süden gezogen sind und sich dort in fruchtbareren Regionen aufhalten, werden zwischen Dezember und April nur noch etwa 50 Kamele am Tag auf dem Markt angeboten, von denen etwa 20-30 verkauft werden (durchschnittlich also 3.750 Tiere in diesen fünf Monaten). In den Monaten Mai und Juni, den heißesten Monaten, sind so gut wie keine Händler auf dem Markt und folglich auch nur sehr wenige Kamele. Insgesamt ergibt die Summe der verkauften Kamele etwa 24.600 Tiere¹⁰⁸, die jährlich auf dem Markt in Abéché veräußert werden.

Ob von den Kamelhändlern eher junge oder ältere Kamele bevorzugt werden, hängt von Jahreszeiten, der Marktsituation und der politischen Lage, den Händlern und den Niederschlägen der letzten Regenzeit ab. Während einige Händler ihre Kamele kurz nach dem Erwerb auf den Weg nach Norden schicken, bevorzugen andere Händler ganz junge und günstigere Kamele, die sie für ein weiteres Jahr auf der Weide lassen, bevor sie diese Tiere nach Libyen schicken. Den größten Teil auf dem Markt bilden allerdings Kamelhengste um die drei Jahre, die von den Käufern bevorzugt werden und unmittelbar nach

¹⁰⁸ Die Anzahl von 24.600 Tieren ist eine Errechnung aus den mir genannten sowie geschätzten Zahlen, die nach (Regen-) Jahr, Marktlage, Händleranzahl und aktueller politischer Situation variieren.

Zusammenstellung einer Schlachtviehherde nach Libyen geschickt werden. Seit der Handel mit Ägypten zum Erliegen gekommen ist, der sich vorrangig auf ausgewachsene ältere Kamele konzentrierte, ist der Absatzmarkt für solche Tiere zurückgegangen. Generell wurden vor Ausbruch des Darfur-Konflikts auf den nördlichen Märkten wie Biltine, Arada und Kalait eher jüngere Tiere bevorzugt und in Abéché sowie auf den Märkten der südlicheren Regionen eher ältere. Dies hing mit der Zieldestination zusammen, denn im Norden gingen die meisten Kamele nach Kufra, wo auf dem Zielmarkt junge Tiere bevorzugt werden und die Kamele der südlicheren Märkte wurden nach Ägypten gehandelt, wo ältere Tiere favorisiert werden. Diese Verteilung der Kamele bestimmte ebenfalls eine Preisdifferenz zwischen den Märkten im Norden und denen im Süden. Daher wurden junge Tiere vorwiegend im Norden auf die Märkte gebracht, während ältere auf den südlicheren Märkten bessere Preise erzielten. Dies hat sich allerdings seit Beginn des Darfur-Konflikts verändert.

Neben den Händlern und Verkäufern sind auf dem Markt in Abéché zahlreiche Zwischenhändler (*simsār*, pl. *samāsira*) anzutreffen. Ein *simsār* ist dazu da, die Arbeit des Händlers zu erleichtern. Er begleitet einen Händler zu den verschiedenen angebotenen Kamelen und führt die Verhandlung mit dem Viehhalter. Durch seine Vermittlung verlaufen die Verhandlungen mit den Hirten besser, so dass es schneller zu einem Verkaufsabschluss kommt. Meist arbeitet ein Händler mit einem bestimmten Zwischenhändler zusammen, zu dem er eine Vertrauensbasis aufgebaut hat und mit dem er über einen längeren Zeitraum immer wieder kooperiert. Aber dennoch ist diese Verbindung nicht zwingend; wenn ein anderer Zwischenhändler ihm einen guten Preis für bestimmte Kamele anbietet, kooperiert er auch mit diesem. Die verschiedenen Zwischenhändler erfragen die Preise der Kamele am Morgen, denn sie sind in der Regel vor den Händlern auf dem Markt und teilen die Preise später den Händlern mit. Der Zwischenhändler berechnet für eine gelungene Vermittlung zwischen Kamelzüchter und Händler mit einem Verkaufsabschluss für jedes Kamel 1,50 € (1.000 FCFA) Kommission für seine Arbeit, die der Käufer zu zahlen hat.

Neben den Käufern, Verkäufern und Vermittlern gibt es auf dem Markt noch einige Personen, die die Funktion des *ḍāmin* (Garant) übernommen haben. Ein *ḍāmin* ist für jeweils eine ethnische Gruppe, wie die Zaghawa, verantwortlich, die er repräsentiert und für die er als Garant fungiert. Für jedes Kamel, das aus dieser ethnischen Gruppe verkauft wird, muss er die Garantie abgeben, dass dieses Tier tatsächlich anhand der Brandzeichen und anhand des Bekanntheitsgrades des Verkäufers von dieser Gruppe stammt und nicht gestohlen ist. Seine Funktion ist besonders dann wichtig, wenn gestohlene Kamele auf den Markt gebracht werden. Ist dies der Fall, geht der *ḍāmin* zum Lieferanten zurück und fragt diesen, wo das

Kamel herkommt, ob es tatsächlich aus seinem *ferīq* stammt oder wo er es gekauft hat. Wenn er angibt, es komme aus seiner Zucht, muss derjenige, der den legitimen Kamelverkauf in Frage stellt, beweisen, dass es dennoch sein Kamel ist.¹⁰⁹ Wenn der Verkäufer das Kamel aber auf einem anderen Markt gekauft hat, gehen sie gemeinsam zu diesem Markt zurück und suchen den dortigen *dāmin* auf, der beim Verkauf wiederum seine Garantie gegeben hatte. Diese Linie wird soweit zurück verfolgt, bis die Herkunft des Kamels eindeutig festgestellt ist. Für seine Garantiegabe erhält der Garant 3,80 € (2.500 FCFA) vom Käufer. Wenn es sich trotz seiner Garantie dennoch um ein gestohlenen Kamel handelt und dies zu einem späteren Zeitpunkt aufgedeckt wird, muss er alle entstandenen Kosten zahlen.

Neben den Abgaben, die ein Käufer an den *dāmin* und den Zwischenhändler zu zahlen hat, berechnet die Regierung bei einem Kamelverkauf 3 € (2000 FCFA), der Sultan 0,75 € (500 FCFA) und der Bürgermeister 0,30 € (200 FCFA). Ein Händler bezahlt damit insgesamt 9,50 € (6.200 FCFA) für jedes Kamel. Ferner muss der Händler bei Ausfuhr der Kamele Zollgelder bezahlen, diese betragen 13 € (8.320 FCFA) pro Kamel. Aber durch gute Beziehungen einiger Händler zu Schlüsselpersonen in Zollpositionen, können sich diese Gebühren reduzieren oder gar ganz weg fallen.

Als Dokument eines endgültigen legitimen Verkaufsabschlusses bekommt der Käufer zwei Papiere ausgehändigt: eines mit der quittierten Regierungssteuer über 2.000 FCFA. Dort werden die Präfektur und Unterpräfektur, der Name des Herkunfts-*ferīqs* des Verkäufers und der Name des Käufers vermerkt. Ferner der Name des *dāmins* und des *simsārs*. Das zweite Papier wird von einem Vertreter des Sultans ausgestellt, da der Markt offiziell unter den Aufgabenbereich des Sultans fällt. Dieses Papier enthält alle Charakteristika des Kamels: Farbe, Geschlecht, Brandzeichen, den Namen des Besitzers, die ethnische Gruppe, den Preis des Kamels und den Namen des Händlers. Falls zu einem späteren Zeitpunkt eine Person eines seiner auf dem Markt gekauften Kamele für sein eigenes hält und ihn damit als Dieb anklagt, sind diese Papiere die wichtigsten Belege für seinen legitimen Kamelkauf auf dem Markt. Für jedes Kamel bekommt er daher einen eigenen Beleg.

Was die Herkunft der Händler betrifft, so sind seit Débys Machtübernahme 1990 in erster Linie die Zaghawa die Kamelhändler, an zweiter Stelle folgen die Goran und erst dann schließen sich einige wenige 'Arab-Händler an. Vor den Darfur-Problemen kamen viele der wichtigsten Händler aus dem Sudan, weil aber diese östliche Handelsverbindung abgebrochen

¹⁰⁹ Die einzelnen Kamele tragen Brandzeichen, die die Herkunft und die ethnische Gruppe des Züchters anzeigen. Jeder Kamelzüchter markiert seine Tiere mit seinem eigenen Zeichen. Bei gestohlenen Kamelen wird allerdings oft versucht, diese Brandzeichen zu verändern. Doch bleibt meist zu erkennen, welche Zeichen früher oder später gebrannt wurden.

ist und Kamele seitdem fast ausschließlich nach Libyen geschickt werden, waren die meisten Händler zur Zeit der Erhebung tschadischer Herkunft.

Um bei einem Kamelkauf besonders gute Preise zu erzielen, versuchen die Händler, verschiedene Kaufstrategien anzuwenden, bei denen die ethnische Herkunft auch eine Rolle spielen kann, um die Preise beispielsweise zu senken, die aber nicht immer Erfolg versprechend sind:

Ali war seit dem Morgen auf dem Markt, um Kamele einzukaufen und erfragte die verschiedenen Kamelpreise. Er stellte fest, dass die Preise an diesem Tag besonders hoch waren. Er hatte sich einige Kamele angeschaut und interessierte sich besonders für einige größere, ausgewachsene Kamele, die er gerne kaufen wollte. Für seine Kamelherde, die er nach Libyen schicken wollte, fehlten ihm noch einige große kräftige Packkamele. Doch der Kamelhirte wollte 310.000 FCFA (473 €) pro Kamel erzielen, was Ali zu viel war. Aber dennoch hätte Ali die Kamele gern erworben, weil es nach seiner Untersuchung gute Kamele waren. Er überlegte sich, dass er den Hirten „austricksen“ und vielleicht die Preise senken könnte, wenn er wegfährt und der Hirte denken würde, er komme am heutigen Tag nicht wieder. Über den Zwischenhändler könne der Hirte dann vielleicht ausrichten lassen, er würde die Tiere doch für den vorgeschlagenen Preis verkaufen wollen. Ali fuhr weg und wartete auf einen Anruf, doch da er keinen Anruf von seinem vertrauten Zwischenhändler bekam, fuhr er 30 Minuten später wieder zum Markt zurück. Doch in der Zwischenzeit hatte der Hirte seine Kamele für den hohen Preis von 310.000 FCFA pro Kamel an einen anderen Kamelhändler verkauft. Damit hatte Ali die Chance auf gute kräftige Tiere vertan und seine Taktik hatte nicht funktioniert. Er ärgerte sich, da es seiner Meinung nach die geeigneten Packkamele waren, die ihm noch fehlten.

Nicht nur einzelne Händler versuchen, mit bestimmten Taktiken Preise zu senken, sondern auch ganze Händlergruppen zusammen, wenn sie kollektiv der Meinung sind, die Kamelpreise sind zu hoch und steigen stetig an. Doch auch diese Taktiken funktionieren nicht immer, allerdings war die Strategie vom 29.02.2004 von Erfolg gekrönt:

Seit Tagen waren sich die Händler einig, dass die Preise der Kamele sehr hoch waren und darüber hinaus noch täglich anstiegen. Der Grund waren die wenigen Kamele, die auf dem Markt angeboten wurden, im Gegensatz zu den zahlreichen Händlern, die versuchen wollten, ihre Kamele noch vor der großen Hitze nach Kufra zu schicken. Da aber die Mehrheit der Händler Zaghawa waren, im Gegensatz zu den Lieferanten, die überwiegend *‘arab* waren, kooperierten die Händler, anstatt zu konkurrieren: an diesem Morgen machten die Händler ein Abkommen untereinander aus, dass sie eine Art Boykott veranstalten wollten, um den ansteigenden Preisen entgegen zu wirken. Sie vereinbarten, bis mittags kein einziges Kamel zu kaufen. Zur Mittagszeit sollte dann nur einer von ihnen in Abwesenheit der anderen auf den Markt gehen, eine bestimmte Anzahl Kamele zu einem erhofften günstigeren Preis kaufen

und sie dann unter den Kamelhändlern verlosen. Das Los würde dann entscheiden, ob der Händler ein kleines, großes, weibliches oder männliches Kamel kaufen würde. Mit dieser Strategie wollten sie durch die Abwesenheit weiterer Händler die Lieferanten nervös stimmen, die Konkurrenz ausschließen und die Hirten dazu bewegen, ihre Kamele zu einem günstigeren Preis zu verkaufen. Allerdings hätte diese Strategie an diesem Tag fast nicht funktioniert, da es unter den Zwischenhändlern jemanden gab, der Zaghawa verstand und den ausgemachten Boykott der Händler begriffen hatte. Dieser Zwischenhändler suchte daraufhin die besten Kamele aus, rief seinen vertrauten Händler an und sagte, er solle sofort auf den Markt kommen. Als der Händler kam, wusste dieser von dem Boykott der anderen Händler nichts, schaute sich die Kamele an, wollte sie kaufen und verließ daraufhin den Markt wieder, um Geld zu holen. Die anderen Händler hatten allerdings gesehen, dass er zum Markt gekommen und wieder gefahren war. Daraufhin riefen sie diesen Händler an, der auch ein Zaghawa war und erzählten ihm von dem Boykott. Aus Solidarität mit seinen entfernten Verwandten schloss er sich der Händlergruppe an und beschloss, die Kamele nicht mehr zu kaufen. Anschließend ging einer der Händler auf den Markt, kaufte die ausgemachte Anzahl Kamele, diesmal zu einem niedrigeren Preis, und verloste diese unter den Händlern.

Durch die gleiche ethnische Verbindung versuchen sowohl Händler als auch Verkäufer, eine gewisse Macht auszuüben, indem sie untereinander in bestimmten Situationen nicht konkurrieren, sondern kooperieren, um gemeinsam wieder einen Vorteil zu erlangen. Trotz guter Marktsituationen gehen die ethnische Verbindung sowie die gegenseitige Unterstützung zu Gunsten der Solidargemeinschaft vor.

6.1.1.2 Der Kamelmarkt Tiné

Der Viehmarkt in Tiné wurde erst vor wenigen Jahren, im Jahr 2003, an seinen gegenwärtigen Standort verlegt. Er ist der größte Markt im Dar Kobe und hat innerhalb des Dar Kobe in den letzten Dekaden immer wieder einen neuen Standort eingenommen: von den 1940er bis 1950er Jahren war er in Iriba, von den 1950er bis 1960er Jahren in Um Buru, von den 1960er bis 1970er Jahren in Tiné-Sudan und von Ende der 1980er Jahre an hatte er seinen Standort in Tiné-Tschad, bzw. auf dem Grenzgebiet zwischen Tiné-Tschad und Tiné-Sudan im *wādi* Tiné. Im Oktober 2003 wurde er aus dem *wādi*-Bereich auf einen neuen Standort auf der tschadischen Seite nahe dem neuen Markt verlegt. Auf dem Viehmarkt in Tiné werden in erster Linie Kamele verkauft, ferner Kleinvieh, d.h. Ziegen und Schafe. Rinderhandel hat im Dar Zaghawa in den letzten Jahren einen starken Rückgang erfahren und wurde während meines Aufenthaltes nicht auf dem Markt in Tiné betrieben. Kleinvieh wird besonders in Festzeiten wie im *ramadān* oder zum *ʿīd al-adḥā* (Opferfest) in hoher Anzahl auf dem Markt

angeboten. Ferner ist die Regenzeit für den Kleinviehhandel besonders attraktiv, da die Tiere dann gesund und kräftig sind. Vor dem Darfur-Konflikt wurde das Kleinvieh als Fleischlieferant vorwiegend nach Khartum, in weitere sudanesischen urbane Zentren und Ägypten gebracht und verkauft. Daher kamen auch die für den Kleinviehhandel wichtigsten Händler in erster Linie aus Khartum. Aufgrund der politischen Wirren sind diese Händler seitdem nicht mehr anwesend, weil die Handelsverbindung durch die rezenten Entwicklungen abgebrochen ist und somit kaum noch ein Absatz für Kleinvieh existiert. In kleinem Umfang wird Kleinvieh seit den neueren Entwicklungen nach Libyen oder nach N'Djaména gehandelt. Bis Khartum wurden die Tiere zu Fuß getrieben und waren etwa 45 Tage unterwegs. Von dort wurden sie in erster Linie nach Saudi-Arabien weiter verkauft. Nach N'Djaména werden sie ebenfalls zu Fuß getrieben und sind etwa 60 Tage unterwegs. Nach Libyen gelangen sie ausschließlich per Lkw, da die Wüstenstrecke zu Fuß von dem Kleinvieh nicht bewältigt werden kann. Ein Lkw fasst etwa 80 Tiere, wodurch ein umfangreicherer Handel begrenzt wird. Die notwendigen Grenzabwicklungen geschehen in Tiné. Werden die Tiere zu Fuß in die Verbraucherzentren geschickt, so finden sie Futter auf dem Weg und müssen nicht extra zugefüttert werden. Werden sie aber auf dem Lkw transportiert, müssen sie alle paar Tage für einige Zeit abgeladen, gefüttert und getränkt werden. Die Hirten, die trotz des schlechten Absatzmarktes dennoch ihre Ziegen auf den Markt nach Tiné bringen, kommen aus der näheren Region wie aus Bahay, Am Djerres, Nano, Iriba und Guereda. Sie verkaufen nur die männlichen und die alten weiblichen Tiere, während sie versuchen, die jüngeren für die Zucht zu behalten. Eine Ziege kostete in Tiné zur Zeit der Erhebung zwischen 15 € und 30 € (10.000 FCFA und 20.000 FCFA), ein mittelgroßes Schaf etwa 38 € (25.000 FCFA) und ein großer Schafbock (*harūf*) etwa 61 € (40.000 FCFA). Der Verkauf einer Ziege allein reicht meist noch nicht für den Bedarf einer Familie, so dass meistens mindestens zwei bis drei Ziegen auf einmal verkauft werden müssen. Ihr Erlös reicht bei einer Familie mit fünf Personen etwa für zwei bis drei Wochen. Khalil sagte dazu:

„Ziegenverkäufe sind für das Taschengeld, denn sie werden nur für geringere familiäre Bedürfnisse auf den Markt gebracht, wie für kleine Haushaltsgegenstände, Frauengeschenke oder kleinere Ausgaben. Kamelverkäufe dagegen sind für wirtschaftliche Zwecke und umfangreichere Bedürfnisse vorgesehen.“

Die Kamele, die auf dem Viehmarkt in Tiné verkauft werden, werden in erster Linie von Kamelpastoralisten aus den nördlichen Regionen des Tschad auf den Markt gebracht. Seit Ausbruch des Darfur-Konflikts ist der wichtigste Markt im Darfur, in Mellit, weggefallen. Seitdem finden auch Kamele aus dem Sudan den Weg zum Markt in Tiné. Damit expandiert

der Kamelmarkt, und eine Anzahl von Kamelen, die vor einigen Jahren noch nach Mellit gebracht worden wäre, wird nun nach Tiné gesandt. Allerdings nutzen einige Pastoralisten wegen der Wirren in Darfur auch die tschadischen Weidegründe für ihre Tiere, so dass nicht mehr eindeutig zu rekonstruieren ist, ob die Kamele ursprünglich aus dem Tschad oder Sudan kommen. Für viele der Pastoralisten in den nördlichen Regionen bestand vor den Unruhen kein Unterschied darin, ob die Kamele im Tschad oder im Sudan geweidet wurden, so dass die Frage nach der eigentlichen Herkunft meist hinfällig war. Der Markt in Mellit war nach Aussagen der Kamelhändler und Hirten umfangreicher und größer als der in Tiné.



Abbildung 10: Der Kamelmarkt in Tiné

Die überwiegende Mehrheit der Kamelpastoralisten, die ihre Tiere nach Tiné auf den Viehmarkt bringen, ist Zaghawa. An zweiter Stelle folgen Goran-Hirten und zuletzt Mimi. Einige Kamele, die auf dem Markt in Abéché erworben wurden, werden von Zwischenhändlern auf den Markt gebracht und hier weiterverkauft. Während Hagggar Ende der 1990er Jahre den Großteil des Viehhandels in den Händen arabischer Händler sah (Hagggar 1999: 175), waren zum Zeitpunkt meiner Forschung ausschließlich Zaghawa und einige Goran-Händler auf dem Markt; sie kontrollierten den überregionalen Kamelhandel deutlich. Arabische Großhändler waren während meiner Erhebung in Tiné nicht präsent.

Ähnlich der Schafe, werden nur dann Kamele von den Hirten auf den Markt gebracht, wenn bestimmte Bedürfnisse innerhalb der Familie vorliegen. Ein Pastoralist verkauft ein Kamel nur, wenn die Familie tatsächlich andere Güter und Geld benötigt oder wenn in Dürrezeiten kein Futter mehr für die Tiere auf den Weiden zur Verfügung steht und hohe Viehverluste entstehen könnten. In schlechten Jahren, in denen nur wenig oder gar kein Regen gefallen ist, versuchen die Pastoralisten andere Weidegründe in entfernten Regionen aufzusuchen und ihre Tiere zu verkaufen, bevor sie verenden.¹¹⁰ Den Verkauf eines Tieres versucht ein Hirte nach Möglichkeit in Monate zu legen, in denen Kamelpreise generell höher sind als in anderen Monaten, um einen guten Preis für sein Tier zu bekommen. Die besten Monate, in denen die meisten Kamele auf den Markt gebracht werden, sind ähnlich wie in Abéché die Monate Oktober, November und Dezember. In dieser Zeit sind die Kamele in Jahren nach einer durchschnittlichen Regenzeit kräftig genug, um den Weg durch die Wüste zu libyschen Märkten zu bewältigen, und außerdem sind die Temperaturen für die Wüstenstrecke in dieser Zeit gemäßigt. Auch in Jahren nach schlechten Regenzeiten versuchen Pastoralisten, einen Anteil ihrer Kamele in dieser Zeit zu verkaufen, um einen Gewinn zu erzielen, solange die Kamele noch rentabel sind, statt zu einem späteren Zeitpunkt einen Verlust der Tiere zu riskieren.

Nach den rezenten Entwicklungen waren die Preise zur Zeit der Erhebung für junge Kamele im Verhältnis besser als für ältere Tiere, da die jüngeren in Libyen bevorzugt werden.¹¹¹ An lukrativen Wochenenden werden etwa 400-600 Kamele auf dem Markt in Tiné angeboten, über deren Verkaufspreise etwa fünf bis zehn Händler pro Wochenende feilschen. Jeder der verschiedenen Händler kauft durchschnittlich etwa 25-30 Kamele an einem Wochenende ein. Die Kamele, die nicht verkauft werden, werden in der Regel von den Hirten wieder in ihr *ferīq* zurückgebracht. Die meisten Hirten allerdings verbleiben eine Woche auf dem Markt, um zu versuchen, ihre Tiere am darauffolgenden Wochenende zu veräußern. Auf dem Markt sind hauptsächlich Hirten vertreten, die zwei bis zehn Kamele auf den Markt bringen. Die Hirten aber, die teils durch eigene Zucht, Diebstahl, Zwischenhandel oder Erwerb auf anderen Märkten eine größere Menge (bis zu 100-200 Kamele) zu veräußern haben, lassen diese vorzugsweise außerhalb des Marktes. Sie kommen lediglich selbst auf den Markt und informieren bestimmte Kamelhändler über ihre vorhandenen Tiere. Die informierten Händler

¹¹⁰ 2003 war beispielsweise ein schlechtes Regenjahr, in dem es unterdurchschnittlich geregnet hat. Einige Pastoralisten versuchten, in südlichere Regionen zu emigrieren, während andere Viehzüchter sich bemühten, ihre Tiere zu verkaufen. Zusätzlich zu dem schlechten Regenjahr verdichtete sich die Herdenpopulation, da viele sudanesishe Pastoralisten aufgrund des Darfur-Konflikts Weidegründe im Tschad aufsuchten. Dadurch erlitten viele Pastoralisten in diesem Jahr einen Viehverlust von etwa 20%.

¹¹¹ Vor dem Darfur-Konflikt wurden große Kamele von Tiné aus auch nach Ägypten geschickt.

fahren dann dorthin, schauen sich fern vom Marktgeschehen die Kamele an und erwerben sie außerhalb der Marktgrenzen und außerhalb staatlicher Marktkontrolle. Denn hier besteht für Händler die Möglichkeit, bestimmte Kosten zu umgehen und für Hirten die Gelegenheit, gestohlene Kamele außerhalb öffentlicher Plätze zu veräußern.

Was die Preise der Kamele auf dem Markt betrifft, so variieren diese abhängig von Gesundheitszustand, Alter und der körperlichen Verfassung mit jedem Kamel. Durchschnittlich kostete ein großes Kamel in Tiné zur Zeit der Erhebung zwischen 294 und 588 € (80.000-160.000 SDD¹¹²) und ein kleines zwischen 184 und 312 € (50.000-85.000 SDD). Je nach der Anzahl der Händler, die sich auf dem Markt befinden, schwanken die Preise. Je mehr Händler auf dem Markt sind und je größer die Nachfrage ist, desto höher liegen die Preise. Ferner unterscheiden sich die Preise nach der Herkunft des Kamels: Vielfach wurde ich darauf hingewiesen, dass es zwischen den Kamelen aus den nördlichen und südlichen Regionen einen Unterschied gibt. Die Kamele im Norden sind nicht nur größer und weißer, was dem Schönheitsideal sehr nahe kommt, sondern diese Kamele sind auch widerstandsfähiger als Kamele aus dem Süden. Letztere leiden stärker unter der feuchteren Umgebung und haben folglich mehr Krankheiten und Parasiten. Dieser Unterschied schlägt sich im Preis nieder, denn ein Kamel aus dem Norden kostet in der Regel etwa 25.000 FCFA (38 €) mehr als ein Kamel aus dem Süden. Durch ihre bessere Widerstandsfähigkeit, mit der sie den Marsch durch die Wüste eher bewältigen, werden Kamele aus den nördlichen Regionen in der Regel von den Händlern bevorzugt, auch wenn diese im Vergleich teurer sind.

Ähnlich wie auf dem Markt in Abéché, sind auf dem Markt in Tiné ebenfalls zahlreiche Vermittler (*simsār*, pl. *samāsira*) anwesend, deren Aufgabe es ist, Händler und Verkäufer zusammenzubringen, um den Kaufabschluss zu beschleunigen. In Tiné sind etwa 30-35 *samāsira* anwesend. Um auch hier auszuschließen, dass gestohlene Kamele auf den Markt gebracht werden, stehen acht *dāmin* als Garanten bereit.¹¹³ Da auf dem Markt in Tiné nur

¹¹² Der Sudanische Dinar (SDD) war zwischen 1992 und 2007 die offizielle Währung im Sudan, nachdem er 1992 das alte Sudanische Pfund (SDP) mit einem Verhältnis 1:10 abgelöst hatte. Lokal wurde dennoch weiterhin in der alten Währung (*ḡinīh sudānī*) gerechnet. Hier sei aber die offizielle Währung SDD von 2006 als Angabe benutzt. Seit 2007 wird der Sudanische Dinar durch das neue Sudanische Pfund (SDG) abgelöst, der das bisherige Pfund im Verhältnis 1:100 ersetzt. Auf den Märkten nahe der sudanesischen Grenze wird vorwiegend mit der sudanesischen Währung gezahlt. http://de.wikipedia.org/wiki/Sudanesisches_Pfund -Zugang 16.07.2008

Die Angaben der Beträge sind entweder auf- oder abgerundet, um auf Zahlen hinter dem Komma zu verzichten.

¹¹³ Mir wurde 2006 auf dem Markt versichert, dass im vergangenen Jahr nur zwei bis drei gestohlene Kamele auf dem Markt verkauft wurden, der Dieb gefasst und ins Gefängnis gebracht wurde. Allerdings ist hier anzunehmen, dass die Mehrzahl der gestohlenen Kamele erst gar nicht den Weg zum Markt findet, sondern direkt geschlachtet oder nach Libyen gebracht wird. Da zahlreiche Hirten ihre Kamele nicht auf dem Markt verkaufen, sondern weitreichende Beziehungen zu Kamelhändlern besitzen, ist anzunehmen, dass diese Kamele

Zaghawa- und Goran-Händlern sind und auch nur vorwiegend Zaghawa- und Goran-Hirten ihre Kamele auf den Markt bringen, sind auch nur *ḍāmin* für die jeweiligen Zaghawa- und Goran-Untergruppen anzutreffen und nicht für arabische Pastoralisten: für die Untergruppe der Bideyat, der Kobe, Moudir, Borogat (Bideyat / Goran), Anagaza (Goran), Galla, Tuer und Tama stehen *ḍāmin* bereit. Die Tama sind hier die einzige Nicht-Zaghawa- oder Goran-Gruppierung, die durch einen *ḍāmin* auf dem Markt repräsentiert wird, sie bringen aber keine Kamele auf den Markt, sondern höchstens Kleinvieh.

Neben den tatsächlichen Kamelpreisen müssen pro Kamel weitere Abgaben verrichtet werden. Diese belaufen sich auf 8.320 FCFA als Ausfuhrsteuern für den Zoll, 1.500 FCFA für eine veterinärmedizinische Untersuchung, 2.500 FCFA für den Bürgermeister und den *ḍāmin*, also insgesamt 12.320 FCFA (19 €) pro Kamel. Bei dem endgültigen Kauf bekommt der Käufer drei Zettel von der Marktorganisation, die ihm den offiziellen und legitimen Kauf des Tieres dokumentieren: Der erste Zettel, der in Arabisch geschrieben wird, benennt den Namen des Verkäufers, des Käufers, die Herkunft, Region oder Dorf des Verkäufers und des Käufers, die lokale Autorität seiner Herkunftsregion, den Preis des Kamels, den Namen des *ḍāmin* sowie die Kamelbrandzeichen und wo sie sich auf dem Kamel befinden, ferner die Farbe, das Alter, das Geschlecht und die Herkunft des Kamels. Alle Angaben sind für den Käufer wichtig, um dokumentieren zu können, wo er das Kamel offiziell erworben hat, falls zu einem späteren Zeitpunkt jemand behauptet, das entstandene Kamel gehöre jemand anderem. Für den Verkäufer ist nur der Name des Käufers von Bedeutung. Der zweite Zettel, der in Französisch ausgestellt wird, quittiert die Steuern an die Regierung. Dieser wird durch eine zweite Person, einen Repräsentanten der Regierung, ausgestellt. Der dritte Zettel, ebenfalls in Französisch, bestätigt die Abgaben an den Bürgermeister, die lokale Autorität, und zeigt nur die Zollbescheinigung. Jedes erworbene Kamel muss einzeln den offiziellen Vertretern der Marktverwaltung vorgeführt werden, damit die Kamelbrandzeichen und die offiziellen Abgaben notiert werden können. Da aber ein Großteil der Kamele gar nicht auf dem Markt erscheint, sondern außerhalb des Marktes von den Händlern erworben wird, bekommen die Händler für diese Tiere weder offizielle Papiere ausgestellt noch zahlen sie die offiziellen Abgaben.

Die Viehmärkte in Abéché und Tiné sind Ausgangspunkt für den Transsahara-Handel. Hier kommen die Pastoralisten und Händler zusammen, um Kamele gegen Bargeld zu tauschen. Die Pastoralisten nutzen diese Austauschplattform, um einzelne oder eine geringe Anzahl

„unter der Hand“ außerhalb des Marktes veräußert und nicht zu öffentlichen Plätzen gebracht werden. Wenn es so gut wie keine Kameldiebstähle gäbe, wären die Schutzmaßnahmen, wie z.B. die permanente Beaufsichtigung der Kamele und auch die Ausrüstung der Hirten mit Waffen nicht zu begründen.

Kamele zu veräußern, um damit ihre täglichen Bedürfnisse zu stillen und die Erlöse in benötigte Güter umzusetzen. Dagegen erwerben Händler jene Kamele, die sie auf dem Markt in Kufra veräußern wollen. Die durch den Verkauf erzielten Erlöse werden durch den Kauf anderer Güter reinvestiert, um jene diese wieder zurück auf die tschadischen Märkte zu bringen. Somit beginnt der rezente Transsahara-Kamelhandel mit dem Kamelerwerb auf einem der Viehmärkte.

6.1.2 Die Organisation des rezenten Transsahara-Kamelhandels zwischen Tschad und Libyen

Der Weg durch die Wüste vom nordöstlichen Tschad bis nach Kufra in Libyen ist sowohl für Menschen wie Tiere gefährlich und risikoreich: Weite sandige Wüstenstrecken, unzugängliche zerklüftete Gebirgszüge und hohe Dünenketten charakterisieren die Wegstrecke. Die Abgelegenheit der Region, die erforderliche Kondition der Reisenden, zahlreiche Gefahren und die weiten Entfernungen stellen den Wüstenreisenden vor verschiedene Schwierigkeiten. Über Jahrhunderte hinweg haben viele Menschen und zahllose Lasttiere auf den Wüstendurchquerungen ihr Leben verloren; von der Sonne ausgebleichene Skelette entlang historischer Routen zeugen von ihrem Schicksal. Auch heute noch stellt die Wüste ihren Reisenden vor dieselben Gefahren und Schwierigkeiten und verlangt von ihm umfangreiches Wissen, Ausdauer und Belastbarkeit. Die Wüstendurchquerung ist noch heute ein Weg ins Ungewisse, ein Kampf gegen überraschende Gefahren und nicht erwartete Schwierigkeiten. Um eine bestimmte Strecke erfolgreich zu überwinden und das Überleben von Menschen und Tieren auf einer Reise durch die Sahara zu gewährleisten, sind Vorkehrungen und Strategien erforderlich, um die Risiken zu verkleinern. Es gilt, mögliche Gefahren vorher zu erkennen und durch umfangreiche Kenntnisse, Ausrüstung und Management zu minimieren oder gar auszuschließen.

6.1.2.1 Die Planung und Vorbereitung des Transsahara-Handels

Um eine erfolgreiche Transsahara-Reise durchführen zu können, bedarf es einer umfangreichen Planung und Vorbereitung, die zunächst bei dem Initiator, dem Kamelhändler liegen.

Der Kamelhändler schöpft sein Wissen über die erforderliche Wegstrecke und ihre möglichen Gefahren aus eigenen jahrelangen Erfahrungen in der Wüste und dem Leben an ihrem Rand. Bereits bei dem Kamelkauf auf dem Markt benutzt er sein Wissen, um zu erwägen, welches Kamel er aus den angebotenen auswählt und erwirbt, welches ihm aufgrund seiner Gesundheit, seines Alters, seiner äußeren Erscheinung, seiner Rasse und seines Geschlechtes

geeignet erscheint, so dass er sicher sein kann, dass es über die erforderliche Ausdauer und Kondition verfügt, um die vorgesehene Wegstrecke zu überwinden. Dabei unterscheidet er zwischen Kamelen, die als Fleischlieferanten dienen werden und den wenigen benötigten Lasttieren, die erforderlich sind, um Utensilien, Wasservorräte, Nahrungsmittel und den persönlichen Besitz der Hirten zu transportieren. Letztere Kamele sind für das erfolgreiche Unternehmen besonders wichtig, denn sie sind die wesentliche Voraussetzung für die Versorgung der Hirten und sichern damit den Profit des Managers der Unternehmung. Haben die Lasttiere nicht die erforderliche Kraft und Ausdauer, ist das ganze Vorhaben gefährdet. Bei der Auswahl dieser Kamele sind das Wissen und die Kenntnisse des Kamelhändlers besonders gefordert, weil letztlich das Leben seiner Hirten von diesen Tieren abhängt. Nachdem der Kamelhändler die Kamele, die gehandelt werden sollen, ausgewählt und erworben hat, repräsentieren diese damit sein Vermögen und seine Investition, so dass es gilt, dieses Vermögen zu hüten, zu pflegen, es sorgsam zu transferieren und es geschickt zu vermehren, damit der Lebensunterhalt seiner Familie sicher gestellt werden kann. Mit diesem Ziel vor Augen benötigt er Hirten, denen er diese Aufgaben übertragen kann, denen er vertraut und bei denen er sich sicher ist, dass sie seine Anweisungen zu seiner vollständigen Zufriedenheit ausführen. Er stellt eine Gruppe handverlesener Hirten in den Dienst. Ihre Anzahl ist abhängig von der Größe der Kamelherden. Der Kamelhändler zieht Familienmitglieder, denen er seine Tiere anvertrauen kann, Lohnhirten vor, denn

„[a]m schnellsten verliert man seine Herde, wenn man sie einem Fremden anvertraut. Dies ist der Grund, weshalb familiäre Arbeitskräfte als Hirten bevorzugt werden. Bei Mitgliedern des Haushalts, also Mitbesitzern der Herde, kann man von vorneherein von einer höheren Arbeitsmotivation ausgehen als bei Lohnhirten.“ (Beck 1988: 273)¹¹⁴

Die Auswahl der Hirten ist für den Kamelhändler von größter Bedeutung, „denn einem Hirten eine Herde anzuvertrauen ist wie ihm das Leben der Familie in die Hand zu legen“ (Beck 1988: 273). Das wesentliche Merkmal der Hirten ist die Verantwortung, *mas'ulīyya*. Der Hirte muss dem Kamelhändler gegenüber *mas'ul* (verantwortlich) und *ma'mūn* (vertrauenswürdig, treu) sein. Der Hirte muss dessen Anweisungen nachkommen und die Aufsicht über die Herde übernehmen, welche Engagement (*iğtihād*), Dienen (*hidma*) und Mühsal (*ti'ib*) für den Hirten bedeuten und die er mit Zähigkeit (*nağd*), Kraft (*quwwa*) und Tapferkeit (*šağā'a*) zu erledigen hat. Die Quelle dazu ist eine Verantwortlichkeit, die im Gegensatz zum Spielen (*la'ib*) der Kinder steht (Beck 1988: 273). Die Auswahl tatkräftiger,

¹¹⁴ Hier handelt es sich um ein Prinzipal-Agenten-Problem, hierzu siehe Berzborn 2006: 266-275; Rössler 2005: 83-84.

vertrauenswürdiger Hirten, die ihre Arbeit mit der täglich umfassenden Sorge um die Herde verantwortlich ausführen, ist – neben den geeigneten Kamelen – eine unumgängliche Voraussetzung für das Gelingen einer Transsahara-Reise und das Wohlergehen von Menschen und Tieren.

Noch wichtiger als die Hirten ist der *ḥabīr*. Der *ḥabīr* ist der Hauptverantwortliche für die Gruppe, der Manager und Führer. Ihm wird die volle Verantwortung und Kontrolle anvertraut, die der Kamelhändler aus seinen Händen geben muss, sobald er seine Kamele auf den Weg schickt. Damit überlässt er die Herde ihrem eigenen Schicksal und der Obhut des *ḥabīr*. Der *ḥabīr* ist mit hoher Wahrscheinlichkeit ein Familienangehöriger, zumindest ein enger, meist langjähriger Vertrauter, dem alle Aufgaben mit gutem Gewissen in die Hände gelegt werden können. Er ist der Führer und Tonangeber der Gruppe, derjenige mit dem umfangreichsten Wissen, mit Führungsqualitäten, einem scharfsinnigen Blick sowie einem kühlen Kopf. Seinen Anweisungen muss nachgekommen, seine Befehle müssen erfüllt werden. Bei Entscheidungen hat er immer das letzte Wort.

Nicht nur jeder einzelne Hirte zusammen mit dem *ḥabīr* ist wichtig und gefordert, sondern ebenso die Gruppe als Ganzes. Je harmonischer die Gruppe ist und je besser sich die Hirten untereinander verstehen, desto größer ist die Chance, ein hilfsbereites Arbeitsklima zu schaffen. Verstehen sich die Hirten untereinander jedoch nicht, hegen Misstrauen, Verachtung oder gar Hass gegeneinander, umso gefährdeter ist die Gruppendynamik. Wenn einzelne Hirten Unmut und Wut empfinden, unzufrieden sind, das Gefühl hegen, ungerecht behandelt zu werden, können unter dieser Belastung Konflikte und Streitigkeiten entstehen, die zu gewalttätigen Aktionen führen können, in deren Verlauf eventuell einzelne oder mehrere Hirten ernsthaft verletzt oder sogar getötet werden. Die Harmonie in der Hirtengruppe ist ebenso Voraussetzung für ein Gelingen der Unternehmung, wie die Arbeitsbereitschaft und das Verantwortungsbewusstsein jedes einzelnen Hirten. Der *ḥabīr* muss in Streitigkeiten vermitteln. Er versucht jeden einzelnen Hirten gleich zu behandeln. Dieses Idealgefüge ist in der Realität nicht immer vorhanden, denn die Familienzugehörigkeit und -nähe sowie die daraus resultierende Hierarchie innerhalb der Hirtengruppe überträgt sich auf Aufgabenverteilung, Bevorzugung und Benachteiligung einzelner Hirten.

Erst wenn alle Voraussetzungen gegeben sind, wie gute, tatkräftige, engagierte und vertrauenswürdige Hirten, ein verlässlicher *ḥabīr* und kräftige gesunde Kamele, können für den Start einer Transsahara-Reise weitere Vorbereitungen getroffen werden. Zunächst werden die erworbenen Kamele von den Hirten solange auf der Weide gehalten, bis genügend Tiere

erworben sind, die eine *risāla* (Sendung)¹¹⁵ ausmachen und bis der Kamelhändler, abhängig von Jahreszeit, Marktpreisen, sowie Angebot und Nachfrage in Kufra, den richtigen Zeitpunkt ausgewählt hat, um seine Kamele auf den Weg zu schicken. Der Zeitraum, in dem die Kamele auf der Weide in Wartestellung gehalten werden, kann sich über mehrere Monate erstrecken. Den Hirten bleibt in dieser Zeit die Aufgabe, die Kamele ausreichend mit Futter und Wasser zu versorgen, sie mit Salz zu stärken und sie zu schonen. Außerdem werden kranke und schwache Kamele aus der Herde heraus gesucht und auf ihre Kondition getestet. Sind zu junge, kranke, schwache oder zu alte Kamele in der Herde, muss eine Entscheidung getroffen werden. Entweder werden sie trotz des offensichtlichen Risikos dennoch auf den Weg geschickt oder aber aus der für die Wüstenstrecke vorgesehenen Herde herausgenommen und der Zuchtherde zugefügt, damit sie sich erholen und zu einem späteren Zeitpunkt gesendet werden können. Eine weitere Möglichkeit ist, sie in eine andere Herde von Fleischkamelen einzugliedern, die zeitnah nach Kufra getrieben werden soll. Auch können sie in der Region direkt einem lokalen Schlachter überlassen werden.

Entscheidet der Kamelhändler, dass er genügend Kamele für eine Sendung erworben hat, ihm die richtigen Hirten zur Verfügung stehen und dass am Zielort das fehlende Angebot und die erhöhte Nachfrage die Marktpreise in die Höhe getrieben hat, trifft er die unmittelbaren Vorbereitungen, um seine Kamele auf den Weg zu schicken. Zunächst verschafft er sich einen Überblick über die anderen Kamelhändler der Region. Er holt Informationen über ihren Kamelerwerb und die ungefähre Anzahl ihrer erworbenen Kamele ein, des Weiteren über den ungefähren Zeitpunkt ihrer Sendung und die Anzahl und Größe derjenigen Herden, die bereits auf dem Weg sind. Er kalkuliert den ungefähren Zeitpunkt ihrer Ankunft, wägt diesen mit der Nachfrage in Kufra ab und erstellt Spekulationen darüber, wann der richtige Zeitpunkt gekommen ist, um mit keinen anderen Herden in Kufra zu kollidieren. Er versucht sicherzugehen, dass ein Überangebot nicht die Marktpreise verdirbt. Vielmehr ist er bemüht, einen Zeitpunkt zu wählen, an dem seine Kamele auf dem Markt am Zielort möglichst hohe Preise erzielen. Die Verbindungen zu libyschen Händlern und Familienmitgliedern am Zielort sichern sein Wissen über aktuelles Marktgeschehen, über Marktpreise, Angebot und Nachfrage. So versichert er sich über den richtigen Zeitpunkt, die Herde los zu schicken. Weil auch die anderen Kamelhändler mit den gleichen Anliegen, Fragen und Informationen in

¹¹⁵ Eine *risāla*, pl. *rasā'il* (Sendung) steht im Gegensatz zu *murāh*, die Herde der Zucht- und Jungtiere auf der Weide. Im Sudan ist noch die Bezeichnung *dabuka* bekannt, was ebenfalls die Kamelgruppe bezeichnet, die auf den entfernten Markt gebracht wird. Eine *risāla* umfasst etwa 150 Kamele, die als Herde zusammen laufen und für die der Händler etwa vier Hirten benötigt.

Kufra anrufen¹¹⁶, haben auch Schlüsselpersonen am Zielort einen Überblick darüber, welche Herden bereits unterwegs sind, wie viele Kamelherden sich noch in Wartestellung auf tschadischen Weiden befinden und wie viele kurzfristig auf den Weg gebracht werden können.

Erst wenn der Kamelhändler sicher ist, dass der richtige Zeitpunkt gekommen ist und seine Kamele auf dem libyschen Markt hohe Preise erzielen können, trifft er die letzten Vorbereitungen, um seine Kamele endgültig auf den Weg zu schicken. Auf dem lokalen Markt besorgt er alle Nahrungsmittel, die die Hirten auf ihrer Tour durch die Wüste benötigen werden: Zwiebeln, zerriebene Tomaten und Okra, zerstampftes Trockenfleisch, Tee und genügend Zucker. Er ersetzt ausgediente Sättel, Satteltaschen, Stricke und Seile, Wasserkanister und Kochutensilien, besorgt einigen Hirten neue Schuhe, Decken, Schlafunterlagen sowie warme Kleidung und dicke Jacken, wenn die Temperaturen je nach Jahreszeit nachts sinken und er meint, dass die Ausrüstung des einen oder anderen Hirten ausgedient hat. Ferner besorgt er einige Säcke Natron, das die Kamele vor ihrem langen Marsch durch die Wüste bekommen sollen, damit sie die benötigten Mineralien erhalten. Er sorgt dafür, dass die Wasserkanister der Hirten mit Wasser gefüllt sind und stellt sicher, dass die Wassermenge entsprechend der Jahreszeit und Personenzahl ausreicht. Er belädt sein Fahrzeug mit den verschiedenen Utensilien, befüllt eine Tonne (Barrel)¹¹⁷, die früher mal als Benzinfass diente, mit zusätzlichem Wasser sowie eine weitere mit Diesel, lädt sein Satellitentelefon auf und verlässt die Ortschaft, um sich auf die Suche nach seinen Herden zu machen.

Je nach Jahreszeit, der Stärke des letzten Regens und der Dichte der Vegetation weiden die auf dem Markt erworbenen Kamele näher oder weiter vom Markt entfernt. Abhängig davon, wie lange das Zusammenstellen der Herde dauerte, kann der Kamelhändler ungefähr abschätzen, wo sich die Herde aufhält, muss sie aber dennoch suchen.

Bei der Unternehmung, die ich beobachten konnte, entschloss sich der Kamelhändler zwei Kamelherden, die sich in unterschiedlichen Regionen auf der Weide befanden, auf den Weg zu schicken. Er suchte zunächst die Kamelgruppe, die sich weniger weit entfernt in der Region zwischen Tiné und Bahay im *Wādi* Mustouy befinden sollte, unterrichtete die Hirten über den Beginn der Reise und beorderte sie, in die Region von Kariari, in der sich die zweite

¹¹⁶ Für Telefonate in dieser abgelegenen Region stehen Satellitentelefone zur Verfügung, auf deren Verwendung im Folgenden noch näher eingegangen werden soll.

¹¹⁷ Da auf den lokalen Märkten das Benzin direkt von den Barrels in die Fahrzeuge gefüllt wird, werden die leeren Tonnen für verschiedene Zwecke genutzt. Ein Barrel fasst 159 Liter.

Gruppe befinden sollte. Nachdem die Herde sich auf den Weg gemacht hatte, galt es die zweite, entfernte Gruppe zu finden.

Zur Suche wurde das Auto benutzt. Die Region, in der sich die zweite Gruppe aufhielt, war ungefähr bekannt; sie wurde systematisch abgefahren und nach Kamelspuren abgesucht. Jede Person, meistens andere Hirten, die auf der Strecke angetroffen wurde, wurde nach den Kamelen gefragt. Andere Hirten wissen, welche Gruppen sich gleichzeitig in der Region aufhalten und in welche Richtung sie zu welchem Zeitpunkt gegangen sind. Wasserstellen und bevorzugte, bekannte *Wādis* und Vegetationsplätze werden bei einer solchen Suche geprüft. Damit die Suche erfolgreich ist und die Herde mit ihren Hirten schließlich gefunden wird, sind umfangreiche Kenntnisse über die Region notwendig: über die Lage von Futterplätzen und Wasserstellen, das Wissen, zu welcher Jahreszeit wo welche Pflanzen wachsen und wohin die Kamele sich gewendet haben mögen, wenn eine Region erschöpft ist. Es schließt die Kenntnis über Himmelsrichtungen, *Wādi*- Verläufe, Brunnen und Entfernungen und Wegedauer zwischen den Standorten mit ein. Auf einer Suche werden alle Kamelspuren untersucht, analysiert und verfolgt, wenn sie der Herdengröße entsprechen und in die vermutete Richtung führen. Daneben werden einzelne Kamele, die während der Suche angetroffen werden, auf Brandzeichen inspiziert: es könnten aus der eigenen Herde verloren gegangene Kamele sein oder Tiere von nahen Familienangehörigen.

Die Suche kann mehrere Stunden oder einen ganzen Tag in Anspruch nehmen. Die Hirten werden unterrichtet, dass sie die nötigen Vorbereitungen für die Wüstenstrecke treffen müssen. Bevor die Kamele auf die Wüstenstrecke geschickt werden können, müssen die Tiere ausgiebig getränkt werden. Dazu werden sie an die nächstliegende Wasserstelle getrieben, wo ihnen über einen gesamten Tag die Möglichkeit gegeben wird, ihren Durst zu stillen. Auch die zweite Gruppe wird an eine Wasserstelle getrieben und getränkt, so dass sicher gestellt wird, dass alle Kamele mit genügend Wasser versorgt sind, wenn sich nach wenigen Tagen beide Gruppen an demselben Ort treffen und zum Abmarsch bereit stehen. Die erworbenen Utensilien, Nahrungsmittel, Ausrüstungsgegenstände und gefüllten Wasserkanister, die der Kamelhändler besorgt hat, übergibt er den Hirten. Auch der Rest Wasser aus der mitgeführten Wassertonne wird zunächst den Lastkamelen angeboten, dann den Kamelen, bei denen sich die Hirten nicht sicher sind, ob sie an der Wasserstelle genügend Wasser zu sich genommen haben.

Nach der Tränkung steht nichts mehr im Wege, die Kamele auf die nach Norden führende Wüstenstrecke zu schicken. Der Kamelhändler übergibt die Verantwortung, Kontrolle und Führung seinem *habīr*, nachdem er alle anderen Hirten dazu ermahnt hat, jenem in

Entscheidungen und Anweisungen zu folgen, jeden Befehl auszuführen und sich jenem zu unterstellen.

Bevor die Kamele beladen werden, prüft der *habīr* kritisch alle Ausrüstungsgegenstände auf ihren Zustand. Er überprüft die einzelnen Holzstreben der labilen Transportsättel auf ihre Festigkeit und erneuert nach Bedarf einige Stricke, um dem Sattel wieder die benötigte Stabilität zu geben. Die porösen Satteltaschen, die nicht aus widerstandsfähigem Leder bestehen, sondern aus ausgedienten großen Plastiksäcken, an denen an den Seiten Stricke befestigt wurden, um sie am Sattel befestigen zu können, werden nach Löchern überprüft, diese geflickt und auf ihre Haltbarkeit kontrolliert. Die Taschen werden gleichmäßig bepackt, so dass die Last die begrenzte Stabilität nicht überschreitet. Die Wasserkanister, 30 Liter fassende ehemalige Benzin-, Öl- oder Chemikalienbehälter, die mit Jutesäcken überzogen wurden, damit sie nicht scheuern, wenn die Kamele schwitzen, werden ebenfalls genau inspiziert. Es wird geprüft, ob kleine Löcher vorhanden sind, durch die Wasser herauslecken kann, ob der Verschluss dicht ist und dort kein Wasser austritt, wenn die Kanister fortwährend am Kamel geschüttelt werden. Wenn die Prüfung abgeschlossen ist, werden den Lasttieren die Transportsättel aufgelegt und die Taschen, gefüllt mit Nahrungsmitteln, Kleidung, Ausrüstung und Utensilien, gleichmäßig auf die Kamele verteilt. Die Wasserkanister werden befestigt und austariert, damit jedes Kamel etwa die gleichen Lasten zu tragen hat, die Gewichte auf beiden Seiten identisch sind und sich die Last gleichmäßig über den Rücken verteilt. Während einige Hirten die Lasttiere beladen, treiben die anderen Hirten die noch weidenden Kamele rennend, schnalzend und rufend zu einer Herde zusammen und teilen sie in zwei Gruppen. Um ihre genaue Anzahl zu überprüfen, werden sie von den Hirten in einer eng zusammen stehenden Gruppe gehalten, aus der die Tiere einzeln zwischen zwei Hirten hindurch getrieben werden. Während einige der Hirten die hindurch ziehenden Kamele zählen, stellen die restlichen Hirten sicher, dass keine Kamele die Herde an einer anderen Stelle ungezählt verlassen und die bereits gezählten Kamele sich nicht zu weit entfernen. Da aufgrund ihrer hohen Anzahl die Kamele nicht einzeln, sondern in kleinen Gruppen mit unterschiedlichem Tempo an den zwei Hirten vorbei ziehen, bedarf es größter Konzentration, eines scharfen Blickes und genauen Zählens. Sind sich die zählenden Hirten über die Anzahl der gezählten Tiere einig, treiben sie die Kamele, die sich nur schwerfällig und langsam in Bewegung setzen, Richtung Norden.

6.1.2.2 Die Durchführung des Transsahara-Handels

6.1.2.2.1 Das Treiben der Kamele

Die folgende Schilderung bezieht sich auf die Reise, an der ich im November 2006 teilnahm: Insgesamt sind acht Hirten, einschließlich des *ḥabīr*, erforderlich, um die knapp 330 Kamele zu treiben und in einer gewissen Ordnung zu halten. In zwei Gruppen aufgeteilt, mit einer Herdengröße von 203 und 126 Kamelen, sind jeweils vier Hirten für eine Herde zuständig. Die kleinere Gruppe von 126 Kamelen umfasst alle weiblichen Kamele und die jüngeren Kamelhengste; sie geht voraus. Die zweite Gruppe besteht ausschließlich aus männlichen Kamelen unterschiedlichen Alters. Der Abstand zwischen den beiden Kolonnen beträgt einige Meter bis zu einem Kilometer. Es wird darauf geachtet, dass zwischen den beiden Gruppen stets ein Abstand bleibt und sich die Gruppen nicht vermischen. Die je vier Hirten sind über die gesamte Strecke hinweg für dieselbe Gruppe zuständig und verantwortlich.

Die mit Gras und Wasser gefüllten Mägen der Kamele erschweren den Kamelen einen flüssigen Gang. Sie lassen sich nur langsam von den Hirten vorwärts treiben, bevorzugen sich hinzulegen, um auszuruhen und wiederzukäuen. Die Hirten laufen hinter den Kamelen antreibend her, rennen von einer Seite zur anderen, um einzelne Kamele wieder zur Herde zurück zu bewegen und treiben jene Kamele an, die stehen bleiben. Dabei schnalzen die Hirten und rufen fortwährend. Mit Stöcken oder Peitschen bewaffnet scheuen sie nicht, diese auch einzusetzen, wenn einzelne Kamele zu langsam sind. Heftige Hiebe bekommen jene Kamele, die aus der Gruppe ausbrechen, stehenbleiben oder sich niederlegen. Ihr daraufhin angezogenes Tempo versetzt die anderen Kamele ebenfalls in einen Trab. Je schneller das Grundtempo der gesamten Gruppe ist, im günstigsten Fall ein leichter Trab, desto enger bleiben die Kamele als Gruppe zusammen; die Möglichkeit des Ausbrechens einzelner Tiere verringert sich, langsamere Kamele werden mitgezogen und ein Niederlegen ist unmöglich. Besonders zu Beginn der Tour versuchen die Hirten, das Tempo auf möglichst hohem Niveau zu halten, um die Kamele an das Laufen zu gewöhnen. Nachdem sich die Kamele das kontinuierliche Marschieren angewöhnt haben, lenken und treiben immer zwei Hirten eine Kamelgruppe, während die anderen zwei Hirten auf je einem Packkamel reiten und sich ausruhen. Alle zwei Stunden wechseln sie sich zwischen Laufen und Reiten ab. Nachdem die Kamele einen gleichmäßigen zügigen Schritt eingelegt haben, folgen die zwei Treiber ihrer Gruppe nach. Die Kamele haben sich inzwischen ihre eigene Ordnung geschaffen: immer dieselben Kamele laufen in den vorderen Reihen der Gruppe, dieselben Kamele in den letzten. Immer sind es auch dieselben, die versuchen sich von der Gruppe seitlich zu entfernen oder stehen zu bleiben. Eine Anzahl von fünf bis fünfzehn Kamelen bildet im Durchschnitt eine Reihe, die übrigen Kamele ordnen sich in verschiedenen Reihen hinter der ersten ein. Die

zwei treibenden Hirten halten ihre Position an der jeweils hinteren Ecke der Gruppe, so dass sie seitlich an der Gruppe vorbei einen Überblick behalten, um ausbrechende Kamele stoppen zu können. Gleichzeitig können sie so das Ende der Gruppe sehen und eventuell stehen bleibende Kamele energisch antreiben. Kontinuierliches Schnalzen, Rufen, Klicken und Klatschen der Hirten, gelegentliches Rennen, energisches Treiben und zuweilen einige Peitschenhiebe fordern Kondition und Ausdauer von den Hirten, um die Kamele ständig in Bewegung zu halten. Wenn die Kamelgruppe in eine andere Richtung gelenkt werden soll, treibt einer der Hirten an einer Flanke der Gruppe vermehrt, während der andere Hirte sich weiter zurückhält, damit die Kamele in die geforderte Richtung laufen können, ohne durch den anderen Hirten aufgehalten zu werden. Wenn das allgemeine Tempo der ganzen Gruppe beschleunigt werden soll, werden alle Kamele der hinteren Reihe energisch angetrieben und in Trab versetzt, woraufhin die Kamele der vorderen Reihen das Tempo aufnehmen und sich ebenfalls in Gang setzen. Die gesamte Kamelherde anzuhalten verlangt von den Hirten, dass sie in einem großen Bogen an der Herde vorbei laufen, vor die erste Reihe der Kamele rennen, um sie in ihren gleichmäßigen Schritten aufzuhalten. Dabei wedeln sie mit den Armen, wechseln ihr Schnalzen von einem treibenden zu einem beruhigenden Anhalt gebietendem Ton. Jede Anweisung kennt verschiedene Töne und Laute, die einzeln zu beschreiben unmöglich ist. Was für ein westliches Ohr eher als antreibender Ton interpretiert wird, wird hier als Signal anzuhalten verstanden. Die Tonhöhe ist eher entscheidend als die Schnelligkeit zwischen den einzelnen Schnalzlauten und -klicken. Neben dem wechselnden Schnalzlaut wird den Kamelen mit Peitschen und Stöcken gedroht, ihnen Sand entgegen geworfen, bis sie ihre Geschwindigkeit drosseln, stehenbleiben, sich von den Hirten wegdrehen und damit eine Barriere für die nachkommenden Kamele bilden. In Situationen, in denen die Kamele angehalten werden sollen, etwa abends, zur Mittagszeit oder zum Abendgebet, springen auch die vier reitenden Hirten von ihren Tieren, um die Kamelgruppen anzuhalten. Wenn die Kamele in einer Gruppe stehen bleiben sollen, werden sie von den vier Hirten an den verschiedenen Seiten zusammengehalten, so dass keines der Kamele ausbricht.

6.1.2.2.2 Die Anforderungen an die Hirten: Kondition und Ausdauer

Die Arbeit der Hirten auf einer Wüstendurchquerung ist äußerst anstrengend und erfordert beste Kondition. Alle zwei Stunden wechseln sich die Hirten mit Reiten und Treiben ab. Bei Dünenüberquerungen, bei denen eine reitende Person ein zusätzliches Gewicht darstellt und damit das Kamel behindert, springen auch die reitenden Hirten kurzfristig vom Kamel ab. Die Hirten sind so gewandt, dass sie ihre Kamele nicht anhalten müssen, wenn sie von ihnen

absteigen wollen: sie springen während des Laufens ab. Auch ein erneutes Aufsitzen geschieht während des Laufens. Ein Packkamel mit Lasten auf dem Rücken hat die größten Schwierigkeiten, sich zu erheben. Das begrenzt die Traglast, die einem Kamel zugemutet werden kann. Um einem Packkamel keine unnötige Energie abzuverlangen, laufen die Hirten neben ihrem Kamel her und klettern während des Laufens auf das Kamel. Unter kurzem hörbarem Protest des Kamels ist dies eine schnelle Aktion. Es entsteht kein Abstand zur Gruppe, der im Trab mit zusätzlichem Energieaufwand wieder aufgeholt werden müsste.



Abbildung 11: Das Treiben der Kamele durch die Wüste erfordert beste Kondition der Hirten

In den Stunden, in denen die Hirten die Aufgabe des Treibens übernehmen, ist ihre ganze Kondition und Ausdauer gefragt. Während sie den Kamelen folgen, müssen sie sich ständig mit Schnalzen, Rufen und Peitscheschwingen bemerkbar machen. Da die Hirten unmittelbar hinter den Kamelen herlaufen, sind sie ständig ihrem aufgewirbelten Staub ausgesetzt, der zusätzlich zum Schnalzen und Rufen ihre Lungen austrocknet und reizt. Während des Laufens können die Hirten nicht trinken, da sich das Wasser auf den Packkamelen befindet, fest verschlossen in den Wasserkanistern und unerreichbar während des Laufens. Nur wenn die Temperaturen in den heißen Monaten unerträglich werden, haben einige Hirten kleine Wasserflaschen bei sich, so dass sie sich hin und wieder Mund und Rachen anfeuchten, aber

sicherlich nicht ihren gesamten Durst stillen können. Dies ist nur in der Mittagspause möglich, wenn die Kamele angehalten und entladen werden, sowie des Nachts, wenn das Nachtlager errichtet wird.

Die durchschnittliche Marschgeschwindigkeit der Kamele liegt in den ersten Tagen bei zwischen 4,8 und 5,5 Kilometern pro Stunde¹¹⁸, sie kann 8 Kilometer pro Stunde und mehr erreichen, wenn die Kamele ihr Tempo steigern und dabei in einen leichten Trab fallen. Ein schneller Trab geht weit über dieses Tempo hinaus und kann bis zu 25 Stundenkilometer betragen (Gauthier-Pilters & Dagg 1981: 106). Die Hirten folgen in demselben Tempo. Hier sei herausgestellt, dass der Untergrund keineswegs eben ist. Ferner erschwert das Einsinken in den Sand das Laufen erheblich und ermüdet zusätzlich. Das Einsinken, Zurückrutschen und der mangelnde Abstoßwiderstand im tiefen Sand benötigen einen weitaus größeren Kraft- und Energieaufwand als es auf festem Untergrund der Fall ist. Die Schrittlänge eines großen Kamels beträgt ungefähr 1,1 m, die eines kleinen etwas unter einem Meter. In einer Minute macht ein großes Kamel etwa 85 Schritte, ein kleines etwa 90 Schritte, während die Hirten etwa 130 Schritte pro Minute für die gleiche Strecke im gleichen Tempo benötigen.¹¹⁹ Die zurückgelegte Strecke innerhalb einer Minute beträgt demnach etwa 80-90 m. Im leichten Trab erhöht sich die Schrittlänge der Kamele erheblich. Bleiben die Hirten nur kurzzeitig zurück, bleiben sie stehen oder machen eine kurze Pause, entsteht ein erheblicher Abstand zwischen ihnen und dem letzten Kamel, der nur durch einen zügigen Sprint wieder aufzuholen ist.¹²⁰ Die übliche Geschwindigkeit, mit der die Hirten den Kamelen folgen, ist bereits höher als die normale Laufgeschwindigkeit des Menschen. Außerdem sind die Hirten gezwungen, ihre Geschwindigkeit zusätzlich zu erhöhen, wenn einzelne Kamele ausbrechen, stehen bleiben oder zu langsam werden. Teils in kurzen schnellen Sprints, teils in längeren zügigen Läufen müssen die Hirten kürzere oder längere Distanzen zurücklegen. Ein schnell trabendes Kamel ist selbst mit einem schnellen Lauftempo nicht einzuholen. Der sandig weiche Untergrund verringert die Geschwindigkeit des Menschen erheblich, kostet deutlich mehr Energie und erfordert größere Ausdauer. Auf steinigem Untergrund reduzieren die

¹¹⁸ Mit zunehmender Länge der Tour verringert sich die durchschnittliche Geschwindigkeit der Kamele auf 3,6-4,8 km/h.

¹¹⁹ Während beim normalen Spazierengehen die Schrittzahl unter 100 Schritte liegt, spricht das Deutsche Walking Institut (DWI) bei 100-110 Schritten von einem langsamen Walking, bei 110-120 von zügigem, bei 120-130 von schnellem Walking, während bei mehr als 130 Schritten pro Minute von „Power-Walking“ gesprochen wird. http://www.walking.de/index2.php?option=com_content&task=view&id=57&pop=1&page=0, Zugang 14.04.09

¹²⁰ Die Hirten verrichten ihre Gebete, während die Herde weiterläuft und bleiben dadurch einige Zeit zurück. Da ihre Gebete einige Minuten in Anspruch nehmen, müssen sie anschließend einige hundert Meter im schnellen Tempo hinter der Herde her rennen, um den entstandenen Abstand wieder aufzuholen. Morgen- und Abendgebet verrichten die Hirten am Nachtlagerplatz, das Mittagsgebet, wenn die Herde zur Mittagsmahlzeit angehalten wird. Das Nachmittags- und Sonnenuntergangsgebet verrichten sie, während die Herde weiter marschiert.

Kamele aufgrund ihrer empfindlichen Sohlen ihr Tempo, während der harte Boden den Hirten eine bessere Laufgrundlage bietet und sich das Folgen der Kamele weniger anstrengend gestaltet. Nur selten setzen sich die Kamelen auf steinig spitzem Untergrund in schnellere Bewegungen.

Die erste Hälfte der Wüstenstrecke bereitet den Hirten weniger Schwierigkeiten. Sie sind noch ausgeruht, so dass sie die täglichen Tageskilometer bewältigen ohne zu erschöpfen. Auch die in der Tagesmitte erhöhten Temperaturen meistern die Hirten ohne zusätzliche Wasseraufnahme und ohne sichtbaren Energieabfall. Erst nach einigen Tagen des kontinuierlichen Marschierens sind ihnen ein deutlicher Konditionsabfall, Müdigkeit und Schwäche anzumerken.

6.1.2.2.3 Exkurs: Die Ausrüstung der Hirten während der Wüstendurchquerung

An dieser Stelle sei ein Exkurs zu der Ausrüstung der Hirten und damit zu ihren Schuhen vorgenommen. Diese sind teilweise so notdürftig, so dass die Saharadurchquerung dadurch zusätzlich erschwert wird.

Die Hirten, die in der Hierarchie ganz unten stehen und damit über die geringsten Mittel verfügen, tragen die einfachsten Schuhe. Es handelt sich um Gummischuhe, die in einem Stück gegossen wurden. Diese Schuhe verfügen weder über eine widerstandsfähige äußere feste Sohle, ein Profil oder über ein Fußbett, noch sind sie atmungsaktiv oder in irgendeiner Form fußfreundlich, sie schützen die Füße lediglich vor Steinen und Bodenunebenheiten. Da die Hirten nur selten Strümpfe tragen, laufen sie in den geschlossenen Gummischuhen meist barfuß. Dass nach mehreren Kilometern Fußmarsch dicke Blasen, Schwielen, Scheuerstellen und offene Wunden entstehen, ist kaum zu vermeiden. Darüber hinaus tragen die Hirten selten ihre richtige Schuhgröße, so dass ihre Schuhe entweder zu eng oder zu weit sind. Sind sie zu eng, versuchen die Hirten, den Zehen mehr Freiheit dadurch zu geben, dass die Gummispitze entweder im Feuer erhitzt, geschmolzen und geweitet wird oder indem der vorderste Teil ihres Schuhs mit einem Messer abgeschnitten wird. Durch die Schnittstellen des Messers haben die Zehen zwar mehr Platz und können aus dem Schuh herausstehen, sind aber in keiner Weise mehr vor spitzen Steinen geschützt. Ferner sind die Kanten hart und verursachen so Scheuerstellen. Offene, verdreckte und oft vereiterte Wunden sind das Ergebnis. Sind die Schuhe zu weit, werden sie mit Sand gefüllt, was den Schuh aber zusätzlich schwer macht und ebenfalls Scheuerstellen hervorruft. Die höher gestellten Hirten verfügen über qualitativ bessere Schuhe. Dies sind Schnürschuhe mit einem besseren Fußbett und einer festeren Sohle. Wenn auch die Qualität sehr schlecht ist und die Materialien

ebenfalls aus Plastik ohne Atmungsaktivität sind, bieten diese Schuhe den Füßen einen erweiterten Schutz und ermöglichen ein leichteres, gesünderes Laufen. Doch auch diese Schuhe haben bei etwa der Hälfte der Wegstrecke ausgedient: die Sohle löst sich, die Schuhe verlieren ihre Stabilität und zerfallen in ihre Einzelteile. Die Besitzer dieser Schuhart verfügen meist wenigstens über ein Paar Strümpfe, das die Füße zusätzlich abpolstert, den Schweiß auffängt und damit das ärgste Scheuern verhindert. Im besten Fall löst sich diese Art Schuhe erst am Zielort auf. Ansonsten muss auf ein eventuell mitgeführtes Paar Ersatzschuhe aus Gummi zurückgegriffen werden. Über ein der Belastung angepasstes Paar Schuhe, eventuell aus Leder und bis über die Knöchel reichend, mit einer festen widerstandsfähigen Sohle und einem atmungsaktiven Fußbett, verfügen – wenn überhaupt – nur gut gestellte ältere *hubarā*. Während der Reise, die ich begleitete, verfügte keiner der Hirten über ein solches Paar Schuhe.

Ähnlich der Schuhe verhält es sich mit anderen privaten Ausrüstungsgegenständen, wie Kleidung, Decke und Schlafunterlagen. Obwohl die Temperaturen in der Nacht bis zum Gefrierpunkt absinken, sind die Bekleidungen der Hirten zum Schutz gegen die Kälte nicht geeignet. Dünne Baumwollhosen und -hemden kleiden die Hirten, in der Qualität gemäß ihrer begrenzten Mittel ebenfalls abstuft. Auf der Transsahara-Reise, die ich begleitete, verfügt der mittelloseste Hirte noch nicht einmal über eine Jacke, wohl aber über einen Pullover, der von dem Kamelhändler auf dem *Second-Hand*-Markt erworben worden war. Der Pullover zeigt allerdings ein eher für weibliche Trägerinnen passendes Design. Deshalb trägt der Hirte den Pullover wenn überhaupt nur unter seinem Baumwollhemd, um von den anderen Hirten nicht verspottet zu werden. Je nach Kaufkraft mag der eine oder andere Hirte eine Jacke besitzen, die ausreichend dick ist, um die Kälte einigermaßen abzuhalten. Um nicht zu frieren, laufen die Hirten oft lieber zusätzliche Strecken anstatt sich auf dem Kamel vom Laufen zu erholen. Die Kälte lässt sie nicht lange auf dem Kamel unbeweglich sitzen. Was die Decken und Schlafunterlagen betrifft, so ist auch hier ein hierarchischer Unterschied zu erkennen. Der Ärmste unter den acht von mir begleiteten Hirten ruht auf einer einfachen Plastikplane, die keinerlei Kälte abhält. Statt einer warmen Wolldecke, besitzt er nur eine dünne Fleecedecke, die weder Schutz gegen Wind noch gegen Temperaturen um den Gefrierpunkt bietet. Vor Kälte zitternd wärmen diese Hirten morgens die kalten Glieder am spärlichen Teefeuer. Einige der anderen Hirten sowie der *habīr* verfügen über eine widerstandsfähige gewachste Baumwollunterlage, die vor spitzen Steinen, Ungeziefer und Kälte schützt sowie über

wärmere Wolldecken, die sie über Nacht mehr oder minder warm halten.¹²¹ Durch die inadäquate Ausrüstung werden die Regeneration und die Wiederherstellung von Kraft und Energie während der nächtlichen Ruhephasen deutlich gemindert und die Schlafdauer aufgrund der gefühlten Kälte reduziert. Die Hirten sind daher darauf angewiesen, zusätzlich zu der Nachtruhe sich auch tagsüber, auf dem Kamel reitend, auszuruhen. Während der zwei Stunden, in denen sie auf dem Kamel reiten, platzieren sie sich so auf dem Tier, dass sie auf dem Sattel zusammengekugelt schlafen können, ohne dabei vom Kamel zu fallen. Im gleichbleibenden Schritt des Kamels sind sie durchaus fähig, zwei Stunden schaukelnd zu schlafen, bevor es wieder an ihnen ist, die Kamele vorwärts zu treiben. Die Wasserkanister, die an jeder Seite des Kamels befestigt sind, ergeben eine relativ breite Fläche, die es ermöglicht, den Oberkörper niederzulegen, den Kopf abzustützen und ein Knie sichernd um dem Sattelknauf zu schlingen, um ein Herabfallen zu verhindern. Das andere Bein hängt herab. Nur ein plötzlicher Stopp oder ein unvermitteltes Beschleunigen reißt die Hirten dabei aus dem Schlaf und nur ein schneller, sicherer Handgriff zum Sattelknauf und ein geschicktes Ausbalancieren schützen sie dann vor einem Herabstürzen. Da die Nächte kurz, die Schlafphasen nicht ausreichend sind und in der Mittagspause an Schlaf nicht zu denken ist, nutzen die Hirten diese Möglichkeit, ihre Kräfte zu regenerieren, spätestens ab der zweiten Hälfte der Wegstrecke. Der *ḥabīr* allerdings sieht es nicht gerne, wenn die Hirten auf den Kamelen schlafen: er ist sich bewusst, dass sie bei einem Sturz ernsthaft verletzt werden können. Er versucht sie deshalb hin und wieder davon abzuhalten. Doch je weiter die Strecke, die bereits bewältigt ist, desto größer werden der Kräfteaufwand und die Anstrengungen und immer massiver auch der Schlafmangel. Die Müdigkeit wird so groß, dass die Hirten gegen Ende der Wegstrecke immer häufiger und länger auf ihren Kamelen schlafen müssen.

6.1.2.2.4 Die Arbeiten der Hirten auf der Strecke

Wenn in der Nacht die Kamele angehalten werden, um sich zur Ruhe zu legen, besteht die Aufgabe der Hirten darin, jedem Kamel eine Beinfessel¹²² (*ʿaiqāl*, pl. *ʿaiqālāt*) anzulegen. Sie greifen sich ein Bündel dieser *ʿaiqālāt* sowie eine Taschenlampe – wenn sie eine besitzen – und gehen von Kamel zu Kamel, greifen das linke Vorderbein eines Kamels und heben es an, knicken es im Vorderfußwurzelgelenk ein und legen dem Kamel den *ʿaiqāl* um, so dass es

¹²¹ Da ich trotz meiner Ausrüstung, die aus einem dicken guten Daunenschlafsack, zwei Wolldecken, mehreren Schichten Bekleidung und guten Schuhen bestand, sehr gefroren habe, müssen die Hirten einiges durchlitten haben.

¹²² Fälschlicherweise wird in der Literatur häufig von Kniefessel geredet. Das Knie befindet sich allerdings am Hinterbein und die Fessel wird um das Vorderbein gelegt. Somit handelt es sich um das Vorderfußwurzelgelenk, dem die Fessel umgelegt wird.

nur noch auf drei Beinen steht. Der Bewegungsradius des Kamels ist damit stark eingeschränkt; dennoch kann es auch auf drei Beinen kürzere Strecken zurücklegen. Aber nach einem vollen Tagesmarsch legt sich das müde Kamel meist schon nach kurzer Zeit hin. Die Hirten versuchen diese Arbeit so schnell wie möglich zu erledigen, damit sich die beiden Gruppen nicht vermischen und kein Kamel in der Dunkelheit ungesehen verschwindet. Sie müssen sicher gehen, dass alle Kamele mit Beinfesseln versehen werden, damit auch während der Nacht keines der Tiere seinen eigenen Weg geht. Am nächsten Morgen entfernen sie diese *‘aiqālāt* wieder von den Tieren. Dies muss noch schneller vonstatten gehen, als am Abend, denn, sind die ersten Kamele von den Beinfesseln befreit, erheben sie sich und setzen sich sofort in Bewegung. Da einige Hirten mit dem Beladen der Packkamele beschäftigt sind und die anderen die Beinfesseln entfernen, steht kein Hirte bereit, um die auseinander strebenden Kamele in einer Gruppe zusammenzuhalten. Die Kamele versuchen, sich nach der kalten Nacht warm zu schütteln, zu hüpfen, los zu rennen und sich im schnelleren Tempo zu bewegen, damit ihre steifen Glieder wieder warm werden. Kamele sind Herdentiere und schließen sich gerne einem Leittier an. So setzen sich andere Tiere und damit möglicherweise die ganze Herde in Bewegung. Je nachdem, wie schnell die Fesseln gelöst werden können, wie kalt die Nacht war und wie groß der Bewegungsdrang der Tiere ist, müssen die Hirten sich sputen, die Gruppe beieinander zu halten, einzelne Tiere zu stoppen und zur Herde zurückzutreiben, um ein schnelleres Tempo zu verhindern. Im schlimmsten Fall versetzt sich die ganze Herde in einen schnellen Trab, so dass die Hirten hinter den Tieren her rennen müssen, trotz aller Anstrengung aber nicht mithalten können. Nur mit äußerster Mühe gelingt es, sie einzuholen, zu stoppen und zu sammeln, um sie wieder in die richtige Richtung zu lenken. Noch dramatischer ist es, wenn eine Herde sich teilt und die Gruppen in entgegengesetzte Richtungen laufen, so dass die Hirten sich aufteilen müssen, um die einzelnen Fraktionen einzuholen und zu stoppen. Da die morgendlichen Aktionen des Zusammenpackens, des Beladens der Kamele, des Entferns der Beinfessel, das Erheben und das Sich-in-Bewegung-setzen der Kamele fast gleichzeitig geschehen, sind alle Hirten beschäftigt. Die Hirten, die die Packkamele beladen, beenden ihre Arbeit erst, wenn die Kamele vollständig bepackt sind und können erst anschließend hinter den Kamelen her rennen. Die verschiedenen morgendlichen Aktionen müssen in möglichst kurzer Zeit erledigt werden, um möglichst schnell die Kamele in erforderlicher Ordnung weiter nordwärts treiben zu können und ohne bereits am Morgen unnötig Energie zu verschwenden oder etwa einzelne Kamele oder die ganze Kamelgruppe zu verlieren.

Jeder der Hirten ist für eines der Packkamele zuständig. Dieses Kamel reitet er auch, wenn er die Gruppe nicht antreibt, sondern sich ausruhen kann. Er ist dafür verantwortlich, dass es in der Mittagspause und in der Nacht entladen und nach der Mittagspause sowie am Morgen wieder beladen wird. Jedes Kamel hat während der gesamten Zeit denselben Sattel, dieselben Taschen und Ausrüstungsgegenstände zu tragen. Somit ist der Hirte zuständig, bestimmte Satteltaschen mit bestimmten Utensilien zu befüllen. Er muss darauf achten, dass auch die letzten Gegenstände, die eingepackt werden müssen – wie Teekanne und Teegläser – wieder verstaut werden, wenn diese in seine Tasche gehören. So behalten die Hirten die Übersicht und können ohne Suchen gleich in bestimmte Satteltaschen greifen, wenn sie Tee, Zucker oder andere Dinge benötigen. Bei jedem Beladen wird das Gewicht an jeder Seite des Kamels erneut austariert, damit das Lasttier nicht ungleichmäßig belastet wird. Jedes Kamel trägt zwei Wasserkanister, je eines an jeder Seite, welche die Hauptlast darstellen. Die Hirten sind sehr darauf bedacht, das Wasser aus den beiden Kanistern gleichmäßig zu verbrauchen, damit das Gewicht entsprechend verteilt ist. Ebenso wird versucht, alle Kanister gleichmäßig zu entleeren, damit die Lasttiere in gleichem Maß entlastet werden. Ausnahmen werden hierbei gemacht, wenn eines der Lastkamele bereits müde ist und unter dem Gewicht zusammenzubrechen droht. Die Hirten versuchen dieses Kamel – damit es länger kräftig und ausdauernd bleibt – weitestgehend zu entlasten, dessen Wasserkanister vorrangig zu entleeren und sonstige Lasten teilweise oder ganz auf die anderen Kamele zu verteilen.

Innerhalb der Hirtengruppe ist die Verteilung der unterschiedlichen Aufgaben festgelegt. Während einer der Hirten für das Zubereiten der Mahlzeiten zuständig ist, ist ein anderer für das Teekochen verantwortlich. Der *ḥabīr* behält die Übersicht und verteilt Aufgaben, während einige Hirten – meist die niedrig gestellten – zu Handlangerarbeiten, Laufdiensten und zu weniger geachteten Aufgaben verpflichtet sind. Der Hirte, dem das Zubereiten der Mahlzeiten obliegt, beginnt damit bereits, bevor die Packkamele komplett entladen sind. In seinen Satteltaschen befinden sich in der Regel die zum Kochen erforderlichen Utensilien. Mit einigen dünnen Zweigen und etwas Holz entfacht er ein Feuer, über dem er einen mit Wasser gefüllten Topf platziert. Brennt das Feuer, stellt er auch die Teekanne hinein. „Then the fire is built and the first thing is tea“ wusste bereits Hassanein Bey zu berichten (Hassanein Bey 1924: 286). Je nach Holzvorrat und Windverhältnissen dauert es eine Zeit, bis sowohl das Teewasser als auch das Wasser in dem Topf kocht. Sobald der Tee zubereitet ist und alle Hirten am Feuer sitzen, wird der Tee zunächst dem *ḥabīr* und den in der Hierarchie am höchsten stehenden Hirten gereicht. Der Hirte, der den Tee gekocht hat, überblickt, wie viele Teegläser jedem Hirten zustehen. In der Regel trinken die ersten Hirten je zwei Gläser, bevor

die anderen Hirten Tee bekommen. Haben auch diese ihre zwei Gläser geleert und befindet sich noch Tee in der Kanne, wird dieser noch mal verteilt. Der Tee ist wegen des darin gelösten Zuckers sehr kalorienreich und ist ein wichtiger Teil der Nahrung und der Energiezufuhr der Hirten. Vor und nach der Mahlzeit trinken die Hirten im Durchschnitt je zwei bis drei Gläser Tee.



Abbildung 12: Kamelhirten bei dem Zubereiten einer Mahlzeit

Während die ersten Gläser Tee getrunken werden, bereitet der Hirte die warme Mahlzeit zu. Wenn das Wasser kocht, fügt er Hirsemehl hinzu, rührt und schlägt es kräftig, bis es einen festen Brei ohne Klumpen ergibt und stellt es in den Wind, um es abkühlen zu lassen. In einem zweiten Topf erhitzt er Öl, dünstet darin Zwiebeln und fügt nach einer Weile zerstampftes Tomaten- und Okrapulver und – wenn vorhanden – zerkleinertes Trockenfleisch zu und würzt mit Salz und Chilipulver. Nachdem auch die Soße gekocht hat und etwas erkaltet ist, gruppieren sich die Hirten um die Töpfe und essen die Mahlzeit aus Hirse und Soße (*asīda*) mit den Fingern der rechten Hand. Hassanein Bey nahm seiner Zeit die gleiche Mahlzeit ein und beschrieb:

„*asida*, the Badawi national dish, [is] a kind of baked pudding of flour, water, and spices. [...] It is a utterly simple meal in either case, but with what a keen appetite one attacks it!” (Hassanein Bey 1924: 284)

Beim Essen lassen die Hirten die Kamele nicht aus den Augen, die für die kurze Pause nicht mit *‘aiqālāt* gefesselt werden. Hin und wieder muss einer der Hirten aufspringen und losrennen, um jene Kamele, die sich von der Herde entfernen, wieder zurück zu bewegen, was während der Mahlzeit keine beliebte Tätigkeit ist, da bei seiner Rückkehr die Töpfe oft schon leer sind. Die Nahrungsaufnahme nimmt nicht mehr als fünf Minuten in Anspruch. Nach weiteren zwei oder drei Gläsern Tee ist die Mittagspause beendet und der Weiterritt wird vorbereitet.

Der kurze Moment, in dem einer der Hirten noch damit beschäftigt ist, die Mahlzeit zu bereiten, ist die einzige Zeit, in der die anderen Hirten weitere Aufgaben erledigen und vor allem den eigenen Bedürfnissen nachgehen können, für die morgens keine Zeit blieb. In diesem Moment versorgen, pflegen und ruhen sie sich für einige Minuten aus, vorausgesetzt, die Kamele haben sich niedergelegt und keines entfernt sich. In diesem kurzen Zeitraum müssen die Hirten ferner die schwachen Kamele versorgen. Je länger die zurückgelegte Strecke, desto mehr Kamele werden müde. Viele Kamele lahmen, haben sich die Sohlen auf dem Marsch durchgelaufen oder durch Dornen oder spitze Steine verletzt. Die teils offenen Stellen beeinträchtigen das Kamel beim Laufen, verursachen Schmerzen, drosseln seine Geschwindigkeit bis dahin, dass es stehen bleibt und keinen Schritt weitergehen will. Die Kamele, die bereits lahmen, werden mit zusätzlichen „Sohlen“ versehen, die aus ausgedienten Autoschläuchen fabriziert werden. Je nach Charakter des Kamels tragen diese „Schuhe“ zur Besserung oder Verschlechterung bei. Während einige Kamele nach einigen Tagen nicht mehr lahmen und mit dem angepassten Schuh uneingeschränkt laufen, empfinden andere Kamele den neuen Schuh als störend und schlagen noch intensiver mit dem ohnehin schon verletzten Fuß auf den Boden, um den Schuh loszuwerden und schaden sich auf diese Weise zusätzlich. Das Anlegen eines solchen Schuhs kann vier bis fünf Hirten beschäftigen, je nachdem, wie duldsam das Kamel ist und ob Vorder- oder Hintersohle betroffen ist.

Einige Kamele leiden, teilweise schon nach wenigen Tagen, an Scheuerstellen zwischen Ellenbogengelenk und Bauchansatz. Diese schwächen die betroffenen Kamele und mindern ihre Ausdauer, insbesondere, wenn sie zu bluten beginnen. Mit Fettsalben versuchen die Hirten die Wunden zu behandeln und ein weiteres Scheuern zu verhindern. Körperlich entkräfteten Kamelen wird ein Brei aus Zucker und Hirse als schnell wirkender Energiezufluss eingeflößt, der nach wenigen Stunden wiederholt werden muss, je nachdem, wie schnell die Kräfte nachlassen. Diese Behandlungsmethode wird allerdings nur in den letzten Tagen der Reise erlaubt, wenn die verbleibende Strecke sicher abgeschätzt werden

kann, die Nahrungsmittel ausreichen bzw. einen Überschuss aufweisen und die Hoffnung besteht, dass das Kamel damit das Ziel erreicht.

Auf dem ersten Abschnitt der Strecke werden in der Mittagspause die Packkamele gesondert versorgt. Trockenes Gras, das die Hirten noch auf der Weide gesammelt, in große Plastiksäcke gefüllt und mitgeführt haben, wird den Lasttieren getrennt von den restlichen Kamelen verfüttert. Bei dieser Sonderfütterung sind einige Hirten damit beschäftigt, die anderen Kamele fern zu halten, die auch aus einigen hundert Metern das Heu wittern und ebenfalls versuchen, etwas davon zu bekommen. Nachdem das Heu verbraucht ist, bekommen auch die Lastkamele nichts mehr zu fressen.

Die Mittagspause dient ebenfalls dazu, Sättel, Taschen, Seile und *‘aiqālāt* zu reparieren, die eigene Kleidung zu flicken und die Schuhe zu präparieren. Nur in den seltensten Fällen dient die Mittagspause wirklich zur Erholung, zum sich Niederlegen oder für einen kurzen Schlaf. Die Pausen dauern insgesamt meist nicht länger als eine Stunde. Erst nach der Hälfte der Wegstrecke, wenn die Kräfte zunehmend nachlassen, der Schlafmangel sich bemerkbar macht und die Energie erschöpft ist und kaum regeneriert werden kann, werden die Mittagspausen länger, dauern bis zu zwei Stunden, wenige Male sogar darüber hinaus.

6.1.2.3 Das Management des Transsahara-Handels: Die Kenntnisse und Vorkehrungen des *ḥabīr* und der Hirten

Die Durchquerung der Wüste, z.B. von Tiné nach Kufra, ist trotz aller neuartigen technischen Mittel immer noch ein Unternehmen auf Leben und Tod. Um die Risiken so weit wie möglich zu mindern, sind verschiedene Strategien und Maßnahmen in verschiedenen Bereichen und auf unterschiedlichen Ebenen zu ergreifen. Auf die Vorbereitungen, die der Kamelhändler trifft, auf die benötigte Ausdauer und die erforderlichen Arbeiten der Hirten wurde bereits näher eingegangen.

Doch um die Risiken einer Wüstendurchquerung weiter zu minimieren und den Erfolg zu sichern, müssen der *ḥabīr* und die Hirten noch über zusätzliche, besondere Kenntnisse verfügen. Damit der Kamelhändler seine Kamele sicher durch die Wüste bringen kann, ist die Grundvoraussetzung, dass der *ḥabīr* die Wegstrecke und ihre Beschaffenheit genau kennt, die Gefahren, die sie birgt, wahrnimmt und um die Möglichkeiten weiß, diese zu umgehen. Der *ḥabīr* hat sich seine Kenntnisse dadurch erworben, dass er diese und andere Strecken schon oft gegangen ist. Er beginnt seine Karriere in der Regel als Hirte, indem er mit einem anderen *ḥabīr* mitzieht und sich die Streckenabschnitte sowie ihre Entfernungen und ihre Dauer einprägt. Landschaftliche Beschaffenheiten, wie Gebirgszüge, *Wādi*-Verläufe, Vegetationsabschnitte, einzelne Bäume, markante Felsen, Ruinen oder andere auffällige

Orientierungspunkte dienen ihm als Stütze, um sich auf den einzelnen Wegabschnitten zu orientieren. Der *ḥabīr* verschaffte sich durch vorherige Reisen eine eigene Vorstellung über die Region, ihren Gegebenheiten sowie über die Entfernung zwischen verschiedenen Punkten, die für eine Wüstendurchquerung von Wichtigkeit sind. Durch sein *mental mapping*¹²³ hat er eine genaue Vorstellung, welche Orientierungspunkte wo liegen, wie viel Abstand zwischen ihnen liegt und wie lange die Herde für die Strecke benötigt.

Im Dezember 2005 habe ich Hirten in Kufra, die gerade die Wüstenüberquerung hinter sich gebracht hatten, eine Satellitenkarte vorgelegt, um zu prüfen, ob sie sich an dieser orientieren können. Ich zeigte ihnen grob, wo sich welche Gebirgszüge befinden, wo Anfangs- und Endpunkte der Route auf der Karte liegen, und fragte sie, welche Strecke sie genau zurückgelegt haben. Nach kurzer Überlegung und kurzem Überblick über die Karte, legte der *ḥabīr* die Karte erst einmal den Himmelsrichtungen entsprechend vor sich hin. Er setzte sich selbst an den südlichen Kartenrand, also an den südlichen Ausgangspunkt der Route, um Kufra als Endziel, wie bei einer realen Tour nördlich vor sich liegen zu sehen. Ausgehend vom Ausgangspunkt erklärte er, wie viele Tage er für welchen Abschnitt benötigt, welche Bergzüge, markanten Punkte er wo vorfindet und ob diese vor ihm liegen müssen oder er westlich oder östlich an ihnen vorbeizieht.¹²⁴ Anhand seiner Erklärung war es mir möglich, den ungefähren Routenverlauf auf der Satellitenkarte nachzuvollziehen. Genaue Details, beispielsweise, in welchem der verschiedenen *Wādis* er von einer Hochebene herabsteigt, konnte er nicht präzise beantworten. In der Realität hat der *ḥabīr* einen markanten Orientierungspunkt in der Ferne vor Augen, dem er folgt. So nutzt er in einer bestimmten Region nicht immer dasselbe *Wādi* zum Abstieg, sondern hält vielmehr die grobe Richtung ein. Je nachdem, ob seine Route etwas östlicher oder westlicher verläuft, variieren die Passagen oder werden Seitentäler genutzt. Sein Weg folgt nicht exakt den Fußabdrücken der letzten Tour; die momentan gewählte Strecke variiert um einige Meter bis Kilometer zur vorherigen. Markante Punkte, die beispielsweise einen bestimmten Aufstieg kennzeichnen, über die eine Passage zu erreichen ist, waren durch bestimmte Punkte in seiner *mental map* gespeichert und auf der Satellitenkarte nachvollziehbar. Neben dem Kennen und Wiedererkennen markanter Punkte muss er sich an die ungefähre Dauer der einzelnen Abschnitte erinnern. Bei meinem Versuch war der *ḥabīr* imstande, mir auf meiner Satellitenkarte die Tage zu nennen, die er für bestimmte Streckenabschnitte benötigt.

¹²³ Siehe Damir-Geilsdorf, *et al.* 2005; Lentz 2000; Senft 1997; Wassmann 1997.

¹²⁴ Die Orientierung eines Individuums an der Umgebung anhand von geographischen Merkmalen wird als „geozentrische Orientierung“ verstanden, die im Gegensatz zu einer egozentrischen Orientierung steht, bei der das Individuum im Mittelpunkt steht und sich anhand einer Rechts- bzw. Linksvorstellung in der Umgebung zurecht findet (Wassmann 2001).

Während der Unternehmung, an der ich 2006 teilnahm, konnte der *ḥabīr* ebenfalls immer genau sagen, was der nächste markante Punkt sein würde, wie viele Tage oder wie viele Stunden etwa benötigt würden, diesen zu erreichen. Auf libyschem Territorium konnte ich dies mit bereits markierten Koordinaten, die ich bei einer früheren Reise in meinem GPS gespeichert hatte, überprüfen und mit unserem momentanen Standpunkt und der Luftlinienentfernung zu diesem markanten Punkt vergleichen und abschätzen, wie lange wir bei gleicher Laufgeschwindigkeit ungefähr benötigen würden. Die angegebene Entfernung des *ḥabīrs* stimmte immer in etwa mit der angegebenen Luftlinienentfernung des GPS überein und variierte nur um einige Kilometer bzw. bis zu drei Stunden Marsch, was etwa bis zu 15 km Abweichung zur tatsächlichen Entfernung entsprach; auf einer Gesamtlänge von knapp 1000 km eine ziemlich genaue Einschätzung.

In Regionen, in denen kein markanter Punkt am Horizont die Richtung angibt, an welchem sich der *ḥabīr* orten kann, braucht er weitere Kenntnisse zur Orientierung. Dies betrifft in erster Linie sein Wissen über den Sonnenstand. Der *ḥabīr*, aber auch die Hirten sind in der Lage, anhand des Sonnenstands die ungefähre Uhrzeit abzuschätzen. Da sie sich auch auf einer Wüstendurchquerung genau an ihre fünf Gebetszeiten halten und die Zeiten kennen, in denen sie ihre Gebete zu verrichten haben, sind sie gewöhnt, ständig auf den Sonnenstand zu achten. Auch ohne Uhr wissen sie, wann die Zeit für das Mittagsgebet gekommen ist. Ferner wissen sie, wie viele Stunden zwischen Mittags- und Sonnenuntergangsgebet liegen. Das hilft ihnen nicht nur, zu jeder Zeit einschätzen zu können, wo Norden ist und in welche Richtung sie genau ziehen müssen, sondern auch, wie viel Uhr es ungefähr ist und wie viele Stunden sie in etwa nach dem letzten Gebet gelaufen sind.

Nachts stehen dem *ḥabīr* die Sterne als Orientierung zur Verfügung. Bei direkter nördlicher Richtung ist es relativ leicht, die Richtung einzuhalten, da sich der *ḥabīr* genau nach dem Polarstern richtet. Der Polarstern „*al-ḡaddi*“ steht kontinuierlich vor ihm, diesen lässt er nicht aus den Augen und nutzt ihn als Richtungsgeber. Liegt die Route allerdings nicht genau nordwärts, so weiß er, dass sich der Polarstern an seiner rechten oder linken Schulter befinden muss. Durch die Veränderung der Sternbilder kann er wiederum die Zeiten ablesen und weiß, wie viele Stunden er bereits in der Dunkelheit marschiert ist oder wann es Zeit für ein Nachtlager ist und wie viele Stunden ihm und der Gruppe noch bis zum Morgengebet bleiben. Das setzt ein genaues Wissen über das Firmament, seine Sternbilder und seine jahreszeitlichen Veränderungen voraus.

Auf der Tour, die ich begleitet habe, war ich tagsüber hin und wieder überrascht, in welche Richtung der *ḥabīr* seine Kamele lenkte und vermutete, er würde vom Weg abkommen. Erst

nach Überprüfung des GPS wurde ich eines Besseren belehrt. Ich machte die Erfahrung, dass der Mensch (bzw. ich selbst) in bestimmten Situationen und Gegebenheiten geneigt zu sein scheint, unbewusst und verständlicherweise seine Route den Gegebenheiten der Landschaft anzupassen. Verläuft ein *Wādi* oder eine Senke in einer bestimmten Richtung, so dass die Ebene zu einer Seite abfällt, scheint man dieser folgen zu wollen. Liegen in einiger Entfernung zwei Bergkuppen und eine Senke dazwischen, die ein Tal oder Durchgang verspricht, ist man ebenfalls geneigt, sich eher dieser zuzuwenden, als auf eine der Kuppen zu steigen. Der Mensch scheint von sich aus den einfacheren Weg wählen zu wollen. Nur eine konsequente Orientierung am Sonnenstand, das Wissen über die Wegstrecke, die Kenntnis der markanten Punkte in der Landschaft und die *mental maps* im Kopf des *ḥabīr* verhindern, dass er die Herde in die falsche Richtung führt und vom richtigen Kurs abweicht. Während die Richtung nachts problemlos einzuhalten ist, weil die Orientierung am Polarstern einfacher ist, so lenken am Tage die verschiedenen Gegebenheiten der Landschaft die Reisenden leicht von der eigentlichen Richtung ab und erfordern eine größere Konzentration und ein detailliertes Wissen über die nächsten Punkte, die auf der Strecke liegen. In den dunklen Neumondnächten oder Nächten, in denen der Mond erst nach Mitternacht aufgeht, reicht die schwache Sicht dennoch zum Marschieren aus. Auch in Vollmondnächten ist das Licht des Polarsterns ausreichend, um trotz des hellen Mondlichtes als Orientierung dienen zu können. Neben den genannten Kenntnissen über Streckenverlauf, Orientierungspunkte und Himmelskörper muss der *ḥabīr* Wissen über Vegetationsvorkommen und Wasserstellen haben. Im gleichen Maße wie die Vorräte an Nahrungsmitteln und Wasser sind auch Holzvorräte überlebenswichtig. Ohne Feuerholz können die Nahrungsmittel nicht zu einer Mahlzeit verarbeitet und das Wasser nicht zu Tee gekocht werden. Da in den meisten Abschnitten des Weges keine Vegetation vorhanden ist, müssen die Hirten davon ausgehen, kein Holz auf der Wegstrecke zu finden. Da Holz recht sperrig zu transportieren ist, muss der *ḥabīr* wissen, in welcher Region, in welchem *Wādi*, in welcher Senke er Vegetation vorfindet, um den Holzvorrat wieder aufzufüllen. Er muss Büsche und Bäume vorfinden, um stärkere abgestorbene Hölzer zu sammeln, die er als Feuerholz nutzen kann. Er muss eine Vorstellung davon haben, wie viel Holz zum Zubereiten einer Mahlzeit verbraucht wird, wie viele Mahlzeiten am Tag zubereitet werden und wie viele Tage das Holz reichen muss, damit die Hirten nicht in die prekäre Situation kommen, keine Mahlzeiten mehr zubereiten zu können. Daher wird bereits in der Ausgangsregion Holz gesammelt und von dort mitgeführt. Auf der ersten Hälfte des Weges befinden sich noch einzelne Regionen, in denen Holz gesammelt werden kann. Diese muss der *ḥabīr* kennen, um sie anlaufen und Holzvorräte ergänzen zu

können. Liegen die Regionen mit Holzressourcen direkt auf dem Weg, führt er die ganze Gruppe dort vorbei; liegen sie etwas abseits der Wegstrecke, schickt er zwei der Hirten mit ihren Packkamelen dorthin, um Holz einzusammeln und zu verstauen, um anschließend die Gruppe in einem zügigeren Tempo wieder einzuholen. Da Holz eine wichtige und knappe Ressource ist, wird damit äußerst sparsam umgegangen, ähnlich vorsichtig wie mit den Wasservorräten, die nicht unnötig verbraucht werden. Ein Feuer wird ausschließlich zur Zubereitung von Tee und Mahlzeiten entfacht. Ist das Wasser zum Kochen gebracht, werden die Holzscheite sofort aus dem Feuer gezogen und die glühenden Enden im Sand erstickt, um sie für die nächste Feuerstelle zu verwahren. Die Hitze der Kohlen wird als Restwärme genutzt, um den Tee oder die Mahlzeit vollständig zuzubereiten. Es wird kein Feuer entfacht, um die kalten Körper zu wärmen. Die Hirten verwenden ausschließlich die Menge an Holz, die zwingend nötig ist. Sind Reste von der Nachtmahlzeit übrig geblieben, werden diese oft am Morgen kalt gegessen¹²⁵, um für ein erneutes Erhitzen nicht unnötig Holz zu verwenden. Neben der Einteilung und Kontrolle der Wasser- und Nahrungsmittelvorräte ist die sparsame Verwendung von Holz in gleichem Maße essentiell, um möglichem Mangel vorzubeugen und Risiken zu minimieren. Beim Transport des Holzes wird daher genau darauf geachtet, dass die Holzscheite fest auf dem Kamel verschnallt sind, die einzelnen Scheite sich nicht durch das Schaukeln lösen, zu Boden fallen und auf dem Weg verloren gehen.

Eine noch größere Sorgfalt bestimmt den Transport der Wasservorräte. Wenn ein Verschluss leckt, kann in einer kurzen Zeit ein ganzer Wasserkanister leer laufen. Da die Hirten abwechselnd zwei Stunden reiten und zwei Stunden treiben, marschiert ein Packkamel in der Zeit während der Hirte die Herde treibt, allein und unbeaufsichtigt. Die strapazierten Satteltaschen, die Ausrüstung und die Wasser- und Holzvorräte sind zeitweise der Aufmerksamkeit der Hirten entzogen. Wenn die Wasservorräte zu knapp bemessen sind, kann dies die ganze Gruppe ins Verderben führen. Der *ḥabīr* ist sich dieser Gefahr bewusst und kennt die Wasserstellen, die er anlaufen kann, wenn ein Wassermangel sich abzeichnet. Ein Aufsuchen der Wasserstellen bedeutet allerdings ein Abweichen von der geradlinigen Route und damit einen Zeitverlust, den er nur im Notfall in Kauf nimmt, ansonsten versucht er – im Vergleich zu früheren Zeiten – einen direkteren und damit kürzeren Weg zu nehmen.

Für diese Notfälle besitzt er ein Wissen über Wasserstellen, die in der Nähe des Routenverlaufes liegen und ihm je nach Jahreszeit zum Auffüllen der Wasserreserve dienen können. Auf die Wasser- und Futtermittelversorgung während dieser Saharadurchquerung, die

¹²⁵ Das sind entweder kalter Hirsebrei oder kalte fettige Nudeln mit Tomaten-Fleischsoße morgens um fünf Uhr.

Anfang des 21. Jahrhunderts mobil und mit Hilfe von Satellittelefonanrufen durchgeführt wird, soll im Folgenden aber noch näher eingegangen werden (siehe Kapitel 6.1.2.4.2-3).



Abbildung 13: Die Wasserkanister werden besonders sorgsam am Kamelsattel befestigt, damit kein Wasser während der Tour verloren geht

Um Wasser, Nahrungsmittel und Holz – die Voraussetzungen für das Überleben – transportieren zu können, müssen der *ḥabīr* und die Hirten die Sättel und Taschen reparieren können. Da sowohl Sättel als auch Taschen mehrfach benutzt wurden, meist in einem schlechten Zustand sind und bereits mehrere Male geflickt wurden, sind auf einer solch strapaziösen Tour ständig neue Reparaturen fällig. Die Reit- und Packsättel bestehen aus einzelnen Holzteilen, die ursprünglich mit Lederriemen zusammen gehalten wurden. Die Riemen sind im Laufe der langen Nutzung aber oft gerissen und vielfach durch Plastikstricke ersetzt worden, die weniger strapazierfähig sind als Lederriemen und daher sowie durch das schwere Packgewicht häufiger reißen. Die Hirten sind ständig gefordert, diese wieder zweckmäßig zu flicken, um ihnen mit Seilen oder Stricken den benötigten Halt wiederzugeben. Da Stricke oder Seile meist nicht in ausreichender Menge vorhanden sind, bedarf es Flexibilität und Erfindergeist, Stricke, die an anderer Stelle verwendet wurden, zu entnehmen und erneut zu verwenden, ohne dass sie an erster Stelle fehlen. Der *ḥabīr* muss in

dieser Beziehung ein sehr ausgeprägtes Improvisationstalent besitzen und sich in irgendeiner Form zu helfen wissen. Ist kein geeigneter Strick zu finden, zerreißt er seine eigene Ersatzkleidung in dünne Streifen, zwirnt die einzelnen Stofffetzen und dreht daraus einen festen Strick, damit der Sattel wieder seine ursprüngliche Haltbarkeit bekommt. Auch die *ʿaiqālāt* reißen hin und wieder. Sie wurden ausschließlich aus Stofffetzen alter Kleidung hergestellt und müssen ebenfalls häufig geflickt werden, damit keines der Kamele nachts entschwindet. Ebenso verhält es sich mit den Satteltaschen, die, wie bereits erwähnt, in der Regel nur aus einfachen Plastik-Zuckersäcken bestehen und zu Satteltaschen umfunktioniert wurden. Das dünne, nicht sehr strapazierfähige Material reißt leicht, wenn die Kamele zu nah an Dornenbüschen oder Bäumen vorbeilaufen und daran hängenbleiben. Auch durch das mehrfache Be- und Entladen sowie durch das Gewicht des Inhaltes werden die Schlaufen, die über die Sattelknäufe gehängt werden, beansprucht. Sperrige Gegenstände, wie beispielsweise einzelne Holzscheite, verursachen Löcher in den Taschen, durch die Teegläser oder andere Gegenstände herabfallen und verloren gehen können. Hier verhält es sich wie mit dem Wasserverlust: die Hirten sind nicht kontinuierlich in der Nähe ihrer Packkamele und je nach dem, was verloren ging, kann der Schwund dramatische Folgen haben. Um dieses Risiko zu minimieren, versuchen die Hirten bereits kleine Löcher mit einer mitgeführten großen Nadel und einem Faden zu flicken oder zerrissene Schlaufen wieder zu befestigen. Hierbei sind sie in ihren kreativen Fähigkeiten und ihrem Erfindergeist gefordert, wenn es gilt, den Satteltaschen die nötige Stabilität zu geben. Neben Stofffetzen alter Kleidung dienen auch im Feuer geschmolzene Plastikstücke, entnommen von Plastikschuhen oder alten Autoschläuchen, als Flickmaterial. Gleiches handwerkliches Geschick benötigen sie ebenfalls zum Reparieren und Flickern der eigenen Kleidung, der eigenen Schuhe, verwendeter Peitschen und zum Schnitzen eines Kochlöffels.

Zu den handwerklichen Fähigkeiten des *habīrs* und der Hirten gehören ebenfalls Kenntnisse über das geschickte Packen der Taschen und schließlich das Beladen der Kamele, um eine optimale Packweise zu erlangen, damit die Taschen auf dem Kamel bleiben, nicht unbemerkt herunter fallen und auf der Strecke bleiben.¹²⁶ Denn wird festgestellt, dass etwa eine volle Satteltasche oder ein Wasserkanister verloren ging, muss einer der Hirten mit seinem Kamel

¹²⁶ Nachdem bei meinen Satteltaschen die Lederriemen gerissen und ohne weiteres nicht mehr zu flicken waren, benötigte es eine alternative Packweise, um die ohnehin zu schweren Taschen geschickt auf dem Kamel befestigen zu können: mit zusätzlichen Stricken wurde die schwerere Tasche höher und damit näher am Sattel befestigt, als die leichtere, die tiefer befestigt wurde, damit sich das Gewicht gleichmäßig auf dem Kamel verteilte und der Sattel mittig auf dem Kamel saß. Nur durch festes und geschicktes Zusammenzurren der Stricke blieb die Tasche da, wo sie hingehörte: auf dem Kamel.

zurück reiten, diese suchen und somit eine Wegstrecke dreifach zurücklegen, was zusätzliche Energie von Kamel und Reiter fordert.

Ferner bedrohen Unfälle und Krankheiten Mensch und Tier auf dem Marsch; der *ḥabīr* muss daher erhebliche Kenntnisse über Maßnahmen der ersten Hilfe verfügen.

Wie bereits zuvor beschrieben, ist die Versorgung kranker und schwacher Kamele auf der Weide Teil der täglichen Arbeit der Hirten. Kenntnisse über erste Hilfeleistungen haben der *ḥabīr* und die Hirten bereits durch langjährige Erfahrung auf der Weide erlangt. Auch dort treten Kamele in Dornen, laufen sich auf Strecken die Sohlen wund oder ziehen sich Verletzungen durch spitze Steine oder andere Gegenstände zu. Die Versorgung dieser Verletzungen gehört zum Alltag auf der Kamelweide. Neben diesen üblichen Verletzungen an den Füßen oder Scheuerstellen zwischen Ellenbogengelenk und Bauchansatz, können sich einzelne Kamele auf diesen langen strapaziösen Strecken aber auch Muskeldehnungen, Zerrungen oder Risse zuziehen. Die Diagnose und Versorgung dieser Verletzungen verläuft nach traditionellen Behandlungsmethoden.¹²⁷ Während kranke Kamele auf der Weide länger beobachtet und mit unterschiedlichen Methoden über einen längeren Zeitraum behandelt werden können, sie geschont werden und ihnen Zeit zur Erholung gegeben wird, muss auf einer Transsahara-Strecke die Diagnose schnell erstellt und sofortige Maßnahmen ergriffen werden. Wenn die Besserung ausbleibt, muss das Kamel seinem eigenen Schicksal überlassen und verloren gegeben werden. Der *ḥabīr* nimmt einige Medikamente¹²⁸ mit auf die Reise, die er einzusetzen weiß. Aber nicht nur die Kamele können auf einer solchen Strecke erkranken, auch die Hirten selbst. Sie verfügen über verschiedene einfache Behandlungsmethoden bei Magen- und Darmerkrankungen. Auch hier führen sie meist ein Medikament mit sich, das helfen soll, wenn sich die Symptome nicht von selbst bessern. Auch wenn einer der Hirten erkrankt ist, kann keine längere Pause eingelegt werden. Der Kranke wird lediglich von seinem „Treibdienst“ erlöst und kann sich reitend auf dem Kamel ausruhen. Je nach Dauer und Schwere der Erkrankung des Hirten kann das ständige Reiten zu einem Kraftakt werden, das enorme Willenskraft und Energie benötigt.¹²⁹ Ohne Kenntnisse über Krankheiten und den

¹²⁷ Nachdem eines der Kamele stark humpelte und kaum mehr fähig war weiterzulaufen, untersuchten die Hirten das lahrende Vorderbein gründlich. Durch bestimmte Griffe und Kniffe in die Muskeln und Muskelansätze und durch mir unverständliches Einritzen mit Rasierklingen an bestimmten Stellen im Schulterbereich des Kamels sowie die Untersuchung der Blutgerinnung durch die Einritzungen, diagnostizierten die Hirten einen Muskelriss. Damit wurde das Kamel nach fehlender Besserung am nächsten Morgen als unbrauchbar klassifiziert und seinem eigenen Schicksal überlassen.

¹²⁸ Meines Erachtens waren es landesübliche, einfache Antibiotika, die auf dem Markt bezogen und auf die Reise mitgenommen wurden.

¹²⁹ Da eine Durchfallerkrankung ein kontinuierliches Reiten nicht zulässt, sondern ein ständiges Springen vom Kamel erzwingt und durch eventuell zusätzliches Erbrechen einen erhöhten Wasser- und Mineralienmangel erzeugt, schwindet die Kraft und die Energie des betroffenen Hirten um so schneller. Damit ist der Betroffene

Umgang mit ihnen, ohne die gegenseitige Unterstützung droht konkret die Gefahr, dass einer oder mehrere von ihnen auf der Strecke sterben.

Wenn die Gruppe den Zielort und damit den libyschen Markt erreicht hat, werden weitere Kenntnisse von dem *habīr* oder von einzelnen Hirten erwartet. Hier benötigen sie ein Wissen über Marktgeschehen und Marktpreise, sie müssen Geschick im Verhandeln beweisen, die Verkaufsstrategien und Schlüsselpersonen sowie einflussreiche Agenten kennen. Darauf soll im weiteren Verlauf noch näher eingegangen werden.

6.1.2.4 Die Logistik des Transsahara-Handels

6.1.2.4.1 Die Organisation der Wasserversorgung

Unter dem Begriff Logistik wird die detaillierte Planung, Organisation und Durchführung, die Optimierung der zu überwindenden Strecke sowie die Minimierung der damit verbundenen Risiken verstanden. Logistik umfasst damit alle einzelnen Teilprozesse der Ortsveränderung der Handelsgüter, in diesem Fall der Kamele. Die komplexe Logistik muss vor und während der Wüstenstrecke das quantitative und qualitative Gelingen der Teilbereiche sichern und die räumliche Mobilität der Kamele garantieren, damit diese möglichst vollständig in bestmöglichem Zustand und mit dem geringsten Kostenaufwand den Zielort erreichen, um dort zu einem möglichst profitablen Preis weiterverkauft werden zu können.

Auf einige Teilbereiche, die zur Logistik gehören und die für eine erfolgreiche Wüstendurchquerung erforderlich sind, wurde bereits in vorherigen Kapiteln eingegangen. Hierunter fallen die getroffenen Vorbereitungen des Kamelhändlers, die essentiellen sicherzustellenden Voraussetzungen sowie die an die Hirten übertragenen Aufgaben während der Strecke sowie ihr Management, um die möglichen Risiken zu minimieren. All diese verschiedenen Teilprozesse sind notwendig, um eine erfolgreiche Logistik garantieren zu können, damit Hirten und Kamele wohlbehalten durch die Wüste gelangen und damit die Kamele möglichst zahlreich und in gutem Gesundheitszustand auf den Markt gebracht werden können, um dort wiederum einen möglichst profitablen Gewinn zu erzielen, der die

doppelt bestraft: Das Springen vom Kamel, das sich Erleichtern und das damit verbundene Zurückbleiben von der Herde verursacht einen großen Abstand zwischen dem Betroffenen und der Gruppe, die gleichmäßig weiter läuft. Da die Herde in einer Minute knapp 100 m zurück legt, ist diese Entfernung nur mittels schnellen Rennens durch den Sand wieder einzuholen, wozu der Betroffene keine ausreichenden Kräfte besitzt. Hier sind die anderen Hirten gefordert, die Übersicht zu behalten und eines der Packkamele zurückzuführen, um den kranken Hirten wieder aufsteigen zu lassen. Ebenso obliegt es ihrer Aufsicht, dass der Betroffene nicht vor Schwäche vom Kamel fällt und dass der Betroffene ausreichend Flüssigkeit zu sich nimmt, auch wenn er diese zurückweist.

Erwerbs-, Transport- und Transaktionskosten deckt und darüber hinaus einen Überschuss erwirtschaftet.

Auf einen entscheidenden Teilaspekt innerhalb der Logistikkette während der überregionalen Transsahara-Strecke, nämlich die Wasserversorgung der Kamele während der Wüstendurchquerung, ist noch nicht näher eingegangen worden. In vorstehenden Kapiteln zur Kamelzucht und Kameleigenschaften wurde herausgestellt, dass Kamele über mehrere Tage ohne Wasser und Futter auskommen können. Die Anzahl der Tage ohne Tränken, die ein Kamel überbrücken kann, ist abhängig von den Temperaturen, den zu tragenden Lasten, der Anstrengung, dem Alter, der Art und Weise der letzten Tränkung und vom Gesundheitszustand des Tieres. Eine Transsahara-Strecke ist auch für Kamele eine außergewöhnlich strapaziöse Unternehmung. Bei kontinuierlichen Marschleistungen von bis zu sechzehn Stunden täglich, in Einzelfällen sogar darüber hinaus, schwinden auch die Kräfte der sonst so zähen und ausdauernden Tiere. Auch wenn sich ihre Konstitution an die ariden Gebiete, an die spärliche Vegetation und die begrenzten Wasservorkommnisse sowie die hohen und stark schwankenden Tages- und Nachttemperaturen optimal angepasst hat, ist ihre körperliche Belastbarkeit begrenzt. Eine Wüstenstrecke von rund 1000 Kilometern Distanz ohne Wasser- und Futtersversorgung zurückzulegen, ist auch für Kamele eine Maximalleistung und wäre nur in den gemäßigten Jahreszeiten von den kräftigsten Tieren unter Einsatz ihrer letzten Kräfte zu bewältigen. Mindestens eine Wasserversorgung ist auf einer Gesamtstrecke von 1000 Kilometern unabdingbar, wenn der Handel mit den Kamelen zu einem profitablen Ergebnis führen und die Gefahr, größere Teile der Herde oder die ganze Gruppe mit Mensch und Tier zu verlieren, ausgeschlossen werden soll. Es ist unmöglich, Wasser für einige Hundert Kamele in Kanistern mitzuführen; dies würde die Dauer des Marsches verlängern, die Kräfte zehren oder eine große Anzahl Lastkamele erfordern. Da die jungen Kamele noch keine Lasten tragen können, ist das Mitführen von Wasser in Kanistern ausschließlich für den menschlichen Verbrauch vorgesehen.

Bis ins letzte Jahrhundert hinein nutzten Karawanenführer die natürlichen Oasen, Brunnen und Wasserstellen auf der Route, um ihre Transporttiere und sich selbst ausreichend mit Wasser zu versorgen. Die Transsahara-Routen führten von Wasserstelle zu Wasserstelle, um in regelmäßigen Abständen die Wasservorräte auffüllen zu können (Ciammaichella 1987: 32). Die Wasserstellen auf der Route waren die markanten Punkte in jeder *mental map* eines Karawanenführers, die es zu verbinden und die Teilstrecken zwischen den einzelnen Stationen auf der Gesamtstrecke sicher zu überwinden galt. Der Routenverlauf war dadurch nicht immer die kürzeste Strecke zwischen Ausgangs- und Endpunkt, sondern verlief von

Wasserstelle zu Wasserstelle. Die Abstände zwischen den einzelnen Stationen variierten, besonders lange wasserlose Strecken und damit besonders schwierige und risikoreiche Abschnitte wurden durch Brunnenbauten verkürzt. So konnten die Sanūsī beispielsweise die lange wasserlose Strecke zwischen Tekro und Bushara durch den Brunnenbau in Sarra teilen und dadurch die Risiken auf diesem Abschnitt verringern (Tilho 1920: 94).

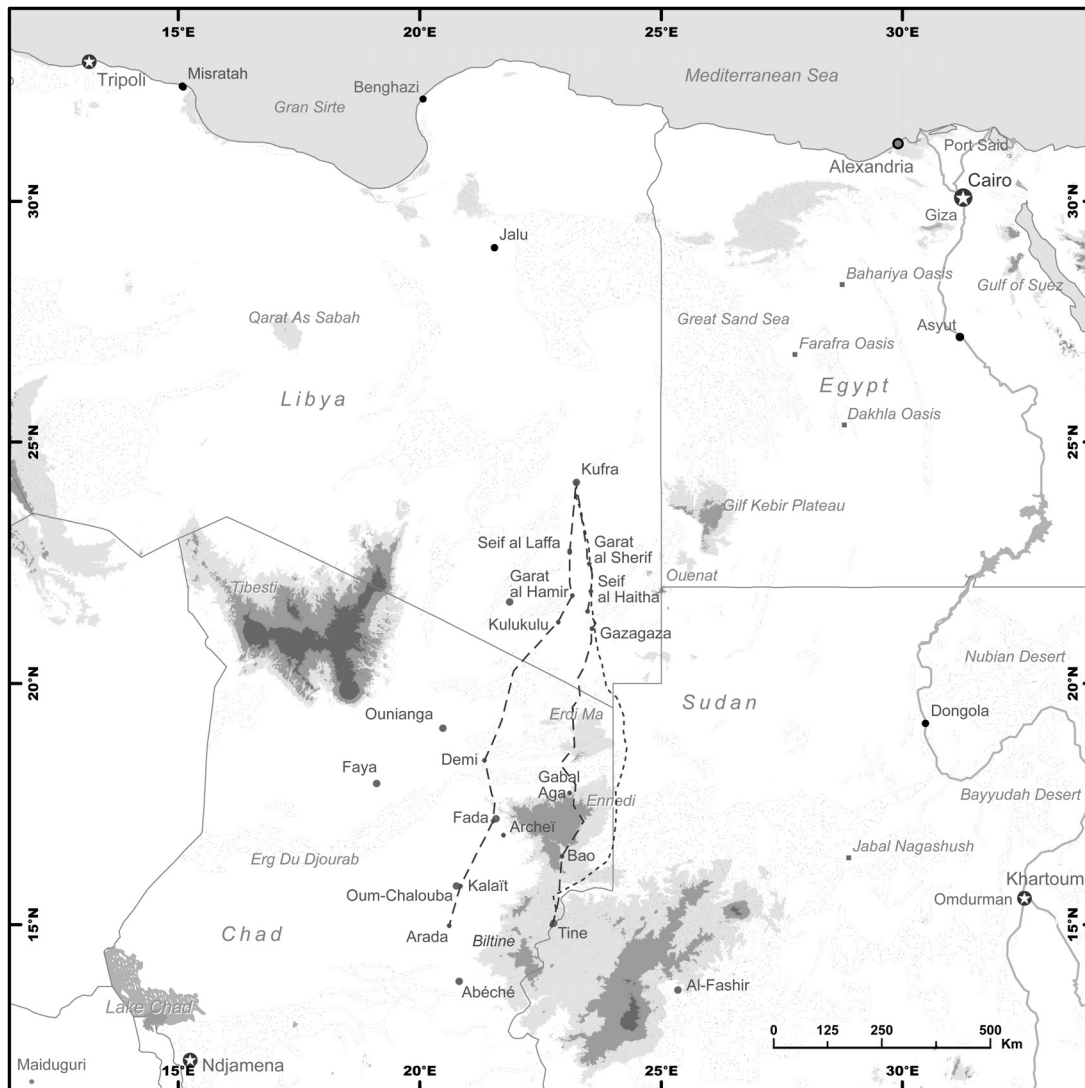


Abbildung 14: Der Verlauf der rezenten Routen des Kamelhandels zwischen Tiné bzw. Arada und Kufra zu Beginn des 21. Jahrhunderts (Karte: F. Darius)

Die Streckenverläufe der rezenten Unternehmungen entsprechen nicht dieser unter den Sanūsī florierenden Handelsroute, sondern sind direkter und verlaufen in gerader Linie. Sie führen nicht an den Wasserstellen vorbei, die die Sanūsī auf ihrem Weg ins Wadai für ihre Handelsverbindungen nutzten. Jene Route verlief in einem Bogen westlich um das Ennedi-Gebirge herum, entlang an Wasserstellen, Brunnen und Oasen, die an der westlichen Flanke des Ennedi zu finden sind. Durch den direkten Verlauf der rezenten Routen verkürzen sich die

zurückzulegenden Strecken und damit die zeitliche Dauer. Dies hat zur Folge, dass den Hirten nur noch in der ersten Hälfte der Route, im Bereich des Ennedi einige Wasserstellen zur Verfügung stehen. Diese reichen aber nicht aus, um die weite wasserlose Strecke zwischen Ennedi und Kufra ohne zusätzliches Wasserreservoir zu überwinden. Nur eine neue Form der Wasserversorgung ermöglicht den Streckenverlauf auf einer direkten und damit zeitlich kürzeren Strecke. Die neuartige Wasserversorgung des einundzwanzigsten Jahrhunderts geht in erster Linie auf zwei technische Innovationen zurück: die Kommunikation über Satellit und den Einsatz von Lkw.

6.1.2.4.2 Die Satellitenkommunikation

Die Satellitenkommunikation hat etwa seit dem Jahr 2002 Einzug in die ariden Regionen der subsaharischen Zonen des Tschad und Sudan erhalten. Während sich in den ersten Jahren nach Einzug der neuen Technik nur einflussreiche, wohlhabende Händler und Funktionäre die teuren Thuraya-Apparate¹³⁰ leisten konnten und seitdem nutzen, verbreiteten sich die neuen Kommunikationsmittel in den folgenden Jahren immer schneller auch unter der ärmeren Bevölkerung. Besonders in Regionen, in denen herkömmliche Kommunikationssysteme gänzlich fehlten, bot das neue Kommunikationssystem ungeahnte Möglichkeiten. Trotz des hohen Anschaffungspreises der Apparate, der bei etwa 1000 Dollar liegt, und den teuren Verbindungs- und Gesprächskosten von etwa einem Dollar pro Minute, eroberten die neuen Telefone die Wüstenregionen. Die Einführung der Satellitenkommunikation und damit die Möglichkeit einer überregionalen Kommunikation mit Geschäftspartnern, die Abwicklung von Handelsgeschäften und das mögliche Erfragen von Angebots- und Nachfragesituationen revolutionierte die Marktsituationen, -möglichkeiten und Strategien der einzelnen Händler grundlegend. Die Händler konnten demzufolge Marktpreise erfragen, wodurch ihnen flexible Entscheidungsmöglichkeiten und ein spontanes Anpassen an die Marktsituation im lokalen wie im überregionalen Bereich möglich waren. Dies ermöglicht eine Zeitersparnis, so dass es hinfällig wurde, erst große Strecken zu überwinden und lange auf Antwort zu warten. Besonders in den Marktzentren der ariden Zonen eröffneten in den folgenden Jahren nach Einführung der Thuraya-Telefone zahlreiche Telefongeschäfte ihre Türen und vermarkteten einzelne Telefongespräche, womit einem größeren Bevölkerungskreis die Satellitenkommunikation ermöglicht wurde. Dieses neue Mittel der Kommunikation ist

¹³⁰ Die Thuraya-Company wurde 1997 in den Vereinigten Arabischen Emiraten durch führende nationale Telekommunikationsunternehmen gegründet. Thuraya installierte 2000 seinen ersten Satelliten; weitere Satelliten folgten in 2003 und 2008. Seit 2001 bietet Thuraya die kostenintensive Satellitenkommunikation an. <http://www.thuraya.com/content/profile.html>, Zugang 16.04.2008; <http://www.highspeedsat.com/thuraya7101.htm>, Zugang 16.04.2008.

bereits nach wenigen Jahren aus dem Alltag nicht mehr wegzudenken. Während bei meinem Aufenthalt 2005 ausschließlich Händler, Agenten und vermögende Privatpersonen im Besitz von Thuraya-Telefonen waren, besaßen ein Jahr später, im Jahr 2006, schon einige *hubarā* diese Apparate, die sie bei einer Wüstendurchquerung von den Kamelhändlern zur Verfügung gestellt bekamen. Sie hatten auf diese Weise die Möglichkeit, auf dem Marsch in Verbindung mit ihm zu stehen.¹³¹ Dass diese Kommunikationsmöglichkeit, ähnlich der Veränderung einer Marktsituation, auch die Logistik und das Management einer Wüstendurchquerung verändert, liegt auf der Hand: Die Satellitenkommunikation ermöglicht es dem *habīr*, mit dem Kamelhändler und den Agenten am Zielort während ihrer Wüstendurchquerung in Kontakt zu bleiben. In Telefongesprächen zwischen Hirten und Händlern kann über den Verlauf der Strecke, eventuelle Schwierigkeiten, Vorkommnisse, Änderungen des Routenverlaufes, Gefahren oder Engpässe berichtet werden. Die Telefonate werden nur zu vereinbarten Tageszeiten, an denen der *habīr* sein Telefon funktionsfähig macht, geführt, um die Batterien seines Telefons zu schonen.¹³² Der im Marktzentrum zurückgebliebene Händler ist in der Lage, von seinem Standort aus weitere Schritte in der Logistikkette einzuleiten, wenn die Gruppe in Schwierigkeiten geraten ist. Die wichtigste Kommunikation zwischen *habīr* und Händler dreht sich aber um die Wasserversorgung der Kamele, die mit dem Einsatz von Lkw gewährleistet wird.

6.1.2.4.3 Die Vorbereitungen einer Wasserversorgung

Im Jahr 1901 erreichten die ersten Motorfahrzeuge die Sahara.¹³³ Im Zuge von wissenschaftlichen Expeditionen in die Sahara fanden Kraftfahrzeuge in den 1930er Jahren

¹³¹ Ein wohlhabender Kamelhändler berichtete mir, dass er der Erste war, der 2004 seinem *habīr* ein Thuraya für die Wüstendurchquerung zur Verfügung stellte. Seitdem benutzen einige andere *hubarā* ebenfalls Thuraya-Apparate auf dieser Strecke.

¹³² Da Thuraya-Telefone wie andere Mobiltelefone über Stromzufuhr mit Aufladegeräten an der Steckdose oder im Auto aufgeladen werden müssen, entwickelten die Hirten ihr eigenes Aufladesystem: Sechs einfache kommerzielle Monozellen (D-Batterien) legen sie in einer extra dafür angefertigten Holzkiste hintereinander. Die Kiste ist mit zwei Polen an beiden Enden versehen, an denen die Hirten die Kabel ihres Aufladegerätes fest klemmen und ihr mobiles Satelliten-Telefon somit aufladen können. Ich erwähne dies, um aufzuzeigen, welchen Erfindergeist die Hirten besitzen und welche Möglichkeiten sie finden, sich selbst zu helfen. Denn ich suchte lange nach einer Möglichkeit, mein Thuraya ohne herkömmliche Stromzufuhr aufladen zu können, und Experten in Ausrüstungshäusern in Deutschland konnten mir darin nicht weiterhelfen. Komplizierte Solaraufladegeräte mit zahlreichen Adaptern und unterschiedlichsten Steckern sollten mein Problem des Aufladens lösen.

¹³³ Nicht etwa Fahrzeuge des Militärs machten die ersten Versuche in der Sahara, sondern die einer belgischen Reisegruppe (Nöther 2003: 28). In Libyen verfügten die osmanischen Truppen über einige Fahrzeuge, von denen bekannt ist, dass ein türkischer Offizier 1912 eine Reise nach Jaghubub zum Sanūsī-Oberhaupt unternahm. Dies ist ein Hinweis auf eine erste Fahrt eines Automobils in der Libyschen Sahara. Einige Jahre später, in den 1920er Jahren, erreichten die Italiener Jaghubub mit 341 Fahrzeugen (Nöther 2003: 63). Als die Italiener 1930 Kufra eroberten, rückten sie mit 300 Fahrzeugen und 220 Lkw an (Nöther 2003: 513-415).

immer zahlreicher ihren Weg in die Wüste (Nöther 2003: 516).¹³⁴ Nach dem zweiten Weltkrieg waren Fahrzeuge in der Wüste keine Seltenheit mehr, ausgediente Fahrzeuge, die nach dem Krieg in der Wüste gelassen wurden, wurden von Privatpersonen repariert und für eigene Zwecke benutzt. Ab den 1960er Jahren wurde es einfacher, Fahrzeuge zu erwerben, so dass reger Verkehr in der Wüste herrschte und viele Transporte vom Kamel auf den Lkw verlagert wurden.

Durch die Lkw ist es möglich, mit ihnen die Wasserversorgung der Kamelgruppen durchzuführen. Der Einsatz von „mobilen Oasen“ geht auf die Mitte der 1990er Jahre zurück, wie mir ein tschadischer Kamelhändler berichtete. Der Bürgerkrieg im Tschad hatte zwischen 1966 und 1990 die Wege unsicher und den Transport von Kamelen zwischen Tiné und Kufra unmöglich gemacht. Nachdem der Krieg beendet war, weitgehend Frieden und Sicherheit eingeleitet und die Beziehungen zwischen den Nachbarländern geregelt waren, konnten auch die Handelsbeziehungen wiederbelebt werden. So begannen einzelne Händler, einige wenige Kamele nach Kufra zu schicken. Sie ergriffen die Initiative und begaben sich im Kraftfahrzeug auf den langen Weg durch die Wüste, um selbst die Versorgung ihrer Herde mit Wasser von Kufra aus in der Wüste zu organisieren. Diese Idee etablierte sich in den folgenden Jahren, so dass sich zwei große Agenturen auf diese transportable Wasserversorgung spezialisierten. Damals standen Händlern und Agenten noch keine Thuraya-Telefone für die Kommunikation zwischen tschadischen und libyschen Marktzentren zur Verfügung. Um die libyschen Agenturen zu informieren, dass sich eine Kamelherde auf dem Weg befindet, gaben tschadische Händler Lkw-Fahrern, die zwischen tschadischen und libyschen Marktzentren pendelten, Briefe mit. Diese Art des Informationsaustauschs war recht langsam und reich an Risiken. Deshalb machten sich einige tschadische Kamelhändler selbst auf den Weg oder schickten andere Familienangehörige auf einer parallelen, weiteren Strecke mit Fahrzeugen nach Kufra, um von dort eine Wasserversorgung zu organisieren.

¹³⁴ Der Brunnen bei Sarra, zwischen Kufra und Ounianga zentral in der Sahara gelegen, wurde 1926 das erste Mal von dem ägyptischen Prinzen Kemal al-Din mit Fahrzeugen erreicht (Nöther 2003: 515). Als einige Jahre darauf, 1934, eine italienische wissenschaftliche Expedition an dem Brunnen eintraf, begegnete sie dort einer Handelskarawane. Wegen des schlechten Zustandes der Reisenden, die bereits seit zwei Monaten unterwegs waren und viele Tiere verloren hatten, sorgte der wissenschaftliche Leiter dafür, dass aus Kufra zwei Fahrzeuge mit Futter und Wasser der Karawane entgegen geschickt wurden (Nöther 2003: 520). Dies ist das erste belegte Indiz dafür, dass eine Karawane mit Wasser und Futter per Lkw versorgt wurde.



Abbildung 15: Seit Anfang des 21. Jahrhunderts nutzen Hirten Satellitenkommunikation in der Wüste, um eine Wasserversorgung zu organisieren

Mit Einsatz der Satellitenkommunikation seit Beginn des 21. Jahrhunderts ist es dem *ḥabīr* möglich, dem Händler Auskunft über den momentanen Standort der Gruppe zu geben und ihn über den körperlichen Zustand der Kamele, ihre Kraftreserven bzw. ihre Ermüdung zu unterrichten. Der *ḥabīr* schätzt ab, wie viele Tage der größte Teil der Kamele noch ohne Wasser auskommen wird, wie viele von ihnen einen kritischen Punkt erreicht haben und wie viele bereits aufgrund von Schwächeanfällen zurück gelassen werden mussten und damit verloren sind. Durch den kontinuierlichen Kontakt zwischen *ḥabīr* und Händler kennt dieser die Verfassung seiner Herde, ihren Standort und ihren körperlichen Zustand. Er kann daher bei einem Wassernotstand weitere Schritte in die Wege leiten.¹³⁵ In einem solchen Fall beauftragt er einen Geschäftspartner in Kufra. Bereits vor der Sendung der Kamele, hatte er einige Male mit Schlüsselpersonen in Kufra Kontakt, um die dortige Marktsituation zu erfragen. Denselben Personen überträgt er nun die Aufgabe, seine sich auf der Wüstenstrecke befindenden Kamele mit Wasser zu versorgen. In Kufra haben sich zwei große und einige kleinere Agenturen darauf spezialisiert, Kamelherden auf ihrem Weg nach Kufra Wasser und

¹³⁵ Dies bezieht sich allerdings erst auf den Zeitpunkt, wenn die Hirten libysches Territorium erreicht haben, weil die Regionen des nördlichen Tschad zu unwegsam und daher für Motorfahrzeuge nur schwer erreichbar sind.

Futter zu bringen. Diese „Wasser- und Futterlieferungsagenturen“ werden von dem tschadischen Kamelhändler über die sich Kufra nähernde Kamelgruppe unterrichtet, ferner über ihren augenblicklichen ungefähren Standort, ihren Zustand und ihre Größe. Der Kamelhändler schätzt aufgrund der Auskünfte des *habīrs* die Örtlichkeit ab, die für die Wasserversorgung geeignet ist und beauftragt diese Agenturen, an einem vereinbarten Standort Wasser und Futter zur Verfügung zu stellen. Die Agenturen verfügen über eigene und angemietete Lkw, die mit großen Wasserblasen (Wasserkissen aus Gummi bzw. Kunststoff) ausgerüstet sind. Abhängig von Herdengröße, Jahreszeit und Zustand der Tiere und Menschen, werden die Wasserbehälter eines oder mehrerer Lkw mit Wasser befüllt. Zusätzlich wird ein Lkw über dieser Wasserblase mit zahlreichen Strohballen beladen, die den Kamelen als Futter dienen sollen. Ein durchschnittlich beladener Lkw fasst 10.000 Liter Wasser und 200 Strohballen. Als Faustregel gilt, dass ungefähr ein Lkw pro 100 Tiere bzw. pro Herde, die in der Regel 100-150 Tiere umfasst, benötigt wird. So werden ein bis drei Lkw für 350 Tiere in die Wüste geschickt. In besonders heißen Monaten fahren mehrere Lkw zu verschiedenen und weiter südlich gelegenen Punkten in die Wüste, damit die Kamele mehr als einmal auf libyschem Territorium getränkt und gefüttert werden können. In der kalten Jahreszeit benötigen die Tiere meist nur eine Wasser- und Futterlieferung.

Nach Absprache mit dem Händler verlassen der oder die Lkw Kufra in südlicher Richtung, um den Kamelen auf ihrer Strecke Wasser zu liefern. Die vereinbarten Standorte sind bekannte markante Punkte, die zwar auf keiner offiziellen libyschen Karte vermerkt sind, aber von großer Wichtigkeit in der *mental map* der *hubarā* sind. Als Treffpunkt von Herden und Lkw dienen Dünenzüge, Gebirgszüge oder einzelne Tafelberge, die sich zwischen der tschadisch-libyschen Grenze und Kufra befinden. Im Idealfall findet sich der Lkw bereits einen Tag vor der geschätzten Ankunft der Herden an dem bestimmten Punkt ein, um sicher zu gehen, dass die Kamele dort bei Ankunft sofort Wasser und Futter vorfinden werden. Da der Transport des Wassers und des Futters für den Kamelhändler einen Kostenfaktor darstellt, der umso größer ist, je weiter die Lkw fahren müssen, versucht der Kamelhändler einen Standort zu wählen, der möglichst nah an Kufra liegt, aber von den Kamelen in ihrer jeweiligen Verfassung noch zu erreichen ist. Der genaue Ort, an dem sich Herde und Lkw mit Wasser und Futter treffen, wird unter Abwägen der verbliebenen Reserven der Tiere einerseits und den Kosten andererseits festgelegt. So kommt es vor, dass einige Kamele den Treffpunkt nur mit letzter Kraft erreichen. Treffen die Kamele an dem Treffpunkt bereits vor dem Lkw ein, müssen sie entweder warten oder ihren Marsch fortsetzen. Das Eine kostet Zeit und zehrt an den Kräften der Kamele, das Andere birgt die Gefahr, den Lkw zu verpassen und weitere

Kamele zurück lassen zu müssen. Eine direkte Kommunikation zwischen dem *ḥabīr* und dem Lkw-Fahrer kommt nur selten zustande, da die Kommunikation in erster Linie zwischen *ḥabīr* und Händler sowie zwischen Händler und dem Agenten in Kufra verläuft, so dass es zu Missverständnissen über den Treffpunkt kommen kann. Damit solches Missgeschick vermieden wird und sicher gestellt ist, dass die Kamele am vereinbarten Treffpunkt sofort nach ihrem Eintreffen versorgt werden können, bemüht sich der Agent der „Wasser- und Futterlieferungsagentur“, seinen Lkw termingerecht zu beladen und zu betankt, alle weiteren Vorkehrungen zu treffen und dann seinen Fahrer rechtzeitig loszuschicken, damit dieser vor den Kamelen am vereinbarten Treffpunkt ankommt. Diesen zu erreichen, kann einen Tag Fahrzeit benötigen. Sind die Kamele bis dahin nicht angekommen, wartet er dort einen bis zwei Tage, bevor er sich wieder mit seinem Agenten in Kufra in Verbindung setzt, dieser wiederum den Händler auf dem tschadischen Markt kontaktiert und dieser sich bei seinem *ḥabīr* nach dessen Verbleib und dem momentanen Standort erkundigt. Im Idealfall treffen die Kamele am vereinbarten Treffpunkt pünktlich ein und der Lkw muss der Kamelgruppe nicht weiter in die Wüste hinein entgegenfahren oder diese langwierig suchen.

Die Wasserversorgung per Lkw ermöglicht es den Hirten, ihre Kamele auf einer direkten, kürzeren Strecke nach Libyen zu treiben. Der Lkw wird somit zu einer wichtigen Station im Verlauf der Wüstendurchquerung; er fungiert als „mobile Oase“ (Meerpohl 2007a). Als solche hat er dieselbe Funktion und Relevanz, die natürliche Oasen für Karawanen auf ihrem Weg durch die Wüste bedeuten. Darüber hinaus erfüllt er weitere Funktionen, auf die im Folgenden näher eingegangen werden soll.

6.1.2.4.4 Die „Mobile Oase“: Die Wasserversorgung im 21. Jahrhundert

Wenn die Herde die „mobile Oase“ schließlich erreicht hat, sammeln die Hirten ihre zwei Gruppen in getrennten Lagern, zunächst einige hundert Meter vom Lkw entfernt. Während einige Hirten damit beschäftigt sind, die Kamele in der Herde zusammenzuhalten, da diese das Stroh und Wasser bereits gewittert haben und sie gierig dorthin streben, laden die anderen Hirten die Strohballen ab. Der Lkw-Fahrer hat in der Regel bis dahin noch nichts abgeladen, weil er sich bis zum tatsächlichen Eintreffen der Gruppe nicht sicher sein kann, ob er eventuell seinen Standort nochmals ändern und einen anderen Treffpunkt ansteuern muss. Die Hirten verteilen die Strohballen weiträumig getrennt für die beiden Gruppen und lockern sie auf. Erst wenn die Strohhaufen verteilt sind, treiben sie die Kamele dorthin und lassen sie fressen, satteln die Packkamele ab und führen sie zu besonders großen Strohhaufen, damit sie sicher sind, dass sie ausreichend zu fressen bekommen. Die Kamele fressen einen ganzen Tag

oder eine ganze Nacht lang. Obwohl das Futter die Tiere am Platz halten sollte, versehen die Hirten die meisten Kamele auch in dieser Nacht mit *'aiqālāt*, um sicher zu gehen, dass sich keines ungesehen davon macht. In der Regel werden die Kamele erst am nächsten Morgen getränkt, nachdem sie ihr Stroh vollständig aufgefressen haben. Je nach Jahreszeit, Verfassung und Temperaturen werden einzelne Tiere oder alle getränkt. Während in der kalten Jahreszeit das Futter wichtiger ist, hat das Wasser in den heißen Monaten eine größere Bedeutung. In kalten Monaten kann es sein, dass daher nur die Packkamele mit etwas Wasser getränkt werden, der Rest der Herde entweder Wasser noch nicht benötigt oder verweigert. Wenn die Gefahr besteht, dass sie wegen der kalten Temperaturen und des kalten Wassers an Durchfall erkranken könnten, werden sie gezielt vom Wasser fern gehalten. In der Regel werden die Kamele in jedem Fall erst gefüttert und erst daraufhin nach einer Pause getränkt, um ihren Mägen das kalte Wasser nach der Anstrengung schonend zuzufügen.

Bevor die Tiere getränkt werden, füllen zunächst die Hirten ihre Wasserkanister. Für die Tränkung fährt der Lkw an eine Düne heran oder rückwärts in eine Senke, damit der hintere Teil der Ladefläche abgesenkt ist und das Wasser in eine mitgebrachte Badewanne oder in einen Bottich laufen kann. Nur wenige Kamele können gleichzeitig trinken. Währenddessen müssen die restlichen Kamele, die das Wasser bereits aus einiger Entfernung wittern und vom Durst getrieben werden, mit vollem körperlichem Einsatz von der Wasserstelle zurückgehalten werden. Je nach Drang der Tiere gelingt es den Hirten, die durstigen Kamele zurückzuhalten und jedem Kamel eine Chance zum Trinken zu geben. Da immer nur einige wenige Kamele zur gleichen Zeit ihren Durst stillen können, kann sich das Tränken über mehrere Stunden bis zu einem halben oder ganzen Tag hinziehen. Die Pause, mit der der Marsch durch die Sahara an der mobilen Oase unterbrochen wird, dauert daher zwischen einer Nacht und anderthalb Tagen. In der Regel hat der Lkw auf seinem Hinweg an einem anderen weiter nördlich liegenden markanten Punkt an der Strecke weitere Strohballen abgelegt, damit die Kamele nach einem oder mehreren Tagesmärschen noch einmal gefüttert werden können. An dem zweiten Versorgungspunkt wird eine weitere, sehr viel kürzere, Pause eingelegt, damit die Kamele fressen und die nötigen Kräfte wieder aufbauen können, um auch die letzten Kilometer und Tage zu bewältigen. Auf dem letzten Abschnitt der Wüstenstrecke schwinden die Kräfte vieler Kamele rapide, so dass einige sich weigern weiterzulaufen und sich hinlegen. Die Hirten können sie dann nur alleine zurücklassen.



Abbildung 16: Wasserversorgung des 21. Jahrhunderts: Die „mobile Oase“

Neben der Funktion, Wasser und Futter für die Kamele zu liefern, hat ein solcher Lkw weitere Funktionen, die den Hirten auf der Wüstenstrecke von Bedeutung sind. Wie in früheren Zeiten, in denen natürliche Oasen die Karawanen vorrangig mit Wasser versorgten, ist auch die Wasserversorgung der mobilen Oasen der wichtigste Aspekt. Doch es gibt weitere Gründe, warum die Hirten darauf warten, den schwarzen Punkt eines Lkw am Horizont zu entdecken. Die Erwartung lässt die Entfernung bis zum Treffpunkt länger erscheinen und die Hoffnung, diesen bald am Horizont zu sichten, lässt alle Erhebungen, dunklen Punkte und Steine zu einem Lkw werden. Zu früheren Zeiten waren es die natürlichen Oasen, die es zu erreichen galt, heute ist es der Lkw. Erst wenn ein dunkler Punkt am Horizont tatsächlich als Lkw zu erkennen ist, zeichnet sich Erleichterung ab. Die letzten Kilometer waren durch müde Kamele und entkräftete Hirten geprägt, während die Vorräte an Wasser und Holz zu Ende gingen. Die Reisenden sind sich bewusst, dass viele Regionen auf der Strecke zwischen dem Start- und dem Lkw-Treffpunkt nicht oder nur unter äußerstem logistischem Aufwand erreichbar sind und Hilfe im Notfall wahrscheinlich unmöglich ist. Mit Erreichen des Lkw wissen sie, dass die risikoreichste Strecke ihrer Reise überwunden ist und sie ihrem Ziel

Kufra näher sind. Somit hat der Lkw neben existentiellen Funktionen auch eine emotionale Bedeutung.



Abbildung 17: In einer mitgebrachten Badewanne werden die Kamele je nach Jahreszeit ausgiebig getränkt

Neben dem Wissen, dass Kufra näher ist, bedeutet die Ankunft am Lkw, einen Kontakt zur Welt außerhalb der Wüste zu bekommen. Ähnlich bedeutsam war wohl auch die Ankunft einer Karawane früherer Zeiten an natürlichen Oasen. Sicherlich waren nicht alle Wasserstellen, Brunnen oder Oasen, die von Karawanen früherer Jahrhunderte angelaufen wurden, bewohnt und dienten als Handels- oder Informationsaustauschpunkt, wahrscheinlich aber der größere Teil von ihnen. Mit dem Erreichen des Lkw und der Begegnung mit den Fahrern verhält es sich ähnlich: In den meisten Fällen sind es die ersten Personen, die nach den zehn bis zwölf Marschtagen durch die Wüste angetroffen werden. Zwar besteht durch die Satellitenkommunikation ein Kontakt zu den Händlern, der jedoch durch die hohen Gesprächskosten und Batterie sparenden Maßnahmen nur ein sehr begrenzter ist. Nicht selten befinden sich Familienmitglieder der Hirten am Zielort, die die Gelegenheit nutzen, den Lkw in die Wüste zu begleiten, um ihre Verwandten zu begrüßen. Das Wiedersehen, der Austausch von Informationen und das Berichten von Seiten der Hirten über den Streckenverlauf sind

wichtige Attribute der Lkw-Wasserversorgung, das dem Gefühl von Angekommensein nach einer risikoreichen Reise gleichkommt. Die Begrüßungszeremonien der Verwandten sind von Freude, Erleichterung und Erzählungen geprägt, die in stundenlangen Gesprächen fortgesetzt werden.

Nicht zu unterschätzen ist die Nahrungsmittelversorgung der Hirten durch die Lkw-Lieferung. In den zurückliegenden Tagen waren die Mahlzeiten einseitig. Die Hirten aßen in der Regel dreimal täglich *ʿasīda*, wenn sich nicht sogar eine Knappheit an Nahrungsmitteln oder Feuerholz eingestellt hatte. Nun werden sie wieder mit neuen Nahrungsmitteln, frischem Fleisch, Obst, Brot und Feuerholz versorgt, die der Lkw brachte. Während in dem ersten Streckenabschnitt Hirse das Grundnahrungsmittel darstellt, bekommen sie durch die Lkw-Lieferung in erster Linie Nudeln als Grundnahrungsmittel geliefert. Über die Grundversorgung mit Nudeln, Tee, Zucker, Tomaten und Feuerholz hinaus bringt der Lkw aber auch Cola, Kekse, Brot, Käse, Dosenmilch und eine Ziege mit. Letztere löst eine besondere Freude unter den Hirten aus, die nach tagelangem Marschieren das erste Mal wieder frisches Fleisch vorgesetzt bekommen und sich richtig satt essen können. Darüber hinaus deckt die Ziege den Fleischkonsum für die nächsten Tage. Alle Nahrungsmittel, angefangen von der Ziege bis hin zu ausreichenden Zuckervorräten, bedeuten für die Hirten, dass sie das erste Mal seit Beginn der Tour soviel davon nehmen können, wie sie wollen und ihnen mehr als nötig zur Verfügung steht, so dass sie nach tagelangem Entzug in Festessen zu schwelgen meinen.

Ähnlich dem Nahrungsmittelüberfluss verhält es sich mit den Wasservorräten. War das Wasser in den Kanistern bis zum Erreichen des Lkw ausschließlich dem Zubereiten der Mahlzeiten, des Tees und dem Stillen des Durstes vorbehalten und wurde genau auf den Verbleib des Wassers geachtet, steht nun Wasser im Überfluss zur Verfügung. Jeder der Hirten kann das erste Mal seit Beginn der Tour ein ausgiebiges Bad nehmen und seinen Körper einschließlich der Haare von Staub und Schweiß befreien. Das Wasser reicht ebenfalls, um Kleidung und Turbane mit Seife zu säubern und in der Sonne zu trocknen.

Neben einem Überfluss an Nahrungsmitteln und dem Wasserreichtum bedeutet die längere Pause nach Erreichen des Lkw eine Nacht langen ausgiebigen Schlafes, um verlorene Kräfte wieder aufzubauen, körperliche Schwächen auszugleichen, sich zu erholen und zu regenerieren. Diese Erholungspause gilt für Hirten wie Kamele gleichermaßen. Während in den vorherigen Tagen das durchschnittliche Schlafpensum bei etwa vier Stunden pro Nacht lag, schlafen alle Hirten in dieser Nacht über zwölf Stunden und mehr. Dennoch reicht die eine Nacht ausgiebigen Schlafes nicht aus, um alle Defizite auszugleichen.



Abbildung 18: Nach der Entleerung von Stroh und Wasser dient der Lkw als Transportmittel für kranke Hirten sowie für schwache, entkräftete oder neu geborene Tiere

Wenn der Lkw nach der Tränkung und Fütterung leer ist, kann er anderweitig genutzt werden. Nach Absprache über zusätzliche Kosten ist es möglich, einige Kilometer weiter nach Süden zu fahren und dort bereits zurückgelassene entkräftete Kamele zu holen, diese nach Kufra zu transportieren und ihnen damit ihr Leben zu retten sowie ihren Marktwert zu erhalten. Auch können all die Kamele aufgeladen und per Lkw nach Kufra gebracht werden, die den letzten Streckenabschnitt nicht mehr schaffen würden. Alle besonders stark lahrenden und humpelnden, verletzten, wundgelaufenen, körperlich erschöpften und müden Kamele können statt zu laufen mit dem Lkw gefahren werden. Neben den Herdentieren werden auch Jungtiere, die auf der Strecke eventuell geboren wurden und bisher in Satteltaschen transportiert werden mussten, weil sie noch nicht weit laufen konnten, zusammen mit den Stuten aufgeladen, um die restliche Strecke auf dem Lkw zurückzulegen, so dass sie wohlbehalten in Kufra ankommen und die Verluste minimiert werden. Aber nicht nur entkräftete Kamele, sondern auch müde, kranke, verletzte oder schwache Hirten können den Lkw nutzen, um gesund und vor allem lebend den Zielpunkt Kufra zu erreichen, wo sie Hilfe bekommen, sich auskurieren und wieder zu neuen Kräften gelangen können.

Seit die Kommunikation über Satelliten Einzug hielt, war ein direkter Informationsaustausch möglich und waren die strapaziösen Fahrten einzelner Händler im Auto nach Kufra nicht mehr erforderlich. Durch den Einsatz von Thuraya-Telefonen konnten folglich einige Risiken minimiert werden. Seitdem auch *hubarā* auf ihrer Transsahara-Strecke Thuraya-Telefone mitführen und sich die Satellitenkommunikation zu Nutze machen, kann die Wüstendurchquerung zusätzlich optimiert und können weitere Risiken minimiert werden. Ende des Jahres 2006 führte allerdings nur eine kleine Minderheit von *hubarā* bereits ein Thuraya-Telefon mit sich, was zukünftig sicherlich selbstverständlich werden wird. Zum gleichen Zeitpunkt wurden bereits GPS-Geräte benutzt, die mir ein Jahr davor noch nicht begegnet waren. Einige der libyschen Lkw-Fahrer waren Ende 2006 im Besitz dieser Geräte. Sie begannen die markanten, wichtigen Treffpunkte in ihren Geräten zu markieren, ihre Koordinaten zu speichern und übten den Umgang mit der neuen Technik. Die neuen elektronischen Navigationssysteme mit den gespeicherten Daten der Treffpunkte helfen dabei, auch Fahrer mit weniger Erfahrung und Wüstenkenntnissen bei der Wasserversorgung einzusetzen. Bis zu diesem Zeitpunkt waren allerdings nur einige wohlhabende Libyer in dem Besitz dieser GPS-Geräte, die tschadischen *hubarā* verließen sich nach wie vor ausschließlich auf ihre *mental map*. Die Orientierung mit Hilfe der Technik wird in Zukunft noch leichter und sicherer sein, wenn die Hirten sich mit ihren Thuraya-Telefongeräten, die ebenfalls eine GPS-Funktion haben und ihnen ihren genauen momentanen Standort anzeigen können, besser auskennen. Wenn Hirten und Lkw-Fahrer sich direkt miteinander verständigen und die Standortkoordinaten der Herde per SMS an die Thuraya-Telefone der Lkw-Fahrer schicken würden, könnten die Wagen ihre Fahrt ohne Verzögerung direkt zur Position der Herde ausrichten, wodurch zusätzliche Zeit eingespart und Risiken minimiert würden.

6.1.2.5 Die Gefahren und Risiken auf der Wegstrecke

Der direkte Weg, den die Kamelherden heute zwischen den Regionen südlich des Ennedi und Kufra gehen, wurde bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts bereist, galt aber als gefährlich und unzugänglich. Dennoch hatte Hassanein Bey 1923 die wasserlose Strecke zwischen Awenat und Erdi hinter sich gebracht, vor der er gewarnt wurde:

„The *daffa* (an extended waterless trek) between Owenat and Erdi is a long and hazardous one. God be merciful to the caravan in such heat. Your camels will drop like birds before the hot south winds. Even if you get through safely, who knows how the inhabitants of the hills over there will receive you? Do not let your anxiety to travel fast overrule your wisdom and prevent you from choosing the safe trade route to Wajanga and Abechr.” (Hassanein Bey 1924: 290)

Während Hassanein Bey Wasserstellen im Awenat und Erdi benutzte, vertrauen die Hirten heute ausschließlich auf die Wasserlieferung per Lkw, durch die einige Gefahren herab gesetzt werden konnten.

An dieser Stelle möchte ich explizit auf die verschiedenen Gefahren und Risiken eingehen, denen die Hirten auf der Transsahara-Strecke immer noch ausgesetzt sind. Sicherlich haben sich im Vergleich zu früheren Wüstendurchquerungen einige Risiken gewandelt, sind durch Veränderungen und technische Innovationen reduziert worden, dennoch bleibt eine Transsahara-Strecke für Menschen und Tiere weiterhin ein risikoreiches Unternehmen.

Eine grundlegende und immer wieder vorkommende Gefahr, die alle Hirten und die ganze Herde gefährden kann, liegt in nicht ausreichenden Kenntnissen und mangelnder Erfahrung des *ḥabīrs* begründet. Auf die unverzichtbaren Eigenschaften und Fähigkeiten, die ein *ḥabīr* besitzen muss, wurde bereits zuvor näher eingegangen. Früher entstammten die *ḥubarā* meist Familien, in denen Väter und Großväter traditionell bereits *ḥubarā* waren, von denen sie früh ihr Wissen erlernten. Das ist heute unter den tschadischen *ḥubarā* nicht mehr der Fall. Kriege und Bürgerkriege haben die Routen für lange Zeit unterbrochen und Traditionen zerstört. Dadurch konnten nur in den seltensten Fällen die Väter der heute tätigen *ḥubarā* sich am Karawanenhandel beteiligen oder Karawanen als *ḥubarā* selbst anführen, entsprechende Erfahrungen sammeln und diese ihren Söhnen weitergeben. Zwar sind ihnen, aufgrund der Lage ihres nördlich gelegenen Siedlungshabitats, die ariden Regionen vertraut und aus eigenen Reisen zwischen Marktzentren, Natronstellen und Weiden bekannt, doch nur einige wenige waren auf ihren Zügen bis auf libysches Territorium oder gar bis Kufra gekommen. Vielmehr haben einige ihrer Väter diese Region kennen gelernt, als sie sich an den Rebellionen Habrés oder Débys beteiligten¹³⁶, in denen sie die nördlichen Regionen, durch die die Kamele auf ihrem Weg nach Kufra heute ziehen, als Rückzugsgebiet nutzten oder für Versorgungsfahrten nach Kufra durchquerten. Daher haben die jetzt tätigen *ḥubarā* ihr Wissen über die Wüstenregionen zwischen ihrem Siedlungshabitat und Kufra nur selten von ihren als *ḥubarā* bewährten Vätern übertragen bekommen. Da die Handelsverbindung nach Kufra erst vor einigen Jahren wiederbelebt wurde, werden auch erst seit kurzem vermehrt Kamele nach Kufra geschickt. Die *ḥubarā* der heutigen Transsahara-Unternehmungen haben sich ihr Wissen auf mehreren eigenen, erfolgreichen Reisen erworben. Sie begannen ihre Karriere, indem sie als Hirten bereits tätige *ḥubarā* nach Kufra begleiteten. Oder sie wurden gezielt anderen als *ḥubarā* tätigen Familienmitgliedern unterstellt, von denen sie geschult wurden. Viele der *ḥubarā* sind daher sehr jung und ihnen wird bereits nach wenigen Touren,

¹³⁶ Siehe Burr & Collins 1999; Marchal 2008; Marchal 2006; Harir 1986.

welche sie zusammen mit anderen *hubarā* absolviert haben, eigene Verantwortung übertragen. Sie sind dann oft erst zwanzig Jahre alt und können auf nur wenige Jahre Erfahrung von Wüstendurchquerungen zurück blicken. Nach nur wenigen Reisen sind nicht alle fähig, den sicheren Weg durch die Wüste zu finden, und viele haben ihr Leben auf der Strecke verloren und das der Hirten dazu. Bei meinem Aufenthalt in Kufra 2005 hat mir ein Informant berichtet, dass verschiedene Suchaktionen in den letzten Jahren notwendig waren, um Hirten und ihre Herden in der Wüste zu suchen. Er berichtete von einer besonders dramatischen Suchaktion in 1997, als 700 Kamele mit insgesamt 14 Hirten auf dem Weg von Darfur über Gabal Awenat nach Kufra unterwegs waren. Sie waren vom richtigen Weg abgekommen und wurden in einer groß angelegten Suchaktion von Kufra aus gesucht. Ihre Spuren wurden erst nach Tagen gefunden und verfolgt, bis sie schließlich aufgelesen werden konnten. Da waren aber bereits zwei Hirten gestorben und 550 Kamele verendet. Die überlebenden Hirten wurden sofort mit Fahrzeugen nach Kufra gebracht und versorgt, die restlichen Kamele auf Lkw geladen und ebenfalls sicher an die Zieldestination gefahren.

Schon kleine Lücken im Wissen und in der Erfahrung des *habīrs* können zu bedrohlichen Situationen führen. Da die notwendigen Kenntnisse verschiedene Teilbereiche umfassen, reicht es aus, wenn der *habīr* in einem Punkt versagt, um die gesamte Gruppe in große Gefahr zu bringen. Das können fehlende Orientierung, Lücken in seiner *mental map*, Erschöpfung oder Müdigkeit sein, die ihn vom richtigen Weg abbringen. Schon ein kleiner Umweg kann die Wasservorräte der Hirten derart schwinden lassen, dass ein gefährlicher Mangel entsteht.

Aber nicht nur das Versagen des *habīrs* kann die Gruppe von ihrem Weg abbringen: Sandstürme treten plötzlich auf, verhindern eine gute Sicht und womit die Orientierung an Sonne, Sternen und markanten Punkten unmöglich wird. Der Sand, der fortwährend in den Augen beißt und ins Gesicht peitscht, sowie die fehlende Sicht zwingen die Hirten dazu, ihre Kamele anzuhalten, mit *aiqālāt* zu fesseln und sich einen Platz zwischen den Kamelen zu suchen, der Schutz vor Wind, Staub und Sand bietet. Ihnen bleibt nichts anderes übrig, als den Sandsturm abzuwarten und erst nach Wetterbesserung den Weg fortzusetzen. Je nach Dauer des Sandsturmes, der sich häufig über mehrere Tage hinzieht, werden zum einen die Wasservorräte der Hirten strapaziert, zum anderen mehren sich die Tage, an denen die Kamele nichts trinken oder fressen.



Abbildung 19: Sandstürme sind eine der größten Gefahren, denen die Hirten während einer Wüstendurchquerung begegnen können

Neben den Sandstürmen zeigt sich die Naturgewalt in den extremen, heißen wie kalten, Temperaturen. In einigen Monaten des Jahres steigen die Temperaturen in der Tagesmitte auf ein Niveau, das ein Marschieren unmöglich macht. Das Laufen muss dann in die Nacht verlegt werden, während am Tage die ganze Gruppe ruht. Da die hohen Temperaturen die Hirten dennoch zu einem höheren Wasserverbrauch zwingen, laufen sie Gefahr, ihre Wasservorräte schneller als geplant zu verbrauchen. Darüber hinaus gefährden körperliche Erschöpfungszustände, Sonnenstiche, Sonnenbrände und Hitzeschocks die Hirten, die auf dem größten Teil der Strecke nicht mit Hilfe von außerhalb der Wüste rechnen können. Während die Tagestemperaturen so enorm ansteigen, dass ein Laufen unter der senkrecht stehenden, prallen Sonne und auf dem heißen Sand, der ihre Plastikschuhe erhitzt, kaum noch möglich ist, sinken die Temperaturen des Nachts bis unter den Gefrierpunkt. Die ohnehin äußerst beanspruchten Körper der Hirten müssen diese Temperaturschwankungen aushalten und ausgleichen. Die nächtliche Regeneration im Schlaf ist unerlässlich, um die täglichen Strapazen überstehen zu können, doch durch schüttelfrostartige Anfälle werden die Hirten häufig aus dem Schlaf gerissen. Die einfache bis mangelhafte Ausrüstung der Hirten, auf die ich zuvor hingewiesen habe, kann die tiefen Temperaturen nicht abwehren. Die Hirten werden zusätzlich geschwächt, ihre Gesundheit und Leistungsfähigkeit zusätzlich belastet.

Die äußeren Begebenheiten wie Temperaturen, Sandstürme und mangelnde Ausrüstung verursachen Schwäche- oder Erschöpfungszustände und verstärken die Gefahr, sich zu verletzen und zu erkranken. Verletzungen an den Füßen werden durch mangelnde Ausrüstung, fehlende Konzentration oder aus Müdigkeit verursacht. Ein Sturz in den Sand ist meist recht harmlos; ein Fallen vom Kamel während des Schlafs oder aus Erschöpfung heraus kann zu ernsthaften Verletzungen oder Brüchen führen. Bei einem Beinbruch kann ein Hirte die einzige Hilfe nur nach Erreichen des libyschen Territoriums oder sogar erst nach Erreichen des Lkw erwarten. Der Umgang mit Feuer und den spitzen, langen Messern sowie die notdürftigen, unzureichenden Reparaturen an Sätteln führen vermehrt zu Wunden und Verletzungen. Medikamente und Verbände sind so gut wie nicht vorhanden, so dass Wunden oft verschmutzen, sich infizieren oder eitern. Neben den äußeren Verletzungen können Magen-Darmverstimmungen die Hirten bis an die Grenzen ihrer Kräfte führen. Die damit verbundene Dehydrierung mit hohem Fieber entzieht dem Körper die restlichen Energiereserven, die nötig sind, um wenigstens reiten zu können. Wenn die Kräfte auch zum Reiten nicht mehr ausreichen, der kranke Hirte schließlich auf dem Kamel festgebunden werden muss, die Kälte der Nacht den schwachen Körper angreift und unterkühlt, ist das Leben des Hirten in Gefahr, wenn jegliche Hilfe zu weit entfernt ist.

Zu den verschiedenen Verletzungen und Krankheiten, Erschöpfungs- und Schwächezuständen können Knappheiten an Nahrungsmitteln, Wasser- oder Holzressourcen kommen. Wasserengpässe sind der dramatischste Mangelzustand. Obwohl der Verbrauch des Wassers genau beobachtet wird, kann es vorkommen, dass die Wasserkanister vom Kamel fallen, sich der Verschluss löst oder der Kanister einen Riss bekommt. Wenn nicht sofort ein Hirte hinzuspringt, läuft ein Wasserkanister in Sekunden aus. Wenn die Länge der Strecke oder die Dauer des Marsches fehlerhaft kalkuliert werden, sich durch Sandstürme, Umwege oder andere Schwierigkeiten verlängert, kann das Wasser für die Hirten knapp oder völlig aufgebraucht werden. Zwar sind in der Regel die Wasservorräte bis zum Erreichen des Wasser-Lkw mit einer gewissen Reserve kalkuliert, doch wenn der Lkw nicht an dem vereinbarten Treffpunkt vorgefunden wird, kann das die Gruppe an ihre existentiellen Grenzen führen. Nicht selten hat der Lkw auf der Strecke in die Wüste technische Probleme, trifft nicht oder erst verspätet am verabredeten Treffpunkt ein, Hirten und Lkw verpassen sich eventuell durch Missverständnisse in der Kommunikation, so dass Hirten und Lkw sich erst nach einigen Tagen an einem anderem Ort treffen. Je nachdem, wie viele Reserven eingerechnet und welche Bedingungen auf der Strecke vorgefunden wurden, kann dies für

Hirten und Kamele große Gefahr bedeuten.¹³⁷ Wassermangel ist die größte Gefahr, aber auch ein Mangel an Nahrungsmitteln ist lebensgefährlich. Hirse ist das Grundnahrungsmittel; reichen die Hirsevorräte für die Strecke und die Dauer des Marsches nicht aus, sind die Hirten in einer bedrohlichen Lage. Sind Tee oder Zucker ausgegangen, wird dies als Entbehrung empfunden, führt die Gruppe aber noch nicht in schwierige Situationen. Anders verhält es sich mit den Holzvorräten. Sind sie verbraucht, können die Hirten ihre Hauptnahrung nicht mehr kochen. Wird ein Mangel an Holz festgestellt, werden zunächst die Zeiträume zwischen den Mahlzeiten ausgedehnt, um das letzte Holz zu sparen. Über ein bis zwei weitere Mahlzeiten hinweg können sie sich retten, indem sie die unteren Streben der Sättel lösen und diese als Feuerholz verwenden. Die Sättel haben dadurch immer noch eine gewisse Stabilität, während die Hirten etwa zwei weitere Mahlzeiten zubereiten können. Die fehlenden Holzstreben ersetzen sie dann am Ziel wieder. Wenn sie Glück haben, finden sie auf libyschem Territorium an verlassenen Lagerplätzen von Lkw noch Kohlenreste, die sie sammeln, mitnehmen und damit zumindest einen Tee kochen können. Ohne Holz sind sie gezwungen zu versuchen, Mahlzeiten ohne Kochen herzustellen. So füllen sie beispielsweise ungekochte Nudeln, zusammen mit etwas Hirse, Wasser und Zucker in einen Behälter und

¹³⁷ Bei einer Survey-Fahrt durch die südliche Libysche Wüste stieß ich im Dezember 2005 auf einen Lkw, der auf Kamele aus dem Tschad wartete. Er hatte bereits zwei Tage gewartet und sorgte sich über den Verbleib der Gruppe. Er schickte eines unserer Autos in die Wüste, um die Umgebung nach Kamelspuren der Gruppe abzusuchen. Es traf aber weder auf Kamele noch auf deren Spuren. Ausgestattet mit einem Thuraya, bekam er schließlich einen Anruf von der Wasseragentur in Kufra, die wiederum einen Anruf von dem *habīr* bekommen hatte: Die Kamelgruppe befand sich einige Kilometer weiter östlich als der Lkw an dem vereinbarten Standort und wartete. Erneut fuhr das Auto in die Region, um den genauen Standort zu lokalisieren, damit der Lkw sie treffen konnte. Erst nach Sonnenuntergang trafen Kamele und Lkw aufeinander. Viele Kamele waren sehr erschöpft, und die Hirten hatten bei ihrem Ankommen kaum mehr Wasser in ihren Kanistern. Die Kamele hätten vielleicht noch einige Tage überlebt, aber die Hirten vermutlich nicht. Eigentlich waren es zwei Lkw gewesen, die diese Kamele versorgen sollten, aber einer war mit einer Panne auf halber Strecke zurückgeblieben. So waren Stroh und Wasser für diese 600 Kamele zu wenig. Der andere Lkw stand etwa 150-200 km weiter nördlich. Entweder er wartete auf die Kamele oder der leere Lkw holt die Ladung und fährt den Kamelen wieder entgegen. Durch die Panne des ersten Lkw hatte sich der zweite Lkw verspätet und es zeitlich nicht mehr zu dem ursprünglich verabredeten Treffpunkt „Gazagaza“ geschafft. Per Satellitenkommunikation wurde der neue Standort „Saif al-Haitha“ vereinbart, der in kälteren Jahreszeiten als Wasserstelle genutzt wird, wenn die Kamele noch bei Kräften sind. Saif al-Heitha liegt 772 km von Tiné entfernt und 242 km vor Kufra gelegen. Da dieser Treffpunkt eine lange Dünenkette darstellt, stand der Lkw an dem einem Ende und der *habīr* hatte die Gruppe zu dem anderen Ende der Dünenkette geführt. Wenn der *habīr* kein Thuraya dabei gehabt hätte, hätte dieses Verpassen dramatische Folgen für Mensch und Tier haben können.

Dieses Beispiel zeigt mehrere Gefahrenpunkte für Hirten und Tiere auf: Der Lkw hatte eine Panne und konnte den terminlich abgeschätzten Treffpunkt nicht einhalten. Durch ein Kommunikationsproblem war der daraufhin ausgemachte Treffpunkt unklar, so dass sich Lkw und Kamelgruppe verpasst haben. Es kann hier eigentlich nicht an den Kenntnissen des *habīrs* gelegen haben, denn er war im Gegensatz zu den meisten *hubarā* älter, begeht den Weg schon seit 15-20 Jahren und kommt etwa zwei bis vier mal im Jahr nach Kufra. Der aufgrund der Panne verlegte Standort befand sich einige Kilometer weiter nördlich, so dass die Hirten ihre Wasservorräte auf den näheren Standort kalkuliert hatten und beim endgültigen Treffen des Lkw ihre Wasservorräte stark dezimiert waren. Ebenso waren viele Kamele sehr erschöpft. Durch den zurückgebliebenen Lkw reichten Wasser und Stroh nur fürs Erste aus und versorgten die Kamele nicht ausreichend. Allein die Thuraya-Kommunikation hatte schwerere Folgen abwehren können und schließlich ein Treffen zwischen Kamelen und Lkw ermöglicht.

lassen diese einige Stunden am Kamel schaukeln, bevor sie einen milchigen Brei aus leicht gesüßten aufgeweichten Nudeln und Hirse zu sich nehmen können. Ein Mangel an Wasser, Nahrungsmitteln und Feuerholz ist vor allem dann dramatisch, wenn dieser auf der ersten Hälfte der Strecke auftritt. Jene Region ist unzugänglich, so dass keine Lieferungen oder Hilfeleistungen erwartet werden können. Anders verhält es auf dem letzten Drittel der Reise, nach Erreichen des Lkw. Zum einen wurden die Hirten durch die Lkw-Lieferungen versorgt, zum andern begünstigt die Nähe zu Kufra die Transportmöglichkeiten. Von Kufra aus können Fahrzeuge gegen Bezahlung in die Wüste geschickt werden, um einer Gruppe, die Mangel leidet, Wasser, Nahrungsmittel oder Holz zu bringen. Eine solche Hilfslieferung kann einen Tag beanspruchen – ein Zeitraum, der überwunden werden kann. Per Satellitentelefon können auf dem letzten Abschnitt nicht nur Nahrungsmittel angefordert werden, sondern ebenfalls Pickups, die als „Kamel-Taxi“ fungieren und müde Kamele, die sich weigern, weiter zu laufen, aufladen; die Fahrzeuge bringen sie nach Kufra. Ein solcher Transport kann drei Kamele aufnehmen und ans Ziel bringen.

Es ist üblich und wird in der Kalkulation berücksichtigt, dass einige Kamele auf einem solchen Marsch zurückbleiben und ihrem Schicksal überlassen werden müssen, weil sie entkräftet sind. Wenn das einige der Herdentiere betrifft, ist dies ein materieller Verlust, aber gefährdet nicht das Unternehmen oder die Hirten. Wenn aber eines der Lasttiere sich verletzt oder erschöpft ist, ist das schwerwiegender: Sie transportieren die Wasservorräte und Nahrungsmittel der Hirten und sind unverzichtbar. Da meist nur die bereits bepackten Kamele Lasttiere sind und die restlichen entweder zu jung sind oder noch nie Lasten getragen haben, kann der Verlust eines Packtieres eine bedeutende Gefahr darstellen. Wenn ein Lasttier sich weigert, weiter zu laufen, verletzt ist und als nicht mehr belastbar eingeschätzt wird, muss die Last auf die anderen verteilt werden. Die zusätzliche Last beschleunigt wiederum die Erschöpfung der übrigen Lasttiere. Wenn ein Packkamel ausfällt, müssen die anderen Kamele ebenfalls den zusätzlichen Reiter tragen, der sich alle zwei Stunden mit einem anderen Hirten abwechselt und zusätzliches Gewicht darstellt. Daher besteht die Gefahr, dass auch die restlichen Packkamele schneller ermüden und ebenfalls entkräftet zurück gelassen werden müssen.

Beim nächtlichen Marschieren besteht nicht nur die Gefahr, ein Packkamel zu verlieren, sondern auch den auf ihm schlafenden Reiter: die treibenden Hirten bemühen sich, die Herde zu treiben und zusammen zuhalten. Sie vertrauen darauf, dass die Reiter ihre Kamele selbst bei der Gruppe halten. Es kommt aber immer wieder vor, dass ein Hirte im Tiefschlaf auf dem Kamel nicht bemerkt, dass sein Kamel stehen bleibt oder sich von der Gruppe entfernt und

der Abstand immer größer wird. Wenn der schlafende Hirte schließlich erwacht und feststellt, dass er allein ist, kann die Herde bereits einige Kilometer weitergezogen sein. Dem Reiter bleibt nichts anderes übrig, als bis zum nächsten Morgen zu warten und ihre Spuren, die er des Nachts nicht erkennt, bei Tageslicht versuchen zu verfolgen. Nicht alle treibenden Hirten haben ausreichende Kenntnisse über die Wüstenregion, so dass sie in große Schwierigkeiten geraten können, wenn sie den Anschluss verlieren und die Spuren am nächsten Morgen durch Wind und Sand verwischt sind. Der Inhalt seiner Satteltaschen entscheidet dann über die Dauer, wie viele Tage er allein in der Wüste umherirren kann.

Auf dem ersten Teil der Wegstrecke werden alle Kamele in der Regel des Nachts mit *'aiqālāt* versehen, damit sie nicht ungesehen entschwinden. In dem letzten Abschnitt der Transsahara-Strecke sind Kamele und Hirten aber so erschöpft, dass die Kamele sich sofort hinlegen, wenn sie nicht gezwungen werden, weiter zu laufen, und die Hirten zu müde sind, ihnen *'aiqālāt* anzulegen. Dennoch kommt es vor, dass sich die Kamele des Nachts erheben und, wenn sich eines der Tiere auf den Weg macht, die übrigen folgen. Während die Hirten in einen tiefen Schlaf versunken sind, kann die ganze Herde ungesehen davon ziehen. Wenn nicht nur die Herdentiere verschwunden sind, sondern auch die Packkamele, könnte diese Situation die Hirten in große Schwierigkeiten bringen.¹³⁸

Weniger eine Gefahr als eine Unannehmlichkeit kann der Kontakt der Hirten mit der libyschen Grenzpolizei sein. Die letzte Polizeistation der Libyer liegt 350 km südlich von Kufra mitten in der Wüste an der von Lkw genutzten Piste; sie dient auch als Grenzstation. Da die Hirten aber fernab der Lkw-Pisten laufen und somit auch nicht den offiziellen Grenzposten passieren, patrouillieren einige Beamte in ihren Fahrzeugen in den abseits liegenden Gebieten. In der Regel führen sie sich den Hirten gegenüber als strikte Autorität auf, die die Hirten häufig zu schikanieren versucht. So bestehen die libyschen Beamten darauf, dass Satellitentelefone und Messer in Libyen offiziell verboten sind und abgeliefert werden müssen. Diese Behauptung wurde mir von offizieller Seite nicht bestätigt. Messer und Satellitentelefone werden daher von den Hirten vor Eintreffen in diese Region vorsorglich gut versteckt. Messer werden beispielsweise im Hirsemehl versteckt und das Telefon wird einem Kamel in die Wolle geknüpft, damit diese ihnen selbst bei gründlichen Taschendurchsuchungen nicht abgenommen werden. Es scheint, dass einige Leute ihre Rolle

¹³⁸ Am dreizehnten Tag der Reise, die ich begleitete, ging morgens ein Schrei durch die Dämmerung, als der *ḥabīr* erwachte und die komplette Herde verschwunden und in zwei verschiedenen Richtungen nur noch in weiter Ferne am Horizont schemenhaft zu erkennen war. Nur mein Kamel war als einziges noch da, dem ich abends selbst einen *'aiqāl* umgelegt hatte; die übrigen waren verschwunden. In Sekundenschnelle sprangen die Hirten von ihren Lagern auf und setzten den Kamelen so schnell sie konnten nach. Erst nach einiger Zeit konnten sie diese einholen, sammeln und zurücktreiben.

als Amtsperson nutzen, an diese kostspieligen Geräte zu gelangen und sich zu bereichern. Begegnungen mit dieser Instanz werden von den Hirten als äußerst unangenehm und erniedrigend empfunden und daher möglichst vermieden. Einige *hubarā* erklärten mir, dass sie versuchen, die Grenzregion nach Möglichkeit des Nachts zu durchqueren, damit sie nicht von der Grenzpolizei gestoppt werden. Diesem Verhalten liegt sicherlich auch die Angst zugrunde, dass in den meisten Fällen notwendige Ausweis- und Zollpapiere fehlen, ein Großteil der Kamele an den tschadischen Behörden vorbei geschmuggelt wurde und sie oftmals auch Stuten mit sich führen, die offiziell das Land nicht verlassen dürfen. Sie versuchen daher nach Möglichkeit, jede Begegnung mit der libyschen Polizei zu vermeiden. Aus diesem Grund sind sie bemüht, ihre Feuer des Nachts niedrig zu halten und nur durch Kamele abgeschirmt zu entzünden, so dass ihr Licht nicht aus der Entfernung gesehen werden kann. Da Licht des Nachts über mehrere Kilometer in der Wüste sichtbar ist, versuchen sie ihre Mahlzeiten nach Möglichkeit noch vor Einbruch der Dunkelheit zuzubereiten und anschließend den Marsch fortzusetzen. Die Begegnungen mit der Polizei versetzen sie in Angst, machen sie sprachlos und nervös; sie fühlen sich schikaniert, hilflos ausgesetzt und unterlegen. Neben Unannehmlichkeiten kann eine solche Begegnung auch Risiken für sie darstellen: Wenn ihnen die teuren Satellitentelefone abgenommen werden, ist das nicht nur ein erheblicher materieller Verlust, sondern bringt sie dann akut in Gefahr, wenn Schwierigkeiten beispielsweise mit der Wasserversorgung entstehen. Auch mitgeführte Messer sind ein unentbehrliches tägliches Werkzeug, um Sättel zu reparieren, Holz zu hacken oder Fleisch zu schneiden.

In der Grenzregion können die Hirten noch hoffen, die libyschen Behörden zu umgehen, nicht aufgehalten zu werden oder die Region des Nachts zu passieren. Je mehr sie sich jedoch Kufra nähern, desto wahrscheinlicher wird es, dass sie von den libyschen Behörden gesichtet und registriert werden. Hier haben sie aber nicht mehr zu befürchten, dass ihre Telefone und Messer konfisziert werden. Dennoch werden sie auf den letzten Kilometern von der Polizeipatrouille begleitet, damit sicher gestellt wird, dass sie Kufra auf dem vorgeschriebenen Weg erreichen, dass die Kamele nicht ins Land geschmuggelt werden und der Einfuhrzoll ordnungsgemäß gezahlt wird. In Kufra angekommen, werden sie in eine große ummauerte Anlage geleitet, in der sich bereits weitere Kamelgruppen befinden, die ebenfalls kürzlich in Kufra angekommen sind. Dies ist der Bereich des Tierarztes, in dem die Tiere gezählt, untersucht und Zölle erhoben werden. Innerhalb der großen Anlage wird ihnen ein Bereich zugewiesen, wo sie ihre Kamele sammeln und zunächst für einige Tage bleiben müssen.

6.1.2.6 Die Wegstrecke zwischen Tiné und Kufra

Mit Ankunft bei dem Tierarzt in Kufra ist ihr Transsahara-Marsch bewältigt; sie sind am Ziel angekommen. Sie haben diese Wüstendurchquerung nach insgesamt 952,8 km und 214,9 Stunden Laufen mit einer durchschnittlichen Marschgeschwindigkeit von 4,43 km/h endgültig beendet.¹³⁹ Im Durchschnitt liefen die Kamele auf dieser Tour 15,4 Stunden und 68,1 km am Tag (an 14 Tagen, da der 10. und 15. Tag nur halbtags begangen wurde).

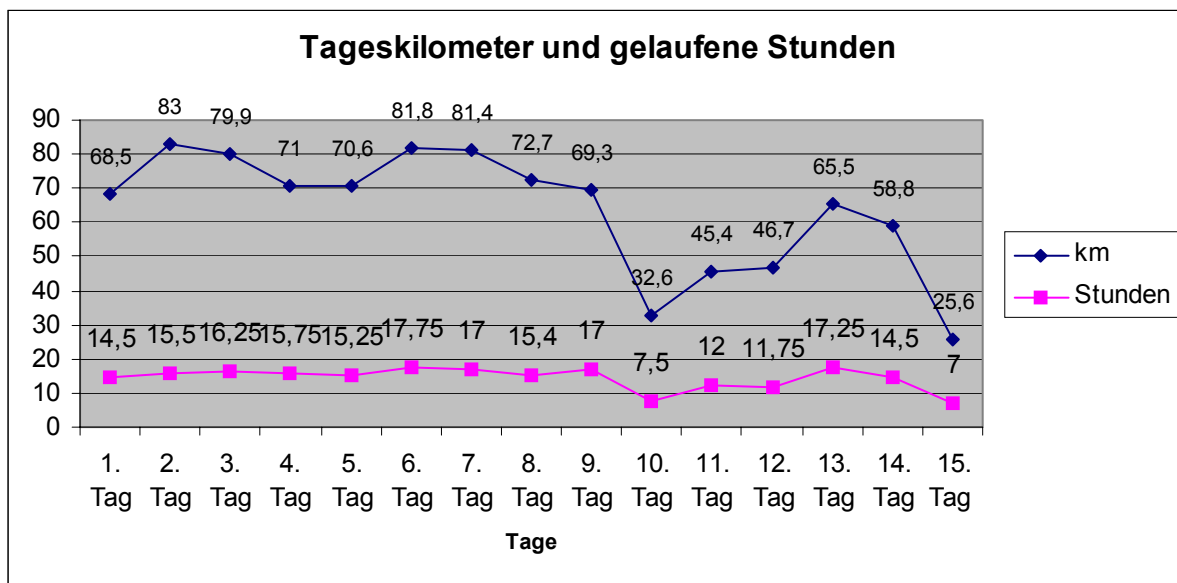


Tabelle 6: Die gelaufenen Kilometer und Stunden einer Kamelgruppe pro Tag

An folgender Graphik ist deutlich zu erkennen, dass das durchschnittliche Tagestempo mit fortschreitender Reise herabsank:

¹³⁹ Diese Zahlen beziehen sich auf die Tour, die ich begleitet habe und dienen hier als Beispiel. Die durchschnittlichen Tages- und Stundenkilometer anderer Wüstendurchquerungen zwischen Tiné und Kufra können daher von diesen Angaben abweichen.

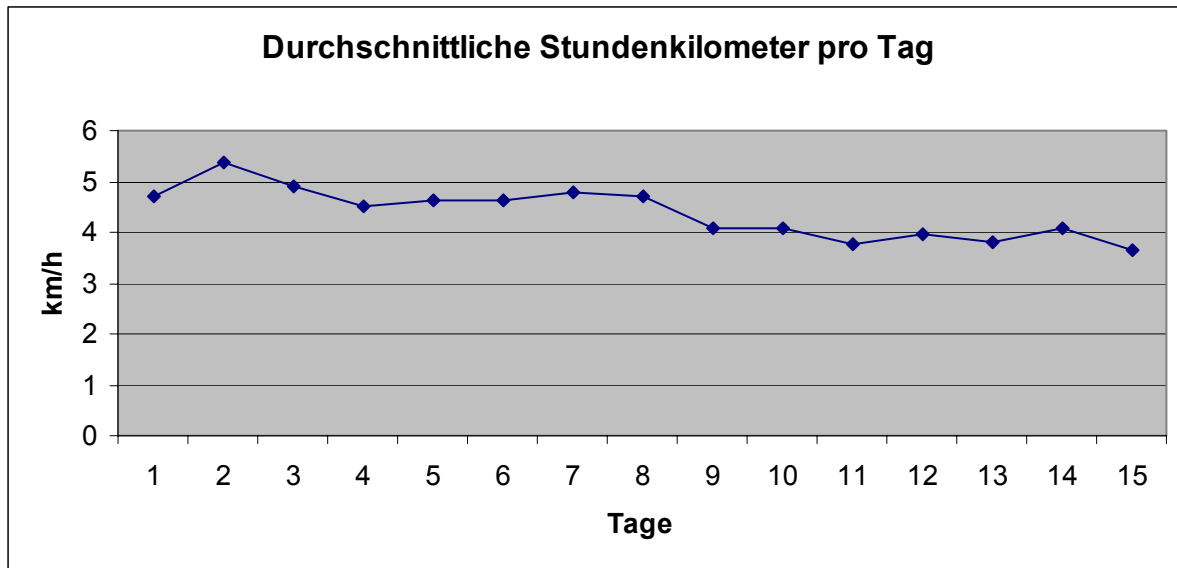


Tabelle 7: Die gelaufenen Stundenkilometer der Kamelherde pro Tag

Während in den ersten drei Tagen die durchschnittliche Geschwindigkeit noch bei 5 km/h lag, sank die Geschwindigkeit in den Tagen 4-8 auf durchschnittliche 4,65 km/h herab. Ein weiterer Abfall ist am neunten und zehnten Tag zu erkennen. In diesen Tagen, vor Erreichen des Wasser-Lkw, lag die Geschwindigkeit nur noch bei 4,07 km/h. Die Kräfte der Kamele waren in diesen Tagen gesunken, das Erreichen des Lkw wurde erwartet. Nach der Tagespause, Fütterung und Tränkung der Tiere lag die durchschnittliche Geschwindigkeit nur noch bei 3,85 km/h. Trotz Pause, Fütterung und Tränkung waren Kamele und Hirten erschöpfter als vorher. Der Tiefpunkt wurde am letzten Tag erreicht, hier lag die durchschnittliche Geschwindigkeit nur noch bei 3,65 km/h.

Die zurückgelegte Wegstrecke ist folgendermaßen zu beschreiben:

Auf der von mir begleiteten Reise legten die Hirten die Wegstrecke von 952,8 km zwischen der Ausgangsregion und Kufra in 14,5 Tagen zurück, mit einem Tag Pause. Vor Beginn des Marsches befanden sich die Kamele zunächst für einen längeren Zeitraum auf der Weide, um die notwendigen Kräfte und die Energie für diese Wüstendurchquerung zu erlangen. Die Region, in der die Kamele vor Beginn der Wüstenstrecke einige Tage grasten, trug eine verhältnismäßig dichte Vegetation: vereinzelte Akazienbäume, Dornenbüsche und kniehohen Grasbewuchs. Das Gras war im Monat November bereits etwas vertrocknet und stellte als Heu die tägliche Grundlage der Fütterung dar. Diese Region ist für ihren Bewuchs mit *ǧizu*-Gras bekannt. *ǧizu*-Gras gedeiht nicht in jedem Jahr, aber im Jahr 2006 war das Gras erneut erblüht. Die Kamelzüchter der nördlichen Regionen des Tschad und des Sudan bevorzugen die *ǧizu*-Weide als beste Futterweide für die Kamele, die sie möglichst lange zu nutzen versuchen. Bevor eine Gruppe Kamele durch die Wüste geschickt wird, ist es erforderlich, diese zu kräftigen und zu stärken, so dass hierfür das Weiden auf *ǧizu*-Flächen bevorzugt wird. Doch da die *ǧizu*-Weide nur in einzelnen Jahren und nur für eine begrenzte Zeit zur

Verfügung steht, ist diese optimale Vorbereitung nur selten möglich. Die Kamelherde, der ich mich anschloss, befand sich zum Zeitpunkt des Starts der Unternehmung nördlich des *wādi* Howars, etwa 145,2 km von Tiné entfernt. Dieser Standort lag fast am nördlichsten Rand der Vegetationszone, in der der *ǧizu*-Bewuchs noch vorkam. Als die Hirten ihre Herde nordwärts zu treiben begannen, führte die Strecke der ersten Tageshälfte noch durch vegetationsreiches Gebiet, überwiegend mit Grasbewuchs und einigen Akazienbäumen und Büschen. Die Vegetationsgrenze war nach etwa 30 km Marsch erreicht. Der Boden wurde zunehmend sandiger, die Vegetation spärlicher, bis nur noch vereinzelt wenige Vegetationsinseln vorhanden waren. Die Temperaturen lagen tagsüber bei etwa 20 Grad Celsius. Am zweiten Tag begegneten wir einer einzelnen Akazie, die bereits aus großer Entfernung zu erkennen war und solange als Orientierungspunkt diente, bis in weiterer Entfernung ein Berg am Horizont als Wegweiser sichtbar wurde. Den ganzen Tag lang diente der Berg als markanter Punkt und Richtungsangeber. Abgesehen von zwei bis drei Vegetationsinseln am Morgen mit einigen spärlichen Grasbüscheln war die Region vegetationsarm und der Untergrund sandig. Erst am Nachmittag passierte die Gruppe das *wādi Hakobe*; dies wies einige große Bäume und Büsche auf. Gegen Nachmittag erreichten wir die tschadisch-sudanesische Grenze. Danach schlug der *ḥabīr* eine nördlichere Richtung ein, die Route verlief entlang der Grenze auf sudanesischer Seite.¹⁴⁰

¹⁴⁰ Der *ḥabīr* war sich allerdings sicher, dass er sich noch auf tschadischem Territorium befand, während wir uns nach meinem GPS auf der sudanesischen Seite befanden.

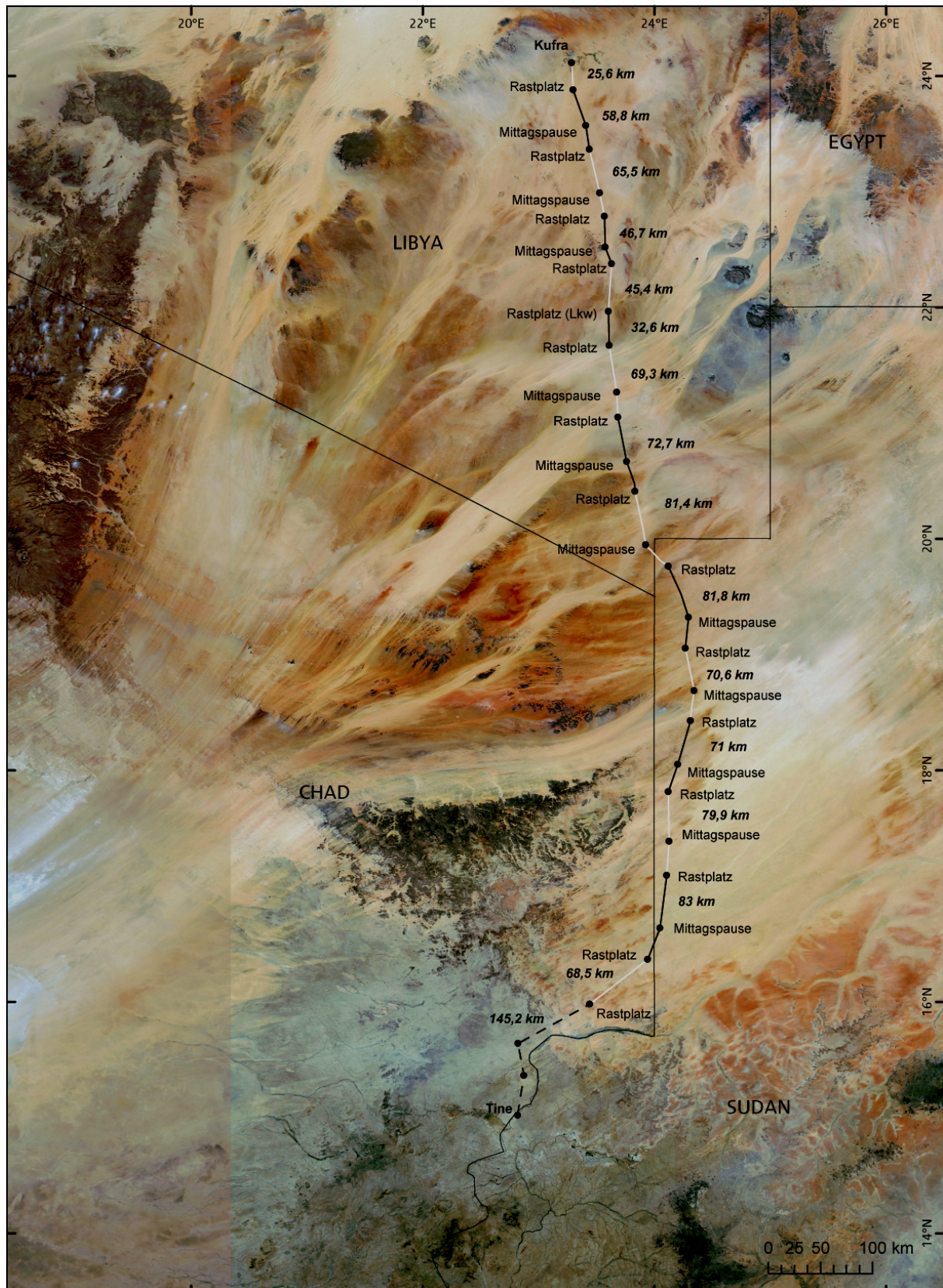


Abbildung 20: Routenverlauf der von mir begleiteten Reise zwischen Tschad und Libyen im November 2005. Jeder schwarze bzw. weiße Streckenabschnitt umfasst eine Tagesreise (Karte: A. Bolten)

Am Morgen des dritten Tages waren in der Ferne einige größere Bäume zu erkennen, die auf ein *wādi* hinwiesen, das die ansonsten eintönige, flache, sandige Region wie einen grünen Gürtel durchzog. Westlich des Weges lagen die östlichen Ausläufer des Ennedi-Gebirges. Die Hirten nannten sie „*Guruguru*“. Gegen Nachmittag wurde die Wegstrecke steiniger, was die Laufgeschwindigkeit der Kamele drosselte. Erst am vierten Tag ließen wir das Ennedi-Gebirge hinter uns, das stets westlich gelegen hatte; deren nördlichen Teil mit seinen Ausläufern die Hirten „*Gabel Aga*“ bezeichneten. Nachdem der „*Gabel Aga*“ hinter uns lag, führte uns der Weg in eine tiefe weite Senke, die Mourdi-Depression, hinein. In der Ferne waren einige große Sicheldünen zu erkennen, wie sie für die Mourdi-Depression typisch sind. Die Temperaturen waren stark gefallen, nachts lagen sie kaum über dem Gefrierpunkt. Am fünften Tag, eine Stunde nachdem wir aufgebrochen waren, sahen wir im Norden die Ausläufer des Erdi Ma auftauchen. Der Wind war in der Mourdi Depression aufgefrischt; die Tagestemperaturen lagen deutlich niedriger als in den vorherigen Tagen. Nachdem die Mourdi-Depression durchquert war, führte der Weg die Herde hinauf zu den östlichen Ausläufern des Erdi Ma. Die Hochebene war von steinigem Untergrund geprägt, was das Laufen der Kamele sehr erschwerte. Der Wind blies stetig von Nordost; es war auf der Hochebene kalt und zugig. Den sechsten Tag verbrachten wir auf der östlichen Seite der Hochebene des Erdi Ma. Der Untergrund blieb flach und steinig, die Landschaft gleichbleibend; am Horizont war keine Erhebung, kein Baum, kein Busch zu erkennen, die als Orientierung hätten dienen können. In allen Himmelsrichtungen, soweit das Auge reichte, gab es keine Veränderung der Landschaft; sie war flach und weit. Am siebten Tag verließ die Herde die Ausläufer des Erdi Ma und bewegte sich auf die Gebirgszüge des „*Qarabat-Tom*“ zu. Die Kamele mussten steile Hänge bezwingen, starke Anstiege und Gefälle bewältigen. Der Boden war teils sandig, teils steinig, rötliche Felsen ragten östlich und westlich der Gruppe empor. Seitentäler wurden durchquert, hohe Sandwehungen und Dünen überwunden. Innerhalb des Gebirgszugs „*Qarabat-Tom*“ liegt der Grenzpunkt zwischen Sudan und Libyen. Diesen erreichten wir gegen Mittag.¹⁴¹ Nach etwa anderthalb Stunden lag dieser Gebirgszug hinter der Gruppe, vor ihr breitete sich eine weite flache Ebene aus, die bereits auf libyschem Territorium lag. Die Ebene war sandig, teils war der Untergrund härter, teils weicher, ohne jegliche Vegetation. Auch am siebten Tag waren die Nachttemperaturen dem Gefrierpunkt nah. Selbst in der Tagesmitte lagen sie aufgrund des kalten Nordwindes kaum über 18 Grad Celsius. Das Bild der Landschaft änderte sich am achten Tag dadurch, dass ein hoher Dünenzug die flache Ebene durchzog. Den mussten die Kamele überwinden, was ihnen große Probleme bereitete. Einige Kamele fanden in dem weichen Sand keinen Halt und stürzten. Das Erklimmen war sichtlich anstrengend und forderte von ihnen einen großen Aufwand an Energie. Am neunten Tag wurde die ansonsten so flache weite Landschaft von einem weiteren, noch größeren Dünenzug durchzogen. Die Dünen von „*Saif talat miye*“ („Düne 300“) waren sehr hohe, lange Dünen, die von den Kamelen überwunden werden mussten.

¹⁴¹ Das Passieren des Grenzpunktes war erneut nur durch die Angabe des GPS erkennbar.

Die sehr steilen Dünenanstiege und -abhänge bereiteten den Kamelen große Schwierigkeiten, so dass sich einige aus Protest hinlegten und sich weigerten weiterzulaufen. Nur mit Gewalt konnten die Hirten sie dazu bewegen, wieder auf die Beine zu kommen und den Dünenzug zu überqueren. Viele Kamele stürzten auf den Dünenflanken und auf den steilen Abhängen. Am zehnten Tag wurde ein weiterer Dünenzug am Horizont erkennbar. Des Weiteren war dort zusätzlich ein dunkler Punkt erkennbar, der mit dem Näherkommen als Lkw auszumachen war: dies war die „mobile Oase“. Auf diesen Moment hatten die Hirten bereits gewartet und gehofft, er möge sich am vereinbarten Treffpunkt befinden. Am Mittag des zehnten Tages erreichte ihn die Gruppe schließlich. Bis zum Mittag des elften Tages ruhte die Gruppe, bevor sie sich wieder auf den Weg begab. Die Wegstrecke des elften Tages war durch Müdigkeit und Trägheit gekennzeichnet, die die Kamele und Hirten ergriffen hatte. Alle Beteiligten waren trotz der eintägigen Pause deutlich müder als an den vorherigen Tagen. Die Laufgeschwindigkeit war auf 4,5 km/h herabgesunken; die Kamele mussten verstärkt angetrieben werden. Dadurch erschien es, als würde die Gruppe nur wenige Kilometer zurück legen, obwohl über Stunden gelaufen wurde. Die Temperaturen blieben auch in den letzten Tagen besonders in den Abend- und Nachtstunden niedrig. Am zwölften Tag erreichte die Gruppe am späten Vormittag die Gebirgszüge von „*Qarat al-Sherif*“, der sich westlich von der Route erstreckte. Hier hatte der Lkw-Fahrer nochmals Strohballen deponiert. Die Kamele konnten erneut Stroh fressen, während die Hirten – und später auch die Kamele – schlafen konnten. Die Pause zog sich über mehrere Stunden hin. Auch der dreizehnte Tag war durch Müdigkeit und Erschöpfung geprägt, von einem schleppenden zähen Lauf und von dem Gefühl, die Strecke würde endlos sein. Zwei der Kamele mussten wegen entschwundener Kräfte zurückgelassen werden. Ähnlich verlief der vierzehnte Tag. Erst am Morgen des fünfzehnten Tages zeichnete sich am Horizont ein Gebirgszug ab. Das bedeutete, Kufra war nah und fast erreicht. Am Mittag des fünfzehnten Tages war das Ziel erreicht.¹⁴²

¹⁴² Kufra liegt folglich 1098 km von Tiné entfernt. Die ersten 145,2 km legte ich mit dem Auto zurück, während die Kamele und Hirten diese Strecke zusätzlich gingen. Die Streckendauer von Tiné verlängert sich also um etwa zwei Tage.

6.2 Die Handelsverbindung nach Süden

6.2.1 Das Handelszentrum Kufra

6.2.1.1 Die Oase Kufra

Kufra befindet sich im südöstlichen Libyen in der zentralen Sahara und bildet eine bewohnte Gruppe von 15 Oasen, von denen drei landwirtschaftlich aufgegeben wurden. In der unfruchtbaren Wüste konzentrieren sich die Siedlungsmöglichkeiten nur auf Oasen, die als einzige Wasserstelle, fern von dem fruchtbaren Küstenstreifen, Wasser für ihre Einwohner zur Verfügung stellen. Die Umgebung der Oasengruppe Kufra ist über viele Kilometer durch unfruchtbare, vegetationslose Wüste charakterisiert, so dass die Oase mit ihrem peripheren Standort bis Anfang des 20. Jahrhunderts schwer erreichbar blieb. Kufra, mit seinen großen Mengen fossilen Wassers, war unvermeidlich Station der Handelskarawanen und Kreuzungspunkt für Reisende zwischen Mittelmeer und dem zentralen Afrika (Davis 1992: 68). Treffend beschrieb Evans-Pritchard die Lage der Oase: „[t]here are few places in the world so remote as Kufra oasis“ (Evans-Pritchard 1949: 21), denn Kufra liegt von den größeren Hauptstädten, fruchtbaren Zentren und weiteren Oasen weit entfernt: etwa 1600 km von Tripolis, etwa 1000 km von Benghazi, etwa 800 km von Ajdabiya, etwa 1200 km von Khartum und etwa 1500 km von N'Djaména. Die Kufra-Oasen erstrecken sich auf ein Gebiet von etwa 50 km Länge und 30 km Breite (Allaghi 1981: 122). Als Distrikt umfasst es die drei Hauptsiedlungen Tazerbo, Rabiana und al-Jawf. Al-Jawf stellt das Zentrum und die größte Ansiedlung der Oasen dar. Nördlich von al-Jawf liegt al-Taj, wo die historische Siedlung der Sanūsiyya liegt.

„Kufra“ leitet sich aus dem arabischen Wort *kāfir* ab, was Ungläubiger, Gottloser bedeutet und auf die ursprünglichen Bewohner, die Tubu zurückgeht (Rohlf's 1881: 266-267), die erst unter den Sanūsī den Islam angenommen haben und Kufra bewohnten, bevor die Zuwaya 1840 Kufra für sich erklärten. Auch wenn Kufra weit abgelegen und schwer erreichbar war, wurde es Ende des 19. Jahrhunderts Standort der Sanūsī-Bruderschaft, die dort ihr Zentrum begründeten und intensive Handelsaktivitäten etablierten, worauf in vorherigem Kapitel bereits näher eingegangen wurde. Seit die Nilroute zwischen Ägypten und Sudan in den 1880er Jahren geschlossen worden war, gewannen Kufra und die dort hindurch führende Transsahara-Handelsroute ins mittlere Afrika große Bedeutung. Da Kufra zwischen Nil, Khartum, Tripolis und dem zentralen Afrika lag, wurde es zum Kreuzungspunkt mehrerer Handelsrouten. Im Zuge der verschiedenen Invasionen der Kolonialmächte wurde Kufra zu Beginn des 20. Jahrhunderts – ab 1911 – von Flüchtlingen aus den nördlichen Regionen

aufgesucht, die vor den Italienern in südlichere Gebiete flohen. Erst 1932 hatte dieser Zustrom in Kufra ein Ende, nachdem die Italiener die Kontrolle über die entfernte Oasengruppe gewannen. Mit der italienischen Invasion wurden die Transsahara-Verbindungen in den Süden erschwert und nur noch in einem geringen Ausmaß aufrecht erhalten. Das Zeitalter zahlreicher und voluminöser Handelskarawanen war daher mit der italienischen Invasion vorbei. Zusätzlich ersetzen in erster Linie Lkw und andere Fahrzeuge – resultierend aus den Hinterlassenschaften des 2. Weltkrieges, die zunehmend für die Bewältigung der langen Wüstenstrecken genutzt wurden – die traditionellen Transportmittel, wie Kamel und Esel (Davis 1992: 116).

Aus dem kleinen Zentrum der Sanūsī wuchs Kufra in den 1970er Jahren zu einer Kleinstadt mit etwa 10.000 Menschen. Diese unterteilten sich in erster Linie in Zuwaya, *ihwān* und Tubu, darüber hinaus einige Tschader und Sudanesen (Davis 1987: 107-108). Von Kufras Einwohner zählten etwa 5.000-6.000 zu den Zuwaya, die sich in Lineages unterteilten, territoriale Ansprüche besaßen und durch *šaiḥ* organisiert waren. Weitere 500-600 Einwohner waren Tubu, die als die ursprünglichen Einwohner der Kufra-Oasen angesehen werden. Sie sprechen Tubu und Arabisch und sind mit anderen Tubugruppen im Tibesti im Tschad verwandt (Davis 1992: 116). Sie hielten vor den Zuwaya bereits Handelsrouten zwischen Kufra und Siwa aufrecht, sie betätigten sich im Handel und waren bekannt für Razzien (*gazwa*) auf andere Karawanen (Newbold 1931: 533). Die Tubu sind außer den Zuwaya die einzige andere Bevölkerungsgruppe, die in Kufra organisiert ist. Das Verhältnis zwischen Zuwaya und Tubu ist seit der Übernahme Kufras durch die Zuwaya nach wie vor gespannt, weshalb sie sich gegenseitig mit Misstrauen behandeln (Davis 1992: 116). In den 1970er Jahren waren die etwa 1.000 Mitglieder der *ihwān* die dritte Bevölkerungsgruppe in Kufra, deren Bezeichnung auf die Sanūsī-Bruderschaft zurückgeht und deren Nachkommen sie sind. In den 1980er Jahren lebten nur noch etwa 200 *ihwān* als Nachkommen der Sanūsī und Nicht-Zuwaya-Diener der Bruderschaft in Kufra (Davis 1987: 109). Die *ihwān* gaben ihre religiösen Aufgaben nach Auflösung der Bruderschaft auf und gingen anderen Beschäftigungen nach. Sie wurden Landwirte, Gärtner, Kleinhändler und arbeiteten in der Administration. 2005 wurde mir versichert, dass keine *ihwān* mehr in Kufra leben. Weitere 2.000 Bewohner in Kufra waren ausländische Arbeiter (Davis 1992: 117).

In den 1970er Jahren wurden zahlreiche landwirtschaftliche Projekte in Kufra in die Wege geleitet, bei denen zahlreiche billige Arbeitskräfte benötigt wurde und Kufra zum Anziehungspunkt für Immigranten wurde: Denn in den 1970er Jahren wollte Ghaddafi der Desertifikation ein Ende setzen und die Wüste begrünen. Bereits bei den Ölbohrungen in den

1950er Jahren waren Milliarden von Kubikmetern fossiles Grundwasser entdeckt worden, die für diese landwirtschaftlichen Projekte verwendet werden sollten. Da Kufra einen durchschnittlichen jährlichen Niederschlag von nur 0.7 mm besitzt, müssen landwirtschaftlich genutzte Flächen mit Grundwasser künstlich bewässert werden. Das fossile Grundwasser entstammt Niederschlägen aus Zeiten, in denen die Sahara feuchter war. 1973 sollte dieses Wasser für die landwirtschaftlichen Projekte in Kufra verwendet werden, um die Modernisierung in Libyen innerhalb eines Zehnjahresplanes voran zu treiben. Mit Hilfe von Tiefbrunnen und Sprinkleranlagen wurden somit 50.000 Hektar Land bewässert und das teuerste Getreide der Welt angebaut. Die Sprinkleranlagen bestanden aus drehenden Armen, die in 24 Stunden einen Kreis mit einem Durchmesser von 1.120 m bewässerten.¹⁴³ Da der Boden unfruchtbar war, mussten große Mengen an Düngemitteln verwendet werden, um Getreide und Gemüse anbauen zu können (Allaghi 1981: 124). Zusätzlich zu den landwirtschaftlichen genutzten grünen Kreisen sollten Großfarmen in Kufra entstehen, die neue Errungenschaften darstellen und Landwirte anziehen sollten. In 55 für sich liegenden, fruchtbar gemachten Arealen sollten in diesen landwirtschaftlichen Betrieben je 16 Gehöfte um die Felder herum angesiedelt werden, die von einem zentralen Brunnen bewässert wurden. Die Felder waren in einem Sechseck angegliedert, die wabenartig, mit einem Gesamtdurchmesser von etwa 1,2 km pro Wabe in der Wüste aneinander gesetzt wurden. Jedes der sechzehn Felder umfasste etwa 6.730 Hektar. Damit sollte 880 Farmfamilien, das entspricht etwa 4.500 Menschen ein neues Zuhause gegeben werden. Sie sollten neue Aufgaben übernehmen, bei denen vor allem die Getreide- und Gemüseproduktion im Vordergrund standen (Allaghi 1981: 126).

¹⁴³ <http://libyen.com/Wirtschaft/Gruene-Wueste-Das-Kufra-Projekt>, Zugang 15.05.2008.

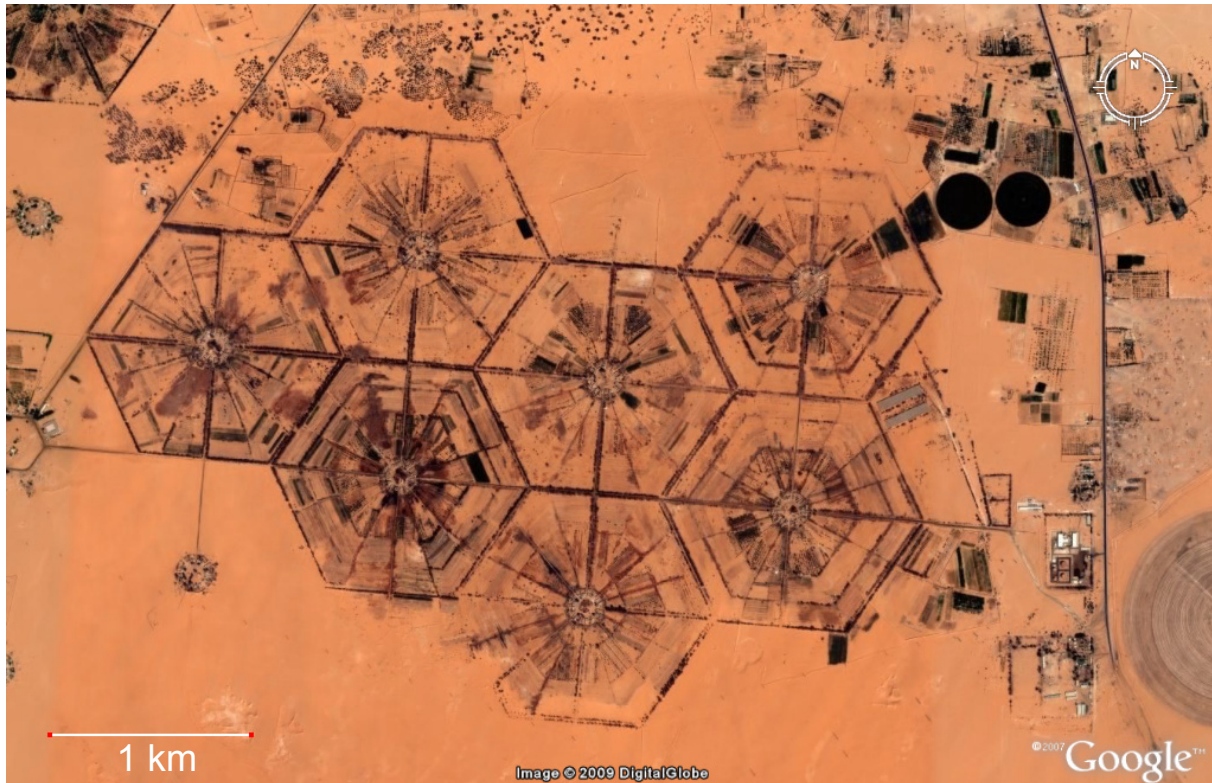


Abbildung 21: Satellitenaufnahme der angelegten Großfarmen in Kufra. Die Besiedlung inmitten der Sechsecke gruppiert sich als Mittelpunkt um einen Brunnen herum, zu dem jeweils 16 landwirtschaftliche Farmen gehören (Quelle: Google Earth)

Während die nationale Selbstversorgung 1974 in Libyen bei 30 % lag, sollte diese bis 1980 für Gerste, Gemüse, Milch und Eier auf 100 %, sowie für Weizen und Fleisch auf 75-80 % angehoben werden (Schliephake 1992: 394). Aufgrund von defekten Brunnen, hohen Kosten und fehlenden Ersatzteilen wurden einige dieser Farmen allerdings schon nach kurzer Zeit wieder aufgegeben. Allein durch die Transportkosten des Getreides an die Mittelmeerküste stieg der Getreidepreis im Land 1979 auf Rekordhöhe (Vandewalle 2006: 112-113). 2006 wurden in Kufra von den 55 geplanten Farmwaben nur noch 15 teilweise landwirtschaftlich genutzt.

Problematisch bei diesem Projekt waren die extrem hohen Kosten bei der Produktion und vor allem die Senkung des Grundwasserspiegels. Dieser war bereits nach einem Jahr um 15 m gesunken. Durch die Senkung des Grundwasserspiegels wurde für das Projekt lediglich eine Dauer von etwa 50 Jahren berechnet, bis das Wasser verbraucht sein würde. In den 1980er Jahren wurde Kufra als „Großfarm-Projekt“ wieder eingestellt und stattdessen das „*Great Man-Made-River-Project*“ ins Leben gerufen. Dieses Projekt umfasst den Ausbau einer Pipeline von 4 m Durchmesser, in der das fossile Grundwasser über 1.860 km Entfernung aus der Wüste in die urbanen Zentren des Mittelmeeres gebracht werden sollte. Über den Grundwasserspiegel gibt es nur ungefähre Schätzungen, sichtbar sind allerdings die

ausgetrockneten versalzenden Wasserstellen in der Oase.¹⁴⁴ Die unterschiedlichen Projekte in der südlichen Wüste Libyens waren Anlaufpunkt verschiedener ausländischer Arbeitskräfte, die in den 1970er und 1980er Jahren nach Libyen immigrierten, um dort Arbeit zu finden. Viele fanden eine Beschäftigung in den landwirtschaftlichen Projekten, denn die Arbeiten wurden etwa zu 80 % von ausländischen Arbeitern durchgeführt (Vandewalle 2006: 112).

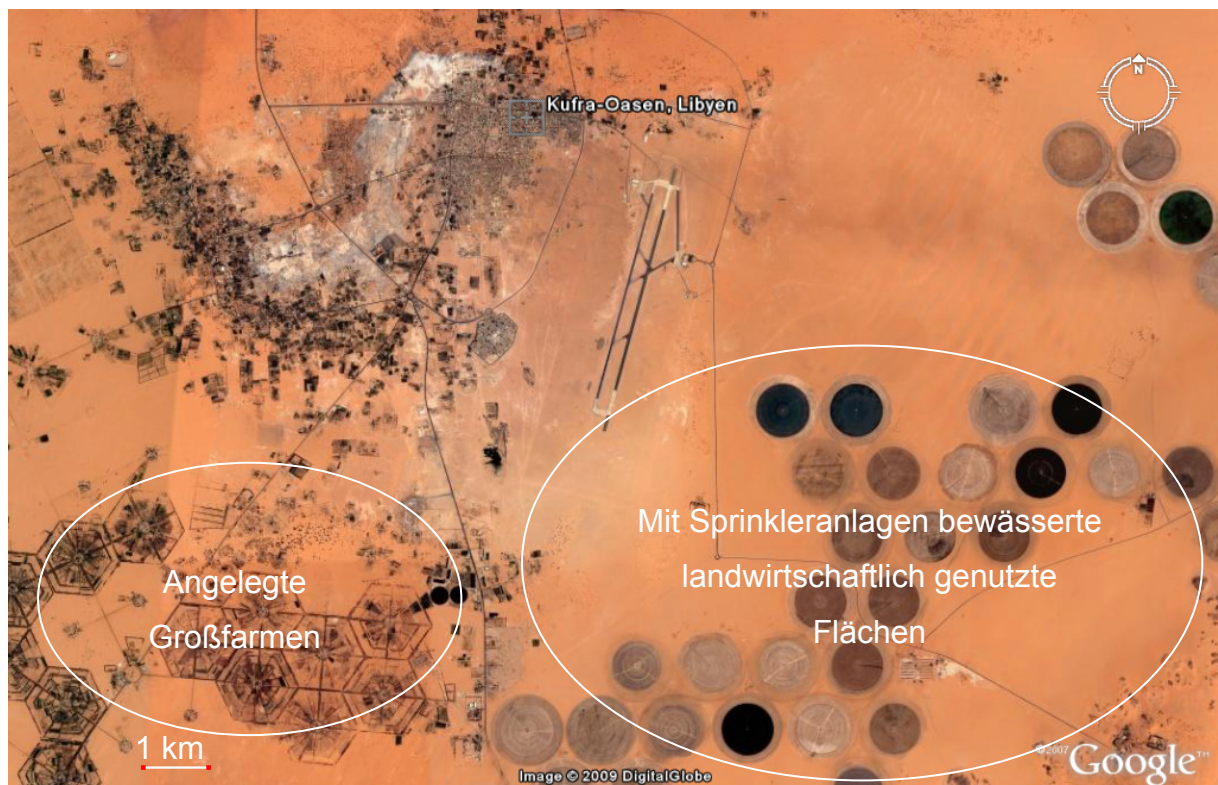


Abbildung 22: Satellitenaufnahme der Oase Kufra mit der Ortschaft im Norden, den landwirtschaftlichen Flächen im Südosten und den angelegten Großfarmen im Südwesten (Quelle: Google Earth)

Durch die verschiedenen Projekte, die zahlreichen Zuwanderungen und dem damit verbundenen Bauboom hat Kufra einen Einwohnerzuwachs erlebt, so dass die Einwohnerzahlen in den letzten Jahren auf zwischen 25.000 bis 51.870 gestiegen sind.¹⁴⁵

¹⁴⁴ <http://libyen.com/Wirtschaft/Gruene-Wueste-Das-Kufra-Projekt>, Zugang 15.05.2008,
<http://libyen.com/Wirtschaft/Great-Man-Made-River-Projekt>, Zugang 15.05.2008.

¹⁴⁵ Auf die Frage, wie viele Einwohner in Kufra leben, bekam ich mehrfach die Antwort, dass dort mittlerweile etwa 60.000 Libyer und etwa 60.000 andere leben würden. Diese Zahlen sind sicherlich zu hoch gegriffen, geben aber die emische Sichtweise und gefühlte Situation in Kufra wieder. Nach Göttler leben dagegen nur 25.000 Menschen und nach der Bevölkerungsstatistik über 50.000 Menschen in Kufra (Göttler 2004: 163). <http://bevoelkerungsstatistik.de/wg.php?x=&men=gcis&lng=de&des=wg&srt=npan&col=abcdefghinoq&msz=1500&geo=-133>, Zugang 21.05.2008.

6.2.1.2 *Kufra Bewohner: die Zuwaya*

Die ethnische Gruppe der Zuwaya, die ursprünglich aus der Cyrenaika stammt und etwa 1840 Kufra erobert hatte (Rahma 1999: 49), bewohnt das Gebiet von der Küste bis zu den Grenzen Ägyptens, Sudans und Tschads. Davis gibt für 1970 etwa 18.000 Zuwaya an, die im östlichen Libyen vorwiegend in Oasen leben, von denen etwa ein Drittel die Oase Kufra kontrollierte (Davis 1992: 68). Die Zuwaya sind in drei Lineages, die Awlad Amira, Mannaya und Julat unterteilt (Davis 1987: 108). Vor der Regierung Ghaddafis wurden sie durch einen Sultan repräsentiert; seine Position wurde seitens der Regierung abgeschafft. Mit der Kontrolle über die südöstlichen Oasen Libyens, hatten sie auch den Transsahara-Handel in ihren Händen. Bereits vor den Sanūsī unterhielten sie Handelsverbindungen nach Süden sowie zu anderen Oasen und Handelszentren in alle Richtungen. Durch die südlichen Handelsverbindungen in den Tschad und Sudan erwarben sie in erster Linie Fett, Fleisch, Trockenfleisch und Sklaven, die sie gegen Textilien, Zucker, Tee und Waffen handelten. Diese Waren wiederum bezogen sie aus Ägypten, welches im Gegensatz zu Libyen Ende des 19. Jahrhunderts reich an Ressourcen und Handelsverbindungen war. Für die Zuwaya gab es zwei Gründe, um in den Tschad zu gehen: entweder um Handel zu betreiben oder um Razzien (*ġazwa*) durchzuführen. Durch beide Aktionen erwirtschafteten sie in erster Linie Sklaven und Tiere, vorwiegend Schafe und Kamele. Handelsverbindungen von Kufra nach Ägypten unterhielten sie über Huwari, Bir Awadi¹⁴⁶ und Siwa.

Während der osmanischen Zeit bis 1870 boten sich Zuwaya Handelskarawanen als Führer an und garantierten dafür Sicherheit auf den Routen. Sie kontrollierten die Routen in Konkurrenz mit nördlichen Gruppen wie den Medjabra, die ihnen die Herrschaft über Zeiten immer wieder streitig machten. Damit war die Macht über den Handel im Laufe der Zeit stets einem Wandel unterworfen. 1870 verlagerte sich die Handelskontrolle von den Zuwaya auf die Sanūsī-Familie. Durch die von ihnen erbauten Gästehäuser entlang der südlich gerichteten Handelsroute nach Wadai florierte der Handel in ihren Händen. Die Zuwaya hatten auch zur Zeit der Sanūsī Anteil am Handel und betätigten sich als erfahrene Führer in der Wüste. Mit der Invasion der Italiener und schließlich ihrer Kontrolle auch über Kufra in den 1930er Jahren, wurde der Handel immer wieder eingestellt. Erst nach dem 2. Weltkrieg belebten die Zuwaya ihre Handelsbeziehungen und Aktivitäten wieder, die einige Jahre unterbrochen waren. In den siebziger Jahren hatten die Zuwaya weiterhin Vorteile anderen Händlern gegenüber, weil sie auf der Wüstenroute, die über Kufra ging, weitreichende Netzwerke

¹⁴⁶ Bir Awadi ist ein Brunnen der Zuwaya, nordöstlich von Kufra gelegen. Er wurde auf dem Weg nach Ägypten genutzt, wenn sie mit Kamelen dorthin unterwegs waren.

besaßen, die ihnen bei Komplikationen auf der Route von Nutzen waren. Sie borgten sich beispielsweise bei Diesel- oder Wasserengpässen diese Ressourcen von anderen Zuwaya-Händlern. Fremde Händler aus anderen Regionen konnten auf diese Netzwerke nicht zurückgreifen und waren dadurch benachteiligt. Wenn Zuwaya-Reisende auf der Route auf andere Zuwaya trafen, stoppten sie stets, aßen zusammen und tauschten Informationen über Preise in Kufra und den Küstengebieten aus, was bis heute anhält. Während fremden Händlern Ersatzteile beispielsweise nur zu hohen Preisen angeboten werden, greifen Zuwaya-Händler auf ihre verwandtschaftlichen Beziehungen zurück, wodurch sie günstiger einkaufen können (Davis 1992: 119).

In den früheren Jahren des 20. Jahrhunderts waren die Sanūsī-Gästehäuser die Basis der Handelsnetzwerke. Die Sanūsī hatten mit ihren Gästehäusern entlang der Route eigene Netzwerke etabliert, um profitablen Handel treiben zu können. Die Handelsverbindungen der Zuwaya in den 1970er Jahre beruhten auf der gleichen Vertrauensbasis, deren Ursprünge in den Geschehnissen von 1930 liegen: Durch die italienische Invasion und die Eroberung der Wüstenoasen in den 1930er Jahren, flohen viele Zuwaya in südlichere Regionen und ließen sich im Tschad und im Sudan nieder. Viele flohen erst in die südlich gelegene Oase Bushra, doch nachdem sie auch dort verfolgt und bombardiert wurden, flüchteten sie weiter südlich in den Tschad hinein, bis nach Fada, Faya, Am Zoer und Abéché. Erst als die Situation in Kufra friedlicher wurde, kehrten einige zurück, während viele an den fernen Destinationen blieben. Von den südlichen Standorten aus hielten sie wirtschaftliche und soziale Verbindungen zu ihren libyschen Verwandten aufrecht und etablierten florierende Handelsverbindungen mit ihren nördlich lebenden Familienmitgliedern. Somit handelten libysche Zuwaya in Kufra in erster Linie mit ihren Verwandten in den südlicheren Gebieten. Viele unterhielten zwei Haushalte, einen in Kufra, einen anderen im Tschad. Erst in den siebziger Jahren kehrten sie aufgrund der tschadisch-libyschen Konflikte und der innertschadischen Unruhen wieder nach Kufra zurück und siedelten sich nach 40 Jahren auf dem Land wieder an, welches sie während der italienischen Invasion aufgegeben hatten (Davis 1992: 122). Aufgrund der Unruhen im Tschad wurden Handelsverbindungen aufgegeben und erst in den 1990er Jahren wieder aufgenommen.

Neben dem Handel nehmen die Landwirtschaft und das Transportwesen ebenfalls einen hohen Stellenwert in der Oasenwirtschaft der Zuwaya ein. Nach wie vor dominieren sie den Verkehr mit Fahrzeugen in der Sahara und kontrollieren die Handelsabwicklungen in der Oase. Während einige Zuwaya ihre Händlertätigkeit aufgaben, geben sie nun Händlern anderer ethnischer Gruppen Begleitschutz oder begleiten sie als Fahrer oder Lkw-Besitzer

durch die Wüste. Diejenigen Händler, die den Begleitschutz der Zuwaya nicht annehmen, können in Engpässen nach wie vor nicht auf die familiären Netzwerke der Zuwaya zurückgreifen, weshalb fremde Händler meist versuchen, mit einflussreichen Zuwaya zu sympathisieren und zu kooperieren (Davis 1992: 68).

6.2.1.3 Handel in Kufra

Auch wenn in den 1970er Jahren nur ein Teil der Zuwaya in den Handel involviert war, bezeichneten sie sich kollektiv als Händlergruppe. In der Vergangenheit hatten sie in erster Linie Sklaven und Vieh aus den südlichen Ländern an die Küste gebracht und gehandelt. Auch in den regionalen und überregionalen Handel mit Straußenfedern, die bis nach Paris exportiert wurden, waren einige involviert. Handel war die wichtigste Betätigung in der entfernten Oase Kufra, die zwischen den umliegenden Oasen einen hohen Stellenwert inne hatte. Ohne Handel und Austausch von verschiedenen Gütern wäre ein Leben in der entlegenen Siedlung nur eingeschränkt möglich gewesen. Viele Händler zogen südwärts auf die Märkte von Tschad und Sudan, später auch nach Niger und Nigeria, um dort am Handel mitzuwirken. Nicht nur die Zuwaya waren in den Handel eingegliedert, auch andere libysche Gruppen, wie die Medjabra sowie ägyptische oder türkische Gruppen. Doch waren die Zuwaya aufgrund der Lage ihres Siedlungsgebietes mit Kufra als Zentrum wichtige Händler auf der Route, die von der Küste durch Kufra hindurch bis ins zentrale Afrika führte (Davis 1992: 115). Die Wasserversorgung der Karawanen in der Oase sicherte ihnen eine stabile Stellung und verschaffte ihnen große Vorteile, denn Kufra war eine unverzichtbare Wasserstelle zwischen den subsaharischen Zonen und der Küste. Ankommenden Karawanen wurde in der Oase zwar kein Wasser verwehrt, aber die Macht über die Wasserstellen war den Zuwaya sicher. Herankommende Feinde waren aufgrund der Entlegenheit chancenlos, abgesehen von den Italienern, die Kufra in erster Linie aus der Luft eingenommen hatten (Davis 1992: 116).

In den siebziger Jahren kauften einige Zuwaya Handelsgüter in Libyen ein, um diese außerhalb Libyens weiter zu verkaufen. Hier kamen ihnen ihre Verwandten im Tschad und im Sudan zugute. Sie schickten Güter per Lkw zu ihren Verwandten, die sie dort profitabel auf den sudanesischen und tschadischen Märkten verkauften. Die meist gebrauchten Lkw waren in den 1970er Jahren 20-Tonner Mercedes mit drei Achsen und 1000-Liter-Tanks (Davis 1992: 117). Des Weiteren wurden Toyota Pickups benutzt, um die Handelswaren von Nord nach Süd und zurück zu transportieren. Von den Küstengebieten kommend, erreichten durchschnittlich zwischen sechs und acht 20-Tonner-Mercedes-Lkw in der Woche Kufra, so

dass aus dem Norden jede Woche über 100 Tonnen Güter die Oase erreichten. Etwas weniger als die Hälfte der Handelsgüter wurde weiter nach Süden transportiert, abhängig von politischen Wirren, die den Handel über libysche Grenzen hinweg immer wieder erschwerten (Davis 1992: 118).

Alle Güter, die nicht in der Oase produziert werden konnten, mussten dorthin geschafft werden, was sich bis heute nicht geändert hat. Dazu gehören Nudeln, Reis, Tee, Zucker, Mehl, Käse, Milchpulver, Fisch, Tomaten, Zwiebeln, Bohnen, Kleidung, Schuhe, Haushaltswaren, Insektizide und Möbel. Nachdem in Kufra 24 Stunden am Tag Strom zur Verfügung stand, wurden auch Kühlschränke und Klimaanlage benötigt, und Büros in Regierungsgebäuden mussten mit Stühlen und Schreibtischen eingerichtet werden. Häuser wurden gebaut, wofür Steine, Zement und Farbe angeliefert werden mussten. Mit zunehmenden Transportunternehmungen erhöhte sich die Nachfrage nach Autoteilen und Diesel (Davis 1992: 68).

Händler, die Handelswaren nach Süden transportierten, handelten in erster Linie mit Kleidung, subventionierter Nahrung, Haushaltswaren und elektronischen Geräten. Sudanesischer Händler, die nach Kufra kamen, nahmen meist Kleidung und andere industriell gefertigten Güter mit in den Sudan zurück, nachdem sie Vieh zu Fuß nach Kufra gebracht hatten. Die zu sudanesischen oder tschadischen Märkten gefahrenen Lkw kamen meist fast leer zurück. Dies war in der Handelsspanne in dem südwärts gerichteten Handel mit inbegriffen. Manchmal wurden einige landwirtschaftliche Güter wie Zwiebeln, Hirse oder Datteln mit zurück gebracht. Auch etwas Holz, Gewürze oder Kamele konnten Teil einer nordwärts gerichteten Ladung sein. Des Weiteren nutzten einige Menschen, die sich im Norden Arbeit verhofften, die Lkw als Transportmittel (Davis 1992: 118). Eine Ladung zwischen Ajdabiya und Kufra kostete 1979 mit einem 20-Tonner-Lkw etwa 1.200 LYD¹⁴⁷. Die gleiche Summe musste etwa bis ins sudanesischer Mellit bezahlt werden, was 1979 etwa 3.000 \$ entsprach. Jeder vor Ort erhaltene Rücktransport war ein Bonus, der nicht einkalkuliert wurde (Davis 1992: 119).

¹⁴⁷ Folgende Umrechnungskurse werden in nachstehenden Rechnungen verwendet:

Libysche Dinar LYD: 2005/2006 entsprach 1 LYD etwa 0,625 Euro, 1 Euro= 1,6666 LYD.

Im Mai 2008 entspricht 1 LYD= 0,558 Euro, 1 Euro= 1,791 LYD.

US Dollar: 1 \$ = 0,8373 €, 1 \$= 1.305 LYD; 1 LYD= 0,77 \$ (2004) 1 €= 1,32 \$ (2006)

Sudanesischer Dinar SDD: 1 € = 272,28 SDD; 1 LYD= 170 SDD

Franc FCFA: 1 € = 655,957 FCFA

https://www.bfai.de/DE/Content/_SharedDocs/Links-Einzeldokumente-

[Datenbanken/fachdokument,templateId=renderSE.html?fid=MK20060609091625&source=Google&sourceType=SE](https://www.bfai.de/DE/Content/_SharedDocs/Links-Einzeldokumente-Datenbanken/fachdokument,templateId=renderSE.html?fid=MK20060609091625&source=Google&sourceType=SE), Zugang 16.07.2008

http://en.wikipedia.org/wiki/US_Dollar, Zugang 16.07.2008

<http://www.welt-auf-einen-blick.de/wirtschaft/waehrungsentwicklung.php>, Zugang 16.07.2008.

Die Lkw waren teils Besitz von wohlhabenden Einzelpersonen, teils von mehreren Familienmitgliedern. In vielen Fällen integrierten wohlhabende Einzelpersonen weitere Familienmitglieder und verhalfen ihnen so zur Arbeit und damit zu Besitz, indem diese sich in die Lkw-Besitzansprüche hinein arbeiten konnten. Diese Lkw-Besitzansprüche werden *al-tuḷḷ* (das Drittel) genannt. Wenn ein reicher Mann, der meist mehrere Lkw besitzt, einen neuen kauft, gibt er einem ärmeren Verwandten die Möglichkeit, diesen gegen einen Lohn zu fahren. Die Kosten des Lkw, die Transportkosten, die des Lohns und der Gewinn der Unternehmung werden nach Ende der Unternehmung festgehalten. Wenn das Nettoeinkommen die Kosten des Transportes deckt, wird der Fahrer zu einem Drittel Eigentümer des Lkw. Entweder verkaufen sie dann den Lkw, teilen den Gewinn oder verfahren bei einem nächsten Auftrag folgendermaßen: Der Fahrer erhält keinen Lohn mehr, stattdessen aber ein Drittel des Nettogewinns. Wenn der Gewinn erneut die Kosten deckt, kann der Fahrer zur Hälfte Eigentümer werden. Dieser Abschnitt des Vertrages wird *al-niṣf* (die Hälfte) genannt.

Der Vertrag ist für beide gewinnbringend: für den wohlhabenden Mann, da sein Geld ohne weiteren Aufwand für ihn arbeitet und Gewinn erwirtschaftet. Außerdem stellt er den Unterhalt eines Verwandten oder nahen Freundes, meist ein anderer Zuwaya, sicher und ermöglicht ihm einen eigenen Handelsstart und somit eine bessere finanzielle Stellung. Für den Fahrer ergibt sich die Möglichkeit, unabhängig und vermögend zu werden. Bereits nach vier bis fünf Jahren ist es ihm oft möglich, einen eigenen Lkw zu kaufen, unabhängig zu verfahren und wieder anderen Familienmitgliedern einen Einstieg zu ermöglichen (Davis 1992: 120).

Diese Art von wirtschaftlicher Umverteilung des Vermögens etabliert eine Wirtschaft, in der ungleich verteiltes Vermögen nicht fix ist und stetig akkumuliert wird, sondern mobil und in kontinuierlicher Bewegung ist. Es ist sozial ausgerichtet, da es in die Familie investiert wird, statt angehäuft zu werden. Als Ghaddafis Regime die private Wirtschaft kritisierte und Händler und Ladenbesitzer als kapitalistische Ausbeuter darstellte, verteidigten und schützten sich die Zuwaya, indem sie in dieser Form ihr Vermögen wachsen ließen (Davis 1992: 121).

Die Zuwaya unterscheiden zwischen drei Arten des Austausches: *zakāt*, *tiḡāra* und *ṣadaqa*. *zakāt* bezeichnet die zu leistenden Almosen am Ende des *ramaḍān*, die eine der fünf religiösen Grundpflichten¹⁴⁸ darstellen und Abgaben an Bedürftige verlangen. *ṣadaqa* sind Austauschhandlungen innerhalb von verwandtschaftlichen Beziehungen, wie bei

¹⁴⁸ Die fünf Grundpflichten eines jeden Muslims sind das Glaubensbekenntnis, das fünfmalige Beten am Tag, das Fasten im Monat *ramaḍān*, die zu leistenden Almosen und die Wallfahrt nach Mekka.

Beerdigungen, Beschneidungen, Festen oder Brautpreisen, die Geschenken gleichkommen, welche aber zu einem gewissen Zeitpunkt erwidert werden.¹⁴⁹ *tiğāra* umschreibt den allgemeinen Handel und die damit verbundenen Austauschhandlungen (Davis 1992: 121).

Der Erfolg der Zuwaya im Handel und in ihrer Handelskontrolle basierte auf ihrem Vertrauen in verwandtschaftliche Netzwerke und in enge Freundschaften, statt auf Vertrauen in ökonomische Marktentwicklungen. So arbeiteten und investierten sie in verwandtschaftliche Strukturen, die für sie wirtschafteten. Mit dieser Form der Investition und ihres Marktverhaltens wurden sie zu wohlhabenden Händlern (Davis 1992: 69).

Ein weiterer Aspekt innerhalb ihrer Handelsaktivitäten ist die Risikovermeidung. Sie bringen in der Regel nur Waren auf den Markt, wenn diese vorher angefordert wurden oder wenn sie sicher sind, dass es an der Zieldestination einen Händler gibt, der ihnen ihre Ware abnimmt (Davis 1992: 70). Auch wenn der Gewinn dadurch geringer ausfällt, ziehen sie eine Risikominimierung vor und vermeiden Verluste. Von vorn herein rechnen sie mit geringen Gewinnen und verbuchen alle Zusatzgeschäfte als zusätzlichen Gewinne (Davis 1992: 123).

Während die Zuwaya in wirtschaftlichen Interaktionen mit Fremden die Preise erhöhen und profitable Geschäfte verzeichnen, senken sie bei der eigenen Verwandtschaft die Preise. Innerhalb der Familie unterstützen sie sich, leihen sich Handelswaren aus, auch wenn sie ihr Geld erst zu einem späteren Zeitpunkt, wenn der Leiher zu Geld gekommen ist, erhalten. Dadurch helfen und stärken sie sich gegenseitig (Davis 1992: 120). Ihre Kapitalansammlung resultiert nicht aus marktwirtschaftlichen Konkurrenzsituationen heraus, sondern aus familiären Strukturen, in denen sich das Vermögen ausbreitet und vermehrt, so dass statt einzelner Personen die ganze Gruppe wirtschaftlich gewinnt. Auf dem internationalen Markt sind sie fähig, ihren eigenen Markt zu kontrollieren und ihn durch ihre eigenen Netzwerke zu sichern. So hat der Markt in Kufra die politischen Gesetze des kollektiven Wohls auf seine individuelle Art ohne Regierungskontrolle durchgesetzt. Diejenigen, die sich der Gruppe zugehörig fühlen und sich als egalitär bezeichnen, haben an dem Gemeinwohl teil, das ausschließlich aus weitreichenden verwandtschaftlichen Netzwerken und Verbindungen durch Heiraten besteht (Davis 1992: 124).

6.2.1.4 Kamelhandel in Kufra

Seit den siebziger Jahren hat Kufra einen Umschwung erlebt. Einige der bereits in den siebziger und achtziger Jahren begründeten landwirtschaftlichen Projekte bestehen weiterhin

¹⁴⁹ Für viele Muslime bedeutet *zakāt* eine Tradition, die die Einrichtung eines modernen Sozialstaates vorweggenommen hat und sehen in ihr die Verwirklichung der Idee einer sozialen Gerechtigkeit. *zakāt* und *ṣadaqa* werden häufig als Institution gegenseitiger sozialer Gerechtigkeit beschrieben (Khoury, *et al.* 1991: 27).

und liefern Kufra Einwohnern den täglichen Bedarf an Gemüse und Getreide. Andere sind aufgrund von defekten Sprinkleranlagen bereits wieder aufgegeben.

Der Handel mit landwirtschaftlichen Produkten, wie auch mit industriellen Gütern, Autoersatzteilen und Diesel ist nach wie vor eine wichtige ökonomische Stütze innerhalb der Oasenwirtschaft. So haben sich einige Händler auf den Handel mit landwirtschaftlichen Produkten spezialisiert, derweil haben andere Personen wichtige Positionen innerhalb des Kamelhandels eingenommen. Während auf tschadischen Märkten der Kamelhandel von Zaghawa und Goran dominiert wird, liegt der Kamelhandel in Kufra in den Händen der Zuwaya. Die Kontrolle beginnt bereits vor den Toren der Stadt.

Im Süden Kufras, etwa fünf Kilometer vor der Stadt, befindet sich auf einer Bergkuppe gelegen eine Station der libyschen Polizeibehörde. Diese Station, im Allgemeinen mit „*bawwābat al-Kufra*“, Kufra Tor bezeichnet, ist einer der Punkte, an denen die Stadt offiziell betreten werden kann. Von den höher gelegenen Hügeln haben die Grenzpolizisten einen hervorragenden Ausblick über die vorgelagerte flache Wüstenebene und erkennen mit Ferngläsern herankommende Kamelherden oder Fahrzeuge bereits am Horizont. Von dort beobachten sie, auf welchem Weg die Kamelherden Kufra zu betreten beabsichtigen. Scheinen sie auf dem direkten Weg zur Polizeistation zu laufen, werden sie erst an der Station selbst abgefangen. Wird ihnen unterstellt, dass sie einen anderen Weg einschlagen wollen, um den Markt ungesehen zu betreten ohne die erforderlichen Einfuhrzölle zu zahlen, oder werden sie des Schmuggels verdächtigt, wird ihnen ein Auto der libyschen Grenzpolizei entgegen geschickt. Damit wollen die Polizisten die staatliche Präsenz und Kontrolle verdeutlichen und die Gruppe auf dem gradlinigsten Weg den libyschen Behörden entgegen führen.

Beim Erreichen der Polizeistation werden sie registriert, nach ihrer Herkunft und nach der ungefähren Anzahl der Kamele gefragt sowie je nach Ermessen der Autoritätspersonen auch ihre Ausweise kontrolliert.¹⁵⁰ Bei ihrer Ankunft an der südlichen Polizeistation sind bereits weitere Autoritäten in Kufra über die Kamelgruppe informiert worden. Auf den letzten Kilometern vor dem endgültigen Eintreffen an der Zieldestination kommen ihnen daher Fahrzeuge des Zolls und eventuell der Einwanderungsbehörde oder des Tierarztes entgegen. Diese patrouillieren die Gruppe auf den letzten Metern, um sicher zu gehen, dass keines der Kamele zurückgehalten wird, um die offiziellen Abgaben zu umgehen und damit den Markt inoffiziell zu betreten. Die patrouillierte Gruppe wird in ein großes ummauertes Areal geleitet,

¹⁵⁰ Nur einige der Kamelhirten führen Personalausweise mit. Einige besitzen gar keine Papiere oder leihen sich einen Ausweis eines Bruders oder Freundes. In der Regel erhalten auch diese Personen Eintritt nach Kufra. In seltenen Fällen werden diejenigen ohne Ausweis registriert und müssen sich nach Ankunft bei der Einwanderungsbehörde melden.

das an der südlichen Ausfallsstraße von Kufra gelegen ist und damit das letzte der Stadt zugehörige Areal darstellt. Dieses Areal erstreckt sich auf 675 m Länge und 350 m Breite, womit es 236.250 m² bzw. 23,6 Hektar groß ist. Es ist mit einer etwa 2 m hohen Mauer eingefasst. Im Eingangsbereich befinden sich ein veterinärmedizinisches Gebäude sowie drei nochmals einzeln eingefasste Areale von je 40 x 40 m (1.600 m²) und ein weiteres Areal mit den Ausmaßen von 40 x 60 m (2.400 m²). Eine große Wassertränke, an der einige Dutzend Kamele gleichzeitig getränkt werden können, befindet sich nahe der Veterinärstation. Das ummauerte Areal fasst einige große Kamelherden, die so lange dort gehalten werden, bis alle offiziellen Abgaben in vollem Umfang gezahlt wurden und der Tierarzt die Kamele begutachtet hat. Pro Kamel müssen die Hirten 50 LYD¹⁵¹ (30 €) für Zoll und Tierarzt zahlen. In der Regel müssen sie dort ca. sieben Tage bleiben. Diejenigen mit guten Beziehung oder Netzwerken und schnell entrichteten Abgaben können bereits nach drei bis vier Tagen dieses Areal verlassen und auf den Marktbereich wechseln, um dort ihre Kamele zu veräußern. Während des Aufenthaltes füttern die Hirten ihre Kamele mit Stroh und tränken sie, damit sie wieder zu Kräften kommen. Die Strohbälle müssen sie allerdings von einheimischen libyschen Farmern für 3 LYD das Stück beziehen.

Der Tierarzt begutachtet die erschöpften und entkräfteten Tiere und versorgt die schwächsten von ihnen. Nach Aussage des Tierarztes weisen die ankommenden Kamele in der Regel keine gravierenden Krankheiten auf, denn die Kamele, die bereits vor Beginn der Wüstentour an ernsteren Krankheiten litten, überstehen die Strapazen meist nicht und mussten infolgedessen bereits auf dem Weg zurück gelassen werden. Auf dem Weg sterben in der kalten Jahreszeit von 100 Kamelen gewöhnlich zwischen fünf und zehn Tieren, im Sommer einige mehr; so kann es, wenn der Wasser-Lkw verspätet eintrifft oder verpasst wird, auch zwischen 10 und 20 % Verlust sein. Nur die wirklich gesunden Tiere bewältigen den anstrengenden Weg durch die Wüste, so dass die Quarantäne in Kufra nur einige Tage umfasst und gewiss in erster Linie als Kontrolle über die Steuern und Abgaben dient und weniger als Vorbeugemaßnahme, Krankheiten nach Libyen einzuschleppen. Die häufigsten Krankheiten der angekommenen Kamele sind Hautkrankheiten, die mit Antibiotikum behandelt werden, des Weiteren Durchfallerkrankungen oder blutige, durchgelaufene Sohlen, geschwollene Beine und Gelenke sowie aufgescheuerte Wunden. Auch die stark beanspruchten und körperlich erschöpften Kamele werden durch Injektionen mit Mineralien und Aufbaumitteln versorgt. Nach Aussagen des Tierarztes wird nur etwa ein Drittel der Tiere, die *de facto* auf dem Markt

¹⁵¹ Die im Folgenden verwendeten Umrechnungskurs für LYD, SDD, FCFA und \$ siehe Fußnote 147 oder Anhang.

verkauft werden, tatsächlich auch zum Tierarzt gebracht und auch nur für diese Tiere werden die offiziellen Abgaben bezahlt. Diese Angabe erscheint mir aufgrund der Überwachung der libyschen Behörden, die bereits vor Kufra beginnt, etwas zu niedrig. Aufgrund meiner Beobachtung gehe ich davon aus, dass höchstens 10-20 % der Tiere den Behörden verschwiegen werden können.

Erst wenn die Abgaben bezahlt und die Kamele begutachtet wurden, können die offiziellen Papiere ausgestellt werden und die Hirten mit ihren Kamelen den Marktbereich betreten. Bevor sie das ummauerte Areal verlassen, wird die Herde nochmals in eines der extra abgetrennten Areale getrieben, um die genaue Anzahl zu bestimmen und um sicher zu gehen, dass keine Kamele anderer Herden mit hinaus geschleust werden. Eine Herdengröße von über hundert Tieren kann nur schwer während des Fressens gezählt werden, weshalb die Tiere zum Zählen durch ein enges Tor getrieben werden, um ihre genaue Anzahl ermitteln zu können. Während sich bei meinem Besuch im Dezember 2005 nur zwei Herden dort aufhielten, also etwa 300 Kamele dort warteten, waren es im November 2006 etwa zehn Gruppen, die im veterinärmedizinischen Areal gehalten wurden und auf ihre offiziellen Papiere warteten, also etwa um die 1.500 Kamele, wenn man von einem Durchschnitt von etwa 150 Tieren pro Herde ausgeht.

Der Viehmarkt befindet sich in etwa zwei Kilometer Entfernung von der Veterinärstation, ist ebenfalls am Südrand Kufras gelegen und umfasst ein Gebiet von etwa 500 m x 900 m, also etwa 45 Hektar und weist vier Wasserstellen auf. Während nur ein geringer Bereich dem Kleinvieh, also Ziegen und Schafen vorbehalten ist, die in abgezäunten Arealen gehalten werden, ist der größte Teil für die Vermarktung der Kamele vorgesehen. In kleinen, einfach errichteten Strohütten können die Hirten unterkommen und ihre Kamele in unmittelbarer Nähe dazu halten. Während der Markt einige eingezäunte Pferche aufweist, in denen eine Handvoll Kamelherden auch unbeaufsichtigt bleiben kann, ist der größere Teil der Herden frei und die Hirten damit gefordert, ihre Tiere tagsüber beisammen zu halten und des Nachts mit Beinfesseln zu versehen. Zwar ist der Bewegungsdrang der Kamele nach der strapaziösen Unternehmung sehr eingeschränkt, dennoch wittern sie Wasserstellen und Futter anderer Herden, die sie ungesehen aufsuchen würden. Auf dem Areal des Marktes werden die Kamele mit ausreichend Stroh versorgt und regelmäßig getränkt, um Kraft und verlorenes Gewicht wieder zu erlangen. Wie lange sie auf dem Markt verweilen, bevor sie verkauft werden, hängt von der Marktsituation, der Nachfrage und der Angebotslage ab und kann zwischen einigen Tagen bis zu einem Monat dauern.

In erster Linie werden die Kamele zwischen den Monaten September und Mai nach Kufra getrieben. In den Monaten Juni bis August herrscht in den südlicheren Gefilden des Nord-Tschad Regenzeit, in der die Kamele auf den Weiden nahe der Ortschaften gehalten werden, um die günstige Vegetationszeit für die Kamelhaltung auszunutzen, so dass nur eine geringe Anzahl Kamele in dieser Zeit durch die Wüste geschickt wird. Zwischen den Monaten September bis Dezember dagegen erreichen die meisten Kamele die nördliche Destination; sie sind nach der Regenzeit auf vegetationsreichen Weiden nun gut genährt und gekräftigt. In diesen Monaten können in Kufra daher bis zu 10.000 Kamele im Monat gezählt werden. Genauere Zahlen für registrierte Kamele in Kufra zu erhalten, war nur für November 2006 möglich, wo 10.150 Kamele registriert wurden, laut Aussage eines Informanten mit Einblick in die registrierten Zahlen des laufenden Monats. Zwischen Januar und Mai erreichen durchschnittlich etwa 2.000-3.000 Kamele im Monat Kufra. Im Jahresdurchschnitt, die Sommermonate mitgerechnet, in denen nur eine Handvoll Kamele Kufra erreicht, wurden mir etwa 5.000 Kamele im monatlichen Durchschnitt genannt. Diese Zahl kann sich tatsächlich ergeben, wenn man von 40.000 Kamelen zwischen September und Dezember ausgeht und von 21.000 Kamelen zwischen den Monaten Januar und Mai. Daraus ergibt sich über das ganze Jahr gerechnet ein Durchschnittswert von 5.083 Kamelen pro Monat. Die hohe Anzahl von Kamelen ist vorstellbar, wenn man bedenkt, dass einige wohlhabende Händler vier bis fünfmal im Jahr Kamele nach Kufra schicken. Ein Händler ist mir bekannt, der 2006 allein zehnmal Kamele nach Kufra gesandt hat. Wenn er jedes Mal 330 Kamele nach Kufra bringen lässt, wie bei dem Zeitpunkt, an dem ich seine Kamele begleiten konnte, sind es schon 3.300 Kamele, die allein durch einen Händler in Kufra eintreffen. Sind es nur 20 Händler, die diese Anzahl Kamele in einem Jahr in den Norden schicken, kommt man bereits auf die etwa 60.000 Kamele, die mir als geschätzte Kamelzahlen im Jahr für Kufra angegeben wurden. Auf die Frage, wie oft die einzelnen Hirten im Jahr Kamele nach Kufra treiben, antworteten mir die meisten, dass sie zwischen zwei- bis dreimal im Jahr nach Kufra kommen. Einer der Hirten (Salim) sagte, er sei in den letzten drei Jahren für einen Händler insgesamt zehnmal in Kufra gewesen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Kamelhändler nicht immer dieselben Hirten für die Tour nach Kufra auswählen, sondern ihnen eine Erholungszeit geben, während in der Zeit andere Hirten auf den Weg geschickt werden. Wenn man also davon ausgeht, dass die Händler zwei Teams von Hirten besitzen, die abwechselnd ihre Kamelherden nach Kufra begleiten, senden einige Händler auf jeden Fall vier- bis fünfmal Kamele im Jahr nach Kufra, da die Hirten in der Regel immer für denselben Händler Kamele treiben. Während sich wohlhabende Kamelhändler ihre eigenen großen Kamelherden zusammenstellen, schließen

sich die kleineren Händler zusammen, um auf diese Weise ihre Kamele nach Kufra zu befördern. Für November 2006 sind mir zwölf Kamelherden bekannt, die innerhalb von zehn Tagen nach Kufra geschickt wurden. Wenn man einen Durchschnitt von 150 Tiere pro *risāla* rechnet, beläuft sich die Zahl der Kamele auf etwa 1.800, die allein in einem Zeitraum von zehn Tagen von nur fünf Händlern aus Tiné durch die Wüste getrieben wurden. Diese Anzahl an Kamelherden betrifft den Zeitpunkt kurz vor der Tour, die ich begleiten konnte. Ferner konnte ich von weiteren zehn *rasā'il* ausgehen, die kurz nach uns auf die Wegstrecke geschickt worden sind. Denn aufgrund der Wasser-Lkw, die uns in der Wüste begegnet sind, um den Kamelherden, die nach uns kamen entgegen zu fahren, konnte ich davon ausgehen, dass sich etwa zehn weitere Kamelgruppen hinter uns auf dem Weg befanden. Das sind etwa weitere 1.500 Kamele. Das ergeben bereits etwa 3.300 Kamele, die innerhalb von zwei Wochen im November 2006 aus der Region Tiné nach Kufra kamen.

Die Kamelzahlen sind schwankend, abhängig von der vergangenen Regenzeit im Tschad und dem daraus resultierenden Zustand der Tiere sowie von religiösen, variablen Festen. Während im *ramadān* und zur Zeit des Opferfestes (*īd al-adḥā*) der Bedarf an Tieren steigt, ist er außerhalb von Festzeiten geringer. Ein Zwischenhändler in Kufra erinnerte sich, dass 2003 im *ramadān* etwa 25.000 Kamele im Kufra ankamen, die allerdings in erster Linie aus dem Sudan kamen. Während in den Jahren 2005 / 2006 etwa 95-99 % der Kamele aus dem Tschad kamen und nur einige wenige aus dem Sudan, stammten vor dem Darfur-Konflikt noch etwa 80 % der Tiere aus dem Sudan und nur etwa 20 % der Kamele aus dem Tschad. Ein tschadischer Kamelhändler (Ali) berichtete mir, dass er zuvor vom Sudan aus operierte und von dort Kamele über Awenat nach Libyen sandte. Vom Tschad aus war der Kameltransport erst seit 1990 möglich, nachdem Idriss Déby mit seiner Rebellion¹⁵² die Macht übernommen hatte. Darüber hinaus waren einige Libyer selbst als Kamelhändler tätig und gingen in den Sudan, um dort Kamele einzukaufen und diese nach Kufra zu bringen: Ein libyscher Geschäftsmann berichtete mir, dass er drei Jahre zuvor noch selbst Kamelhändler war und Kamele aus dem Sudan bezog. Er selbst war nach Mellit auf den Markt gefahren, um dort Kamele einzukaufen und sie von dort nach Libyen treiben zu lassen. Aber als 2003, kurz nach Beginn des Darfur-Konfliktes, auf dem Weg vom Sudan nach Libyen 500 Kamele von Zaghawa gestohlen wurden und dabei 48 Personen ums Leben kamen, wurde ihm der Kamelhandel zu gefährlich und eingestellt. Die kurz darauf folgende Grenzschießung

¹⁵² Seine Rebellion „*Mouvement Patriotique du Salut*“ (MPS) richtete sich gegen die bestehende tschadische Regierung von Hissène Habré. Idriss Déby konnte am 1. Dezember 1990 mit seinen Truppen die Macht in N'Djaména übernehmen und bildet seitdem die Regierung. Seine Partei nennt sich nach wie vor „MPS“ (Nanassoum 1995: 58).

zwischen Sudan und Libyen unterbrach alle weiteren Handelsbeziehungen. Seitdem kommen nur noch wenige Kamele aus dem Sudan in Kufra an – und wenn, dann illegal – oder sie werden vom Sudan aus erst in den Tschad nach Tiné getrieben und von dort weiter nach Libyen (Khaled).

2005 begegnete ich auf dem Kamelmarkt in Kufra dennoch einem *ḥabīr* aus dem Sudan, der 70 Kamele aus Malha nach Kufra gebracht hatte. Er hatte den Weg trotz politischer Unruhen angetreten und war unversehrt in Kufra angekommen. Er erzählte, dass er vor einigen Jahren die Strecke häufig hinter sich gebracht hatte, damals kamen die meisten Kamele von Mellit, dem größten Kamelmarkt in Darfur oder aus Hamrat al-Sheikh in Kordofan. Während sich in Mellit die Händler in erster Linie aus Zayadia, Midob und Zaghawa zusammensetzten (Abdel-Rahman el-Rashid 1991: 55), waren es in Kordofan in erster Linie *‘Arab*, wie beispielsweise Kababish, Kawahla, Madjahin und Rizeigat. Während vor 2003 zahlreiche Kamele vom Sudan nach Libyen getrieben wurden, konzentrieren sich die Händler aufgrund der Grenzschließung zwischen Sudan und Libyen nun vorwiegend auf einen Handel mit Ägypten. Dieser *ḥabīr* war dennoch illegal über die Grenze gekommen, was ihm seiner Meinung nach dadurch möglich war, dass sudanesishe Kamele widerstandsfähiger und ausdauernder sind als tschadische und daher keine Wasserlieferung in Libyen benötigen. Das begründete er mit den wenigen Wasserstellen im Sudan, die ihre Kamele an lange Durststrecken gewöhnten. Nachdem er seine Kamele in Malha und ein zweites Mal in der Oase Nukheila getränkt hatte, bewältigten sie den Weg bis nach Kufra, wo sie erst wieder Wasser bekommen haben.¹⁵³ Für den Weg aus Mahla bis Kufra hat er 15 Tage benötigt, und konnte alle Kamele unversehrt nach Kufra bringen (Musa).

Als die Kamele vor der Zuspitzung der politischen Lage in Darfur aus dem Sudan kamen, gingen die Herden über Awenat, wo sie mit Wasser und Stroh versorgt wurden. Die Kamele aus dem Tschad erreichen Kufra über die Punkte Kulukulu und Gazagaza.¹⁵⁴ Weiter nördlich

¹⁵³ Die Wegstrecke zwischen der Oase Nukheila und Kufra beträgt etwa 640 Kilometer. Bei einer täglichen durchschnittlichen Wegstrecke von etwa 70 Kilometern kann die Strecke in 9,1 Tagen zurückgelegt werden und umfasst die gleiche wasserlose Strecke, die Kamele aus dem Tschad zwischen Kufra und der Lkw-Wasserversorgung überbrücken müssen, für die sie etwa 10 Tage benötigen. Während vor der Grenzschließung die Kamelherden in Awenat getränkt wurden, wo sich ebenfalls ein Grenzposten befindet, ist ihm diese Möglichkeit nicht geboten, da er seine Tiere illegal nach Libyen bringt und bei einer Tränkung die Aufmerksamkeit der Behörden verstärkt auf sich lenken würde.

¹⁵⁴ Kulukulu verdankt seinen Namen einem Goranhirten, der sich 1990/91 zusammen mit einem anderen Hirten dort verlaufen haben soll, als er Kamele nach Kufra bringen wollte. Während ihnen das Wasser ausgegangen war und einer der beiden körperlich sehr erschöpft war, ritt der andere nach Sarra, um dort Wasser zu holen und seinem Kumpanen zu helfen. Mit demjenigen, dem dort in der Wüste geholfen wurde, wird der Platz noch heute in Verbindung gebracht, er soll Kulukulu geheißen haben. Seit dem wird dieser Punkt als Wasserstelle für Herden auf dem Weg von Abéché und Kalait kommend genutzt. Von Kulukulu sind es 321 km Luftlinie nach Kufra, 696 km nach Tiné und 643 km nach Kalait.

liegende wichtige Punkte sind Garat al-Hamir¹⁵⁵ und Garat al-Sherif¹⁵⁶, an denen die Tiere bei heißen Temperaturen ein zweites Mal getränkt werden. Während Kulukulu für Herden, die aus Abéché, Biltine und Kalait kommen, auf dem Weg liegt und als erste Wasserstation gilt, ist Gazagaza für Herden aus Tiné von Bedeutung. Bevor dieser Weg genutzt wurde, verlief der Weg entlang der gleichen Routen wie zur Zeit der Sanūsī, von Kufra nach Bushra (Streckenabschnitt ~150 km), Sarra (Streckenabschnitt ~200 km), Ounianga (Streckenabschnitt ~280 km) und von dort entweder nach Demi, Mourdi oder Gouro. Noch heute verläuft die Piste der Lkw entlang dieser Strecke, mit Sarra als offiziellem Grenzübergang. Bevor der Weg über Kulukulu und Gazagaza nach der Machtübernahme Débys 1990 genutzt wurde, wurden die Kamele von Tiné aus in den Sudan, über das *wādi* Howar und nordwärts über Awenat nach Kufra geschickt.

Seit Beginn des Darfur-Konfliktes 2003 und damit der Grenzschließung zwischen Sudan und Libyen 2004, kommen generell weniger Kamele in Kufra an als in den Jahren davor. Dass es sich im Allgemeinen um eine geringere Anzahl handelt, verursacht aber keine weiteren Probleme für die Marktlage in Kufra, denn „Kamele sind wie die Börse, mal sind es mehr mal weniger“ (Yunis).

6.2.1.4.1 Die Vermarktung der Kamele

Die Tiere, die aus dem Tschad kommen, werden zu etwa 60 % aus Tiné und zu etwa 40 % aus Kalait, bzw. Abéché nach Kufra geschickt.¹⁵⁷ Da sich auch die Händler nach der Ausgangsposition ethnisch aufteilen, wickeln etwa zu 60 % Zaghawa-Händler ihre Geschäfte im Kamelhandel in Kufra ab, im Gegensatz zu etwa 40 % Goran und 'Arab-Händlern

Der Name Gazagaza hat seine Wurzeln in „gaz“, was auf Arabisch kleine schwarze Steine bedeutet. Ein wohlhabender Kamelhändler aus Tiné erzählte mir, dass er 1994 der erste war, der Gazagaza als Wasserstelle nutzte. Er hatte damals 126 Kamele zusammen mit einem Goranhändler nach Libyen geschickt. Es war zur Zeit der Sendung sehr heiß gewesen, so dass ein Auto die Kamelherde begleitet hatte. Nach Ankunft auf libyschem Territorium war die Herde sehr durstig geworden. Daraufhin ist das Auto illegal nach Kufra gefahren, um dort jemand aufzusuchen, der den Kamelen Wasser in die Wüste bringen könnte. Auf diese Weise wurde den Kamelen an jene Stelle Wasser in die Wüste gebracht, die heute Gazagaza genannt wird. Daraufhin wurde die motorisierte Wasserversorgung ausgedehnt und professionalisiert, so dass Gazagaza seitdem als Wasserstelle benutzt wird.

Von Gazagaza sind es 685 km Luftlinie nach Tiné, 329 km nach Kufra und 525 km nach Bao.

¹⁵⁵ Unter „Garat al-Hamir“ ist Esselfriedhof zu verstehen. Younis berichtet mir, dass er dort vor einigen Jahren einige tote Esel und zwei Frauen gefunden hatte. Die Frauenleichen trugen traditionelle Kleidung, woraus er schloss, dass es sich um Flüchtlinge gehandelt hatte, die vor den Italienern in die Wüste geflohen und dort verdurstet waren. Auf Younis geht die Bezeichnung des Ortes zurück.

¹⁵⁶ „Garat Sherif“ bedeutet Berg oder Ort von Sherif. Hier sind ähnlich wie am Garat Hamir in der Wüste verdurstete Personen gefunden worden. Einer von ihnen soll Sherif geheißten haben.

¹⁵⁷ Diese Zahl deckt sich mit den vorher im November 2006 beobachteten geschätzten ~3.300 Kamelen, die innerhalb zweier Wochen von Tiné nach Kufra gesandt wurden. Auf einen Monat gerechnet ergibt das ~6.600 Kamele aus Tiné, und bei ~10.000 Kamelen in den Monaten September bis Dezember ergeben dies etwa geschätzte 60 % Kamele aus der Region von Tiné.

(Khaled). Auch von libyscher Seite wurde mir versichert, dass die tschadischen Zaghawa-Händler erst seit einigen Jahren in den Handel involviert sind, in größerem Umfang erst nach der Machtübernahme Débys im Tschad 1990 (Yunis). Damit betätigen sie sich erst seit einigen Jahren im Handel und besitzen somit weniger Erfahrung als ihre Kollegen im Sudan, die bereits seit den 1970er und 1980er Jahren vermehrt im Handel tätig waren und vorwiegend ihre Kamele nach Libyen trieben. Vor dem Darfur-Konflikt waren die Händler in erster Linie *‘arab* aus dem Sudan, während sudanesische Zaghawa-Händler einen geringeren Prozentsatz ausmachten und nach den *‘arab* an zweiter Stelle lagen, während sie den Kamelhandel in den Jahren seit der libysch-sudanesischen Grenzschießung anführen. Durch die Grenzschießung und politischen Konflikte in Darfur haben sich die *‘arab* auf einen Kamelhandel mit Ägypten konzentriert und sind somit in Kufra kaum noch vertreten.

Die meisten Kamele, die auf den Markt gebracht werden, sind junge Kamele zwischen vier und fünf Jahren und nur etwa fünf bis zehn Prozent der Markttiere sind große Kamele, die in erster Linie für den Transport und zum Reiten benötigt werden. Weibliche Kamele sind zwar im Tschad von der Ausfuhr ausgeschlossen, um die Herdenproduktivität und damit die Ressource Kamel zu erhalten, dennoch bringen manche Händler einige Stuten illegal nach Libyen. Einzelne libysche Händler suchen Stuten als Milchtiere für ihre Familien, so dass Stuten in der Regel gesondert verkauft werden, in Kufra bleiben und erst als Fleischtiere weiter gehandelt werden, wenn sie alt sind und keine Milch mehr geben. Außer den Stuten ist der überwiegende Teil der Kamele auf dem Markt in Kufra für den Fleischverzehr vorgesehen. In Libyen werden junge Kamele als Fleischlieferanten aufgrund ihres zarten Fleisches bevorzugt. Sie können, bevor sie als Schlachtvieh verkauft werden, besser gemästet werden als ältere Tiere.

Während ein junges Kamel in Kufra etwa zwischen 350 und 420 € (600-700 LYD) kostet, muss für ein großes etwa 420-540 € (700-900 LYD) gezahlt werden. 2006 waren die Preise im Gegensatz zum Vorjahr etwas gesunken, weil 2006 im Vergleich mehr Kamele auf den Markt gebracht wurden. Die geringeren Kamelzahlen im Jahr 2005 sind auf die schlechte Regenzeit 2005 und auf die Umorientierung im Handel, der nun vom Tschad in Richtung Libyen statt in Richtung Sudan verlief, zurückzuführen. Von verschiedenen Informanten (Issam, Yunis, Khaled) wurde ich darauf hingewiesen, dass es in der Regel einen Preisunterschied zwischen den Kamelen aus dem Sudan und dem Tschad gibt und dass die sudanesischen Kamele in der Regel etwa 60 € (100 LYD) mehr kosten. In der Rangliste stehen die sudanesischen, meist kräftigeren Kamele ganz oben, gefolgt von Kamelen aus Tiné und anschließend Kamelen von Pastoralisten aus den südlicheren Regionen des Tschad.

Von Kufra werden etwa 90 % der Kamele nach Misratha weiter gehandelt. In Libyen gibt es zwei große Kamelmärkte, den größten stellt Kufra dar, gefolgt von Misratha, das an der Mittelmeerküste 200 Kilometer von Tripolis entfernt gelegen ist. Von dort werden einige Tiere nach Tripolis und zu libyschen Verbrauchszentren, aber auch nach Ägypten, Tunesien oder Italien als Fleischtiere weiter gehandelt.

Nachdem die Kamele in Misratha drei Monate lang gemästet wurden, ist ihr Wert erneut angestiegen, so dass ein Preis zwischen 480 und 600 € (800-1000 LYD) für ein junges Kamel und 600-780 € (1.000-1.300 LYD) für ein großes gezahlt werden muss. Dabei sind die Transport- und Futterkosten zu berücksichtigen, denn von Kufra sind die Kamele mindestens zwei Tage per Lkw nach Misratha unterwegs, was etwa 1400 Kilometer von Kufra entfernt liegt. Während die Libyer fette, junge Kamele bevorzugen, werden die großen Kamele oftmals nach Ägypten weiter gehandelt, die dort bevorzugt werden.

Kamelfleisch wird in der täglichen Zubereitung der Mahlzeiten verwendet, in großem Ausmaß aber bei religiösen Festen und bei Hochzeiten, bei denen viele Kamele geschlachtet werden. Bei einer Hochzeit in Kufra, die über mehrere Tage dauert, werden von einigen Gastgebern alleine 40-50 Kamele für die Gästebewirtung benötigt.

Die Kamele, die in Kufra durch einen libyschen Händler bezogen werden, werden per Lkw mit je 20-22 Kamelen in die nördlichen Verbraucherzentren transportiert. Da zwischen Kufra und der Küstenregion eine asphaltierte Straße verläuft, ist es kräfte- und energiesparender, die Tiere per Lkw zu transportieren, als sie weitere 1000 km durch die Wüste zu treiben. Um die Kamele auf die Lkw aufzuladen, wird ein Frontlader verwendet, da keine Rampe zur Verfügung steht. Dazu werden ihnen alle vier Beine mit *'aiqālāt* versehen, ein zusätzliches Seil über den Hals gebunden, das mit den Vorderbeinen verbunden wird, um ein Aufstehen unmöglich zu machen. Je ein weiteres Seil wird den Kamelen unter den Bauch gelegt, eins vorn und eins hinten, welche an der Schaufel des Frontladers befestigt werden. Unter lauten Protesten des Tieres hebt der Frontlader das Kamel hoch in die Luft und setzt es auf dem Lkw wieder ab. Dort wird es neben den bereits aufgeladenen Kamelen platziert. Die Fessel wird ihm nicht entfernt, so dass es auch während der Fahrt nicht aufstehen kann. Das Aufladen geschieht früh morgens zwischen sechs und sieben Uhr, weil die Lkw etwa 1400 Kilometer Wegstrecke bis nach Misratha vor sich haben. Ihre Fahrt treten sich direkt nach dem Aufladen an.



Abbildung 23: Verladung der Kamele in Kufra mittels eines Frontladers



Abbildung 24: Etwa 20 Kamele finden Platz auf einem Lkw, mit dem sie in die Verbraucherzentren an die Mittelmeerküste transportiert werden

6.2.1.4.2 Die Vermittlung der „Wasser- und Futteragentur“

Die bereits erwähnte „Wasser- und Futteragentur“ ist auch bei der Vermittlung der Kamele an libysche Händler involviert. Die Kamelgruppe, die durch eine Agentur bereits mit Wasser und Stroh in der Wüste versorgt wurde, untersteht auch bei den weiteren Schritten der gleichen Agentur. Auch wenn es für die Hirten nicht zwingend notwendig ist, mit derselben Agentur zu kooperieren, scheint es in der Praxis vorwiegend so zu sein. Sobald die Kamele den Marktbereich betreten haben, liefert die gleiche Agentur Strohballen¹⁵⁸ an die Hirten und ‚betreut‘ sie auch weiterhin: Da diese Agentur bereits die ungefähre Anzahl der Tiere kennt und Kenntnis darüber besitzt, wie viele Herden zu welchem Zeitpunkt in Kufra ankommen werden, informiert sie Händler der nördlichen Regionen über verfügbare Kamele und die ungefähre Preislage. Über die Agentur kommen die libyschen Händler zu den Hirten und verhandeln mit ihnen über einzelne Tiere, über die ganze Herde oder einen Großteil davon. Die Agentur fungiert dabei als Vermittler zwischen Händlern und Verkäufern. Die libyschen Großhändler kommen aus verschiedenen Regionen der nördlichen Küstengebiete und gehören unterschiedlichen ethnischen Gruppen an, sind aber ausnahmslos libyscher Nationalität. In vielen Fällen haben tschadische Kamelhändler, in erster Linie die wohlhabenden unter ihnen, die häufiger im Jahr Kamele nach Kufra schicken, einen Verwandten oder eine Vertrauensperson in Kufra stationiert, der die Geschäftsabwicklung anvertraut wird. Wenn keine Vertrauensperson in Kufra stationiert ist, verhandeln einige *hubarā* oder die Hirten mit den libyschen Händlern. In einigen Fällen werden die Geschäfte mit den Großhändlern der nördlichen Regionen direkt über die Agentur abgewickelt und nicht mit den Hirten, dem *habīr* oder einer Vertrauensperson des tschadischen Händlers. Im Gegensatz zu den tschadischen Kamelmärkten gibt es in Kufra keinen *dāmin* (Garant), der sicherstellt, dass die zu veräußernden Kamele nicht gestohlen sind. Auf dem Markt in Kufra werden – wenn überhaupt – nur die Papiere, die auf dem tschadischen Markt beim Verkauf ausgestellt wurden, überprüft. Ferner werden die offiziellen libyschen Papiere über Tierarztgebühren und Einfuhrzölle, soweit vorhanden, eingesehen. Sind keine libyschen Papiere vorhanden, kann es bei der Veräußerung zu Schwierigkeiten und Strafzahlungen kommen, wenn die libyschen Behörden davon in Kenntnis gesetzt werden.

Erst nach dem Kamelverkauf fordert die Agentur ihren Anteil: zum einen müssen die Kosten für die Wasserversorgung in der Wüste beglichen werden. Ebenso werden die Kosten entrichtet, die beim Tierarzt und beim Zoll entstanden sind, sowie die der Strohlieferungen

¹⁵⁸ Die Versorgung der Kamelherden in der Wüste sowie im Marktbereich mit Stroh ist nur durch die landwirtschaftlichen Projekte in Kufra möglich. Da auf vielen der noch bewirtschafteten grünen Kreise Getreide angebaut wird, kann das Stroh nach der Getreideernte als Futtermittel verwendet werden.

auf dem Markt, die bis dahin in voller Höhe von der Agentur vorgestreckt wurden, weil die Hirten kaum Bargeld bei sich tragen. Die Abgaben für den Tierarzt und Zoll beliefen sich auf 30 € (50 LYD) pro Kamel, die Wasserversorgung per Lkw in der Wüste kostet nach Kulukulu und Gazagaza, den beiden am weitesten gelegenen Stationen, 960 € (1.600 LYD) plus je 1,80 € (3 LYD) pro Strohballen. Eine Lieferung nach Saif al-Haitha beläuft sich auf 660 € (1.100 LYD). Mit jedem zusätzlichen Lkw, der dorthin geschickt wurde, steigen die Kosten, ebenso mit zusätzlich zurückgelegten Kilometern. Die anfallenden Kosten sind demzufolge keine festen Kosten, sondern abhängig von Jahreszeit und Temperaturen. Die Kosten variieren, wenn in kalten Zeiten vermehrt Strohballen benötigt werden oder in der heißen Zeit ein Wasser-Lkw allein nicht ausreicht und mehrere Lkw an einen Punkt geschickt werden oder die Herde an zwei Stellen getränkt werden muss. Ebenso steigen die Kosten, wenn sich auf dem Markt das Angebot-Nachfrage-Verhältnis zu Lasten der Lieferanten gestaltet und die Tiere mit teurem Stroh über einen längeren Zeitraum gefüttert werden müssen, bevor sie verkauft werden können. Diese vorgestreckten Kosten der Agentur können erst ausgeglichen werden, wenn alle Tiere verkauft sind und die Hirten Geld von den Großhändlern bekommen haben. Während einige Hirten das Bargeld an sich nehmen und selbst erneut investieren, behält in den überwiegenden Fällen die „Futter- und Wasseragentur“ das Geld bei sich, zieht seinen Teil ab und setzt es auf Wunsch des tschadischen Händlers wieder in Handelsgüter um, die im Tschad benötigt werden. Denn nachdem die Kamele verkauft sind, beziehen die Hirten über dieselbe Agentur Handelsgüter, die sie wiederum in den Tschad mit zurücknehmen und mit denen sie die tschadischen Märkte beliefern. Durch Satellitenkommunikationskontakt zwischen dem *habīr*, der Vertrauensperson oder der Agentur mit dem im Tschad zurückgebliebenen tschadischen Händler, der die dortige Marktlage einschätzen kann, werden die erwirtschafteten Gelder durch den Kamelverkauf in Waren umgesetzt. Es liegt dann im Aufgabenbereich der Agentur, diese Handelsgüter durch Kontakte und eigene Netzwerke in den nördlichen Produktionszentren oder Häfen zu beschaffen, wenn diese nicht in Kufra zu bekommen sind, des Weiteren die Ausfuhrgenehmigungen abzuwickeln und die Güter per Lkw in den Tschad zu schicken.

6.2.1.5 Die Kosten des Kamelhandels

Die Kamelpreise in Kufra lagen im November 2006 für junge Kamele zwischen 350 und 420 € (600-700 LYD)¹⁵⁹ und für große Kamele zwischen 420 und 540 € (700-900 LYD). In den

¹⁵⁹ Umrechnungskurse siehe Fußnoten 147.

Sommermonaten 2006, als in den subsaharischen Zonen Regenzeit war und nur wenige Kamele nach Kufra gesandt werden, lagen laut Aussagen lokaler Händler in Kufra die Preise für junge Kamele zwischen 300 und 360 € (500-600 LYD) und für große zwischen 360 und 450 € (600-750 LYD). In den Sommermonaten sind generell weniger Händler auf dem Markt, so dass die Preise niedriger sind als in den Wintermonaten. Die Kamelpreise sind in den letzten dreißig Jahren allgemein angestiegen. Davis gibt für 1979 an, dass ein Kamel in Kufra um die 400 LYD kostete, was in den Monaten März und April auf 600-650 LYD anstieg (Davis 1992: 119). Für 2004 gibt Young einen Durchschnittspreis von 425 \$ US Dollar (etwa 470 € bzw. etwa 555 LYD) pro Kamel an (Young 2005: 4,11).¹⁶⁰

Ausgehend von einer Kamelherde mit 300 Tieren, die sich aus 290 jungen Kamelen und 10 ausgewachsenen großen als Packtiere genutzten Kamelen zusammensetzt, könnte der Kamelhändler diese folgendermaßen auf dem Markt in Kufra verkaufen: 290 Kamele mit einem Durchschnittspreis von 390 € (650 LYD) und zehn Kamele mit einem Durchschnittspreis von 480 € (800 LYD). Daraus erzielt er eine Einnahme von $290 \times 390 \text{ €} = 113.100 \text{ €}$ (188.500 LYD) plus $10 \times 480 \text{ €} = 4.800 \text{ €}$ (8.000 LYD) also insgesamt 117.900 € (196.500 LYD).

	$290 \times 390 \text{ €} = 113.100 \text{ €}$	junge Kamele
+	$\underline{10 \times 480 \text{ €} = 4.800 \text{ €}}$	ausgewachsene Kamele
	$= 117.900 \text{ €}$	Gesamtertrag von dem Verkauf von 300 Kamelen auf dem Markt in Kufra

Davon sind folgende Abzüge vorzunehmen: Die Agentur, die die Kamele in Kufra in Empfang nimmt und entstandene Kosten in Kufra zunächst übernommen hatte, ferner die erwirtschafteten Gelder in weitere Handelsgüter reinvestiert, organisiert und abfertigt, berechnet zwischen sechs bis zehn Prozent Kommission für ihren Service und ihre Vermittlung. Das ergibt 9.432 € (15.720 LYD) bei durchschnittlichen acht Prozent Kommission. Des Weiteren sind Kosten während der Wüstendurchquerung entstanden, 960 € (1.600 LYD) für den Futter-Wasser-Lkw in der Wüste bis Kulukulu oder Gazagaza, bzw. 660 € (1.100 LYD) für eine Fahrt bis Saif al-Haitha, wenn nur ein Lkw benötigt wurde, plus 1,80 € (3 LYD) pro Strohhallen. In der Regel lädt ein Lkw etwa 200 Strohhallen, um die Kamele in der Wüste zu versorgen. Ferner sind Kosten über 30 € (50 LYD) pro Kamel beim Tierarzt

¹⁶⁰ Dieser Preis ist identisch mit meinen erhobenen Daten. Der angegebene Preis bezieht sich auf Juli 2004, den Zeitraum, in dem Young die Daten erhoben hat und der in die heißen Sommermonate in Kufra und die Regenzeit in den subsaharischen Zonen fällt.

für eine veterinärmedizinische Untersuchung und den libyschen Einfuhrzoll entstanden. Ebenso wurden weitere Strohballen in der Zeit benötigt, in der die Kamele auf dem Markt gehalten wurden, bevor sie verkauft werden konnten. Für diesen Zeitraum sollen weitere 400 Strohballen berechnet werden. Danach ergibt sich folgende Rechnung:

117.900 € (196.500 LYD)	Erlös nach Verkauf der 300 Kamele
- 9.432 € (15.720 LYD)	8 % Kommission für die Futter/Wasseragentur
- 960 € (1.600 LYD)	Lieferung des Wasser-Futter-Lkw bis nach Gazagaza
- 1.080 € (1.800 LYD)	600 Strohballen à 1,80 € (3 LYD) (200 in der Wüste, 400 in Kufra)
- <u>9.000 € (15.000 LYD)</u>	Tierarzt / Steuern für 300 Kamele, 30 € (50 LYD) pro Kamel
= 97.428 € (162.380 LYD)	

Nach Abzug von Tierarztkosten, Steuern, Wasserlieferungen, Stroh und Kommission der Agentur behält der Kamelhändler noch 97.428 € (162.380 LYD) zur Verfügung. Die Abgaben von insgesamt 20.472 € (34.120 LYD) auf 300 Kamele entsprechen einer Abgabe von etwa 68 € (113,73 LYD) pro Kamel. Die Zahlen decken sich mit den Angaben verschiedener Händler, die etwa 100 LYD (60 €) an Abzügen pro Kamel angaben (Hussein).

Des Weiteren muss der Kamelhändler für den Lohn der Hirten aufkommen, die die Kamele durch die Wüste begleitet haben sowie für deren Versorgung und Verpflegung. Die Hirten erhalten zwischen 180 und 210 € (300-350 LYD) für die Unternehmung. Bei acht Hirten kann die Rechnung folgendermaßen aussehen: Der *ḥabīr* bekommt in der Regel ein bis zwei Kamele aus der Zuchtherde des Händlers im Tschad zur Aufstockung einer eigenen Herde. Da der Kamelhändler diese Kamele aus seiner eigenen Herde entnimmt, werden diese hier nicht berücksichtigt.¹⁶¹ Lohnhirten nutzen oft die Möglichkeit, Kamele nach Kufra zu treiben, um illegal nach Libyen einzuwandern, in der Hoffnung dort Arbeit zu finden oder das Land in Richtung Europa verlassen zu können. Daher bekommen diese Personen keinen Lohn für ihr Kameltreiben, das illegale Einschleusen ist gewissermaßen ihr Lohn. Mit dieser Möglichkeit, günstig nach Libyen eingeschleppt zu werden, gelangen jährlich einige Kamelhirten, die für einen Kamelhändler billige Arbeitskräfte darstellen, nach Libyen, so dass einige Händler

¹⁶¹ Young gibt für einen Kameltreiber, der zwischen dem sudanesischen Mellit und Kufra unterwegs ist (die Strecke ist etwa 130 km länger als von Tiné aus) Angaben von 188 \$ (etwa 142 €) an und 1.128 \$ (855 €) für einen *ḥabīr* (Young 2005: 5:13).

gerne einzelne Hirten dieser Art auf dem Weg durch die Wüste mitnehmen, wie auch Young beobachtete (Young 2005: 5, 12). So bekommen von den acht Hirten vielleicht noch sechs einen Lohn ausgezahlt, der sich auf insgesamt 1.170 € (1.950 LYD) (6 x 195 €) beläuft. Für die Verpflegung während der Wüstenstrecke benötigen die Hirten einen Sack Hirse, einen halben Sack Zucker, zwei bis drei Korro¹⁶² Zwiebeln, einen Korro Tomaten, einen Korro Fleisch, etwas Okra, Tee und Öl, was bereits auf dem tschadischen Markt bezogen wurde:

1 Sack Hirse	8.000 SDD ¹⁶³	
½ Sharwal Zucker	7.500	
3 Korro Zwiebeln	600	
1 Korro Tomaten	250	
1 Korro Fleisch	800	
<u>5 Liter Öl</u>	<u>1.500</u>	
=	18.650 SDD	Ausgaben für Lebensmittel der Hirten.
=	69 € ¹⁶⁴	

Zu den 69 € (18.650 SDD) kommen geringe Kosten für Tee und Okra, sowie Ausgaben für Ausrüstungsgegenstände der Hirten. Letztere seien nochmals mit 73 € (20.000 SDD) veranschlagt, sowie die Versorgung der Hirten in Kufra, die mit weiteren 73 € (20.000 SDD) geschätzt wird. Damit ergeben sich aufgerundet etwa 220 € (60.000 SDD), die für Ausrüstung und Verpflegung der Hirten gerechnet werden müssen.

97.428 € (162.380 LYD)	Gewinne aus dem Kamelverkauf nach Abzug von Steuern etc.
- 1.170 € (1.950 LYD)	Lohn für sechs Hirten
- <u>220 € (353 LYD)</u>	Versorgung von Hirten
= 96.038 € (160.077 LYD)	

Ferner müssen Satelliten-Telefonkosten zwischen Händler und *habīr* während der Wüstendurchquerung berechnet werden, die mit zwei Telefonkarten à 21 € (35 LYD) und einer Dieselfüllung von 90 Litern ~ 73 € (48.000 FCFA¹⁶⁵) für das Fahrzeug des Händlers, um

¹⁶² Auf den tschadischen Märkten übliche Schüsseleinheit. Ein Korro Zwiebeln sind etwa 2kg, ein Korro Tomaten etwa 750g und ein Korro Fleisch etwa 1,5kg.

¹⁶³ Sudanischer Dinar (SDD). Umrechnungskurs siehe Fußnote 147. Die folgenden Angaben der Beträge sind entweder auf- oder abgerundet, um auf Zahlen hinter dem Komma zu verzichten.

¹⁶⁴ Umrechnungskurs siehe Fußnote 147.

¹⁶⁵ Umrechnungskurs siehe Fußnote 147.

seine Kamele aufzusuchen, sie loszuschicken und die Hirten mit den Notwendigkeiten zu versorgen, angerechnet werden.

	96.038 €	
-	42 €	2 Thuraya-Telefonkarten á 21 € (35 LYD)
-	<u>73 €</u>	90 Liter Diesel
=	95.923 €	

Bisher nicht berücksichtigt wurden Kosten, die im Tschad entstanden sind. Hier sind vor allem Ausfuhrsteuern und Gebühren, die auf dem Markt entstanden sind, zu nennen. Die Abzüge im Tschad auf dem Markt in Tiné belaufen sich auf 8.320 FCFA als Ausfuhrsteuern für den Zoll, 1.500 FCFA für eine veterinärmedizinische Untersuchung und 2.500 FCFA für den Bürgermeister, also insgesamt 12.320 FCFA (19 €) pro Kamel, bei 300 Kamelen insgesamt auf 3.696.000 FCFA (5.635 €). Auf dem Markt in Abéché entstehen dem Kamelhändler Kosten über 6.000 FCFA pro Kamel: 2.500 FCFA für den *dāmin* (Garant), 1.000 FCFA für den Zwischenhändler, 500 FCFA Steuern für den Sultan und 2.000 FCFA Steuern für die Regierung, bzw. den Bürgermeister, plus zusätzliche 8.320 FCFA Ausfuhrsteuern, die in den nördlichen Grenzstationen zu begleichen sind, also insgesamt 14.320 FCFA (22 €) pro Kamel, wenn es auf dem Markt in Abéché bezogen wird.

Zu berücksichtigen bei diesen Kosten ist allerdings, dass diese Gebühren im Tschad, wenn überhaupt, nur selten in voller Höhe gezahlt werden. Familiäre Netzwerke, ethnische Zugehörigkeit und die Peripherie des Marktes und der Region begünstigen die Möglichkeit, offizielle Stellen und Abgaben zu umgehen, Kamele illegal auszuführen und somit Gelder zu sparen.¹⁶⁶ Aussagen von Informanten zufolge werden etwa für zehn Prozent der Kamele offizielle Abgaben gezahlt.¹⁶⁷ Davon ausgehend, dass diese Steuern in Tiné gezahlt werden, ergeben sich für Steuern von zehn Prozent der Kamele bei einer Herdengröße von 300 Tieren weitere 369.600 FCFA (563 €).

¹⁶⁶ Inoffizieller Grenzhandel, bei dem offizielle Gebühren umgangen werden, existiert in verschiedenen Regionen Afrikas (siehe Ackello-Ogutu 1997; Little 2004; Little 2007; Teka, *et al.* 1999).

¹⁶⁷ In der Statistik des tschadischen Ministeriums für Viehwirtschaft sind für das Jahr 2005 insgesamt 442 exportierte Kamele verzeichnet: 143 nach Libyen, 299 nach Nigeria. Für 2004 lag die Zahl der exportierten Kamele nach Libyen und in den Sudan noch bei 502 Kamelen. Die geringeren Zahlen für 2005 sind in Verbindung mit der Grenzschießung zwischen Tschad und Sudan aufgrund des Darfur-Konfliktes zu sehen. Die geringe Zahl von jährlich 143 nach Libyen exportierten Kamelen in 2005 lässt erkennen, dass offizielle Statistiken zum einen fehlerhaft sind, zum anderen die exportierten Kamele schlichtweg nicht auftauchen, demnach sicherlich auch keine offiziellen Steuern gezahlt wurden (Tschad 2005: 28; Tschad 2004: 28).

30 x 19 € = 570 € Ausfuhrsteuern im Tschad für 10 % der Kamele

Des Weiteren sind Dieselkosten, die dem Kamelhändler entstanden sind, um auf den verschiedenen Märkten der Region Kamele zu erwerben, sowie einige Telefonkosten zu berücksichtigen. Diese sollen hier mit 70,00 LYD für zwei Thuraya-Satelliten-Telefonkarten á 21 € und 180 Liter Diesel für 146 € berechnet werden.

42 €	2 Thuraya-Telefonkarten á 21 €
+ 146 €	180 Liter Diesel
<u>188 €</u>	

Diese im Tschad entstandenen Kosten ergeben folgendes Endresultat:

95.923 €	Erlös aus dem Kamelverkauf in Kufra nach Abzügen
- 570 €	Tschadische Ausfuhrsteuer für 10 % der Kamele
- <u>188 €</u>	Telefonkosten und Diesel während des Kamelkaufes
= 95.165 €	

Nach den verschiedenen Abgaben stehen dem Kamelhändler also abgerundet¹⁶⁸ etwa 94.800 € aus dem Kamelverkauf von 300 Kamelen zur Verfügung, die er in Handelsware reinvestieren kann und dies auch in den allermeisten Fällen macht, da ein Rücktransport von Bargeld auf dem Wüstenweg zu gefährlich ist und es einen Banktransfer von Kufra in den Tschad nicht gibt. Die Gelder, die ihm zur Verfügung stehen, stellen nicht die reinen Gewinnkosten dar, da die Kosten für den Kamelkauf im Tschad abgezogen werden müssen, ihm aber bei einem Verkauf der Tiere in Kufra zur Reinvestition wieder zur Verfügung stehen. Die Kosten für Wasser, Stroh, Tierarzt, ect. beliefen sich insgesamt auf etwa 23.100 €, was auf das einzelne Kamel gerechnet etwa 77 € ergibt.

Im Tschad lagen 2006 die Preise für junge Kamele zwischen 184 und 312 € (50.000-85.000 SDD) und zwischen 294 und 588 € (80.000-160.000 SDD) für große Lastkamele. Der Kamelhändler hat im Tschad also 290 Kamele für je etwa 248 € (67.500 SDD) im Durchschnitt gekauft, insgesamt zu einer Summe von 71.920 € und des Weiteren zehn

¹⁶⁸ Einige Kosten mögen zusätzlich in Kufra entstehen, wie beispielsweise die Unterhaltung einer stationären Vertrauensperson und weiteren unvorhergesehenen Kosten, die hier mit etwa 365 € veranschlagt werden sollen, so dass im Folgenden mit 94.800 € weiter gerechnet werden wird.

Lastkamele im Durchschnitt für je 440 € (120.000 SDD), also 4.400 € und hat folglich 300 Kamele für insgesamt 76.320 € bezogen.

	290 x 248 €	= 71.920 €	junge Kamele
+	<u>10 x 440 €</u>	= 4.400 €	Lastkamele
=		76.320 €	Ausgaben für 300 Kamele im Tschad

Wird die Investition der 300 Kamele von den in Kufra zur Verfügung stehenden 94.800 € subtrahiert, so erzielt der Kamelhändler einen Reingewinn von 18.480 €. Auf die 300 Kamele gerechnet, ergibt dies einen Gewinn von gerundeten 62 € pro Kamel.

	94.800 €	Erlös aus dem Kamelverkauf in Kufra
-	<u>76.320 €</u>	Investition in 300 Kamele im Tschad
=	18.480 €	Reingewinn (geteilt durch 300 Kamele = gerundet etwa 62 € Gewinn pro Kamel)

Der Reingewinn von 62 € pro Kamel entspricht etwa 82 US Dollar. Das entspricht in etwa der mir gegenüber geäußerten Angabe von einem ungefähren Reingewinn von 100 US Dollar pro Kamel in Kufra.

Bisher nicht berücksichtigt wurden variable Gewinnschwankungen, die sich durch Kamelverluste auf dem Weg ergeben können. Auf den meisten Touren müssen einige Kamele auf dem Weg zurückgelassen werden, weil sie körperlich nicht mehr in der Lage sind, den strapaziösen Weg fortzusetzen. Bei dieser Rechnung liegt die Spanne bei 57 Kamelen, die auf dem Weg verloren gehen könnten, wenn man von einem Verkaufspreis von 390 € (650 LYD) pro Kamel ausgeht, bis sich die Transsahara-Handelsaktion nicht mehr lohnt und sich die Kosten ausgleichen, bzw. darüber hinaus der Handel ein Minusgeschäft wird:

	233 x 390 €	= 90.870 €	Verkauf von 233 jungen Kamelen
+	10 x 480 €	= <u>4.800 €</u>	Verkauf von 10 ausgewachsenen Kamelen
=		95.670 €	Erlös aus dem Kamelverkauf von 243 Kamelen auf dem Markt Kufra
-		7.654 €	8 % Kommission
-		960 €	Wasser-Lkw

-	1.080 €	Stroh
-	7.290 €	Steuern, 243 x 30 €
-	220 €	Versorgung der Hirten
-	1.170 €	Lohn Hirten
-	115 €	Telefonkosten, Diesel während der Unternehmung
-	563 €	Tschadische Ausfuhrsteuer für 10 % der Kamele
-	<u>188 €</u>	Telefonkosten, Diesel in der Zeit des Kamelkaufes
=	76.430 €	Erlös nach Abgaben
-	<u>76.320 €</u>	Kamelkauf von 300 Kamelen im Tschad
=	110 €	Reingewinn bei Kamelverlusten von 57 Tieren auf dem Weg

Der Verlust von 57 von 300 Tieren entspricht 19 %, der als Puffer in die Gewinnspanne eingerechnet wird. In der Regel sind pro 100 Kamele fünf bis zehn zurückgelassene Kamele zu verzeichnen, in der heißen Zeit allerdings oder wenn Hirten und Tiere besonderen Gefahren ausgesetzt sind, wie z.B. während Sandstürmen oder bei Nichterreichen des Wasser-Lkw, können auch Verluste zwischen 10 und 20 % registriert werden.

Es versteht sich, dass alle oben angegebenen Daten Durchschnittswerte sind und auf keinen festen Ausgaben beruhen. Alle Abgaben sind verhandel- und manipulierbar, variabel und von der momentanen Marktsituation abhängig. Ebenso haben soziale Netzwerke, Währungsschwankungen, Verhandlungsgeschick des Händlers, Angebots- und Nachfragesituationen einen direkten und entscheidenden Einfluss auf die tatsächlich zu zahlenden Preise und Abgaben und entsprechen nicht in jedem einzelnen Fall diesem Beispiel. Die variierenden und zu manipulierenden Gesamtkosten können den tatsächlichen Reingewinn nach unten oder oben verschieben. Diese angestellte Rechnung stellt daher eine ungefähre Berechnung dar und stützt sich dabei auf Preisangaben von 2006.

6.2.1.6 Reinvestition der Gelder aus dem Kamelhandel: Kamele gegen Zucker

Nach dem Kamelverkauf reinvestieren die tschadischen Kamelhändler mit wenigen Ausnahmen ihre erwirtschafteten Gelder in Zucker. Die wenigen Ausnahmen umfassen Softdrinks, hier in erster Linie Pepsi, ferner Nudeln, Tomatendosen und Mehl. Dabei nimmt Zucker aber den größten Teil ein, so dass ein libyscher Kamelhändler mir gegenüber behauptete, „die tschadischen Händler kaufen zu 99 % Zucker in Kufra ein“. Nur selten ist Zucker in großen Mengen in Kufra erhältlich, so dass dieser je nach preislichem Vorteil aus den nördlichen Mittelmeerhäfen wie Benghazi oder Alexandria bezogen werden muss. Für den überregionalen Bezug des Zuckers beauftragt die Futter- und Wasseragentur ein lokales, meist familiengeführtes Transportunternehmen in Kufra und schickt mehrere Lkw in den Hafen von Benghazi oder Alexandria, um die angeforderten Handelsgüter dort zu beziehen. Vielfach nutzen Zaghawa-Kamelhändler ihre verwandtschaftlichen Netzwerke nach Dubai, um dort günstigeren Zucker zu beziehen, der von dem Golfstaat nach Benghazi verschifft wird und von der Agentur in Kufra dort geholt wird. Überwiegend kommt der Zucker, der auf diese Weise gehandelt wird, ursprünglich aus Brasilien oder aus der Europäischen Union. Um Zucker aus Alexandria zu beziehen, benötigt ein Lkw von Kufra aus hin und zurück etwa zehn bis 15 Tage. Der Zucker wird als Transitware deklariert und nach Kufra transportiert. In Kufra wird die Transitware vom Zoll kontrolliert und erst nach Aushändigung der offiziellen Ausfuhrpapiere genehmigen die libyschen Behörden dem Lkw, die Grenze zum Tschad zu passieren und den Zucker auszuführen. Von Kufra aus fahren die Lkw durch die Sahara weitere zehn bis 15 Tage. Nachdem ein Kamelhändler Zucker in Kufra angefordert hat, kann somit ein Monat vergehen, bis der Zucker im Tschad ist. Die Dauer verlängert sich erheblich, wenn unterwegs Pannen entstehen und Ersatzteile aus Kufra geholt werden müssen. Da dies oft vorkommt, kann sich die Lieferung des Zuckers auf zwei Monate ausdehnen. Die meisten Lkw werden weit über ihr zulässiges Gesamtgewicht beladen, was die Fahrt durch das unwegsame Gebiet zusätzlich erschwert und die durchschnittliche Geschwindigkeit in dem tiefen Sand auf etwa 8 km/h herab setzt. Damit legen die Lkw die Strecke kaum schneller zurück als die Kamele. Bis die Hirten die Kamele nach Kufra getrieben, die Tiere verkauft, dort auf die Zucker-Lkw gewartet haben und mit diesen wieder zu ihrem Ausgangspunkt zurückgefahren sind, können drei Monate vergangen sein.

Meiner Beobachtung zur Folge nimmt Zucker als Reinvestitionsware auf jeden Fall den größten Teil ein, auch wenn vielleicht 99 % etwas zu hoch gegriffen ist. Denn einen gewissen Anteil, der sicherlich über einem Prozent liegt, nimmt die Handelsware Erfrischungsgetränke ein, darunter in erster Linie Pepsi. Wenn man bedenkt, dass Erfrischungsgetränke zu großen

Teilen aus Zucker bestehen und damit als Flüssigzucker betrachtet werden könnten, könnten die geschätzten 99 % der Realität entsprechen, denn Handelswaren, wie Tomatenkonserven, Mehl, Kleidung oder andere industrielle Güter, die aus dem Kamelhandel bezogen wurden, konnte ich nur selten beobachten und sie machen einen geringen Prozentsatz aus. Zwar werden auch diese Waren, die auf tschadischen Märkten zu finden sind, in Kufra bezogen, aber in der Regel nicht von den Kamelhändlern, sondern von anderen tschadischen Händlern. Während die sudanesischen Kamelhändler noch vor einigen Jahren neben Zucker auch Kleidung, Nudeln, Tomatenkonserven und andere Lebensmittel in größeren Mengen mit in den Sudan zurück genommen haben, konzentrieren sich die tschadischen Kamelhändler vorwiegend auf Zucker als reinvestierte Handelsware.¹⁶⁹ Dieser Unterschied ist in Verbindung mit der sudanesischen Zuckerraffinerie *Kenana Sugar Company* zu sehen, die mit einer jährlichen Produktion von 400.000 Tonnen weißen Zuckers¹⁷⁰ große Teile des Sudan mit Zucker versorgt. Während vor dem Darfur-Konflikt und noch 2004 einige Zuckersäcke der sudanesischen Raffinerie auf tschadischen Märkten angeboten wurden, ist mit der Grenzschießung zwischen Tschad und Sudan die Handelsverbindung zwischen den beiden Ländern zum Erliegen gekommen. Damit war dem Handel mit sudanesischem Zucker auf tschadischen Märkten ein Ende bereitet und mit Ausbruch des Konflikts mussten andere Bezugsquellen erschlossen werden. Der jährliche Produktionsumfang von durchschnittlichen 30.000 Tonnen der tschadischen *Compagnie Sucrière du Tchad (CST)*¹⁷¹ reicht nicht aus, um das ganze Land mit Zucker zu versorgen. Besonders der Osten, der von den „süßen Produktionszentren“ im Süden des Landes weit entfernt liegt, ist auf weitere Bezugsquellen angewiesen, und die Menschen in dieser Region verzehren daher vorwiegend importierten Zucker.

Dass vor dem Darfur-Konflikt sudanesische Händler trotz der Zuckerraffinerie im eigenen Land auch Zucker aus Libyen bezogen, lag daran, dass ein großer Teil des sudanesischen Zuckers als profitable Exportware gehandelt wurde und ausländische Investoren einen Anteil an dem Unternehmen besitzen.¹⁷² Als Exportware wurde er auch auf tschadische Märkte geliefert, von wo er weiter nach Kamerun und in die Zentralafrikanische Republik gehandelt

¹⁶⁹ Das bestätigte mir ein tschadischer Kamelhändler, der zurzeit seine Gelder ausschließlich in Zucker und Pepsi reinvestiert, und bereits vor 1990 einige Male Kamele von Al-Fasher aus nach Libyen geschickt hatte. Er hatte damals in erster Linie Decken, Matratzen, Milch, Tomatenkonserven und Nudeln zurückgebracht, aber keinen Zucker.

¹⁷⁰ <http://www.kenana.com/broadband/kenana.htm>, Zugang 14.05.2008.

¹⁷¹ <http://www.fao.org/tc/tca/work05/Tchad.pdf>, Zugang 14.05.2008.

¹⁷² Sudan besitzt zu 45,74 % Anteile an der Kenana Sugar Company, Kuwait zu 30,5%, Saudi Arabien zu 10,92% sowie einige weitere kleinere Investoren. <http://www.kenana.com/broadband/kenana.htm>, Zugang 14.05.2008.

wurde; im eigenen Land war der sudanesischer Zucker teils nicht zu bekommen oder teuer. Der Handel mit sudanesischem Zucker wurde mit den politischen Unruhen in Darfur unterbrochen, so dass der Großteil des Zuckers für die osttschadischen Märkte während des Darfur-Konfliktes über die libysche Bezugsquelle bezogen und von dort weiter in die angrenzenden Regionen der Zentralafrikanischen Republik und in die sudanesischer Grenzregion gehandelt wird. Zucker hat besonders in der letzten Dekade an Bedeutung gewonnen und wird in großen Mengen verzehrt. Während bis vor wenigen Jahren noch Dattelsirup vielfach als Süßungsmittel verwendet wurde, ist Zucker in den letzten Jahren auch für die weniger wohlhabende Bevölkerung erschwinglich und wichtig geworden. Besonders Pastoralisten, die mit ihren Tieren oft monatelang von Dörfern und damit Märkten entfernt sind, leben ausschließlich von Kamelmilch, Fleisch, Hirse, Tee und Zucker. Da sie auf der Weide keinen Zugang zu industriellen Backwaren, Erfrischungsgetränken, Süßigkeiten oder frischem Obst haben, stellt weißer Kristallzucker, der zusammen mit Tee verzehrt wird, die Hauptzufuhr an Kohlenhydraten dar. Die nomadischen und semi-nomadischen Gruppen sind damit ein wichtiger Abnehmer des Zuckers. Aber auch in den Dörfern, Siedlungen und Städten hat Zucker einen besonderen Stellenwert und ist bei Festen sowie bei der täglichen Gästebewirtung unentbehrlich. In den folgenden Kapiteln soll der Zuckerverzehr der Nomaden und der Verbrauch in den Haushalten noch näher beleuchtet werden.

6.2.1.7 Kosten bei der Reinvestition von Erträgen des Kamelhandels in Zucker

Die Erträge aus dem Kamelverkauf in Kufra, die in erster Linie in Zucker reinvestiert werden, werden in Form von Zuckersäcken per Lkw zu tschadischen Märkten transferiert. Die Reinvestition der Gelder nimmt die „Futter- und Wasser-Agentur“ in Kufra vor, die bereits die Kamele in der Wüste mit Wasser versorgt hat und von Kufra aus den Zucker¹⁷³ entweder aus dem Hafen von Benghazi oder aus dem ägyptischen Hafen von Alexandria bezieht. Im Hafen von Alexandria sind die Zuckerpreise in der Regel etwas niedriger, die Transportkosten dorthin allerdings etwas höher als nach Benghazi. 2006 lag der Zuckerpreis an der libyschen Mittelmeerküste für eine Tonne bei 280 €, bzw. bei 14 € pro Sack (50 kg) Zucker. Durch Fahrtkosten von Kufra zunächst an die Mittelmeerküste und Transportkosten von dort zurück nach Kufra und weiter nach Süden zu tschadischen Märkten sowie zusätzlichen libyschen Ausfuhrsteuern wird der Zuckersack in Kufra mit 32 € (53 LYD) gehandelt. Ein Lkw fasst

¹⁷³ Der Zucker kommt in erster Linie aus Brasilien oder der Europäischen Union und wird oft über Dubai und von dort über die Häfen Benghazi und Alexandria bezogen.

540 Zuckersäcke à 50 kg und lädt damit 27 Tonnen, womit er bereits überladen ist.¹⁷⁴ Der tschadische Kamelhändler zahlt für einen Lkw voll Zuckersäcke 17.172 € (28.620 LYD). Diese Kosten beinhalten etwa 7.571 € nur für die Handelsware Zucker und etwa 9.601 € Transportkosten der süßen Handelsware für die Fahrt in den Tschad, inklusive zusätzlicher libyscher Ausfuhrgebühren.

Während des Zuckertransportes in den Tschad fallen weitere Gebühren an, in erster Linie tschadische Einfuhrzölle. Was die Höhe dieser Gebühren betrifft, so variieren die Angaben darüber. Das lässt sich damit erklären, dass auch hier die Gebühren nicht in voller Höhe geleistet werden, sondern Gebühren verhandelbar sind. Die offiziellen Einfuhrgebühren für Zucker belaufen sich nach Aussage von Zollbeschäftigten und Lkw-Fahrern auf 24 € (15.500 FCFA) pro Sack Zucker. Allerdings scheint die gängige Verhandlungsbasis so zu sein, dass von den 540 Säcken pro Lkw nur für 150 Säcke Einfuhrgebühren gezahlt werden: Die Gebühren von 100 Zuckersäcken gelangen in die Staatskasse, während die Gelder für 50 Zuckersäcke in die Taschen der Zollbeschäftigten fließen, wie sich aus den Aussagen verschiedener Informanten interpretieren lässt. Auf dem Weg von Kufra nach Tiné ist die Verzollung in Bahay, 60 km nördlich von Tiné, vorzunehmen. Hier entstehen also Kosten, die sich nach Aussagen meiner Informanten auf etwa $150 \times 24 \text{ €} = 3.600 \text{ €}$ (2.325.000 FCFA) belaufen. Des Weiteren sind je etwa 457 € (300.000 FCFA) in Bao, nördlich von Tiné und Bahay gelegen, und in Tiné selbst zu entrichten.

	3.600 €	Zollgebühren für 150 Zuckersäcke à 24 € in Bahay
+	457 €	Abgaben in Bao
+	<u>457 €</u>	Abgaben in Tiné
=	4.514 €	Kosten des Zucker-Lkw, die auf dem Weg in den Tschad entstehen ¹⁷⁵

Werden diese Kosten zu den bereits angefallenen Lkw-Kosten addiert, die der Kamelhändler in Kufra zu entrichten hat, so entsteht folgende Endsumme, die für einen Lkw voller Zucker gezahlt werden muss:

¹⁷⁴ Der meist genutzt Lkw-Typ für die Transsahara-Transporte ist ein dreiachsiger Mercedes-Benz LAK 2624 mit 18-26t zulässigem Gesamtgewicht.

¹⁷⁵ Es sei erneut angemerkt, dass es sich auch bei dieser Summe nur um eine geschätzte ungefähre Größe handelt und die tatsächlich zu entrichtenden Summen davon abweichen und variieren können: die Höhe der Abgabe richtet sich nach ethnischer Zugehörigkeit, Verhandlungsgeschick, Verwandtschaftsgrad zum Zollbeamten und Marktlage. Kommastellen ergeben sich aus den geschätzten Durchschnittswerten der Fremdwährung.

17.172 €	Kosten für 540 Säcke Zucker und Lkw-Transportkosten
+ 4.514 €	Kosten im Tschad
<hr/>	
= 21.686 €	Gesamtkosten für einen Lkw mit Zucker geladen

Die Reinvestition der Gelder aus dem Kamelverkauf in Kufra in eine Zuckerladung mit 540 Zuckersäcken und deren Transport auf einen tschadischen Markt kostet einen Kamelhändler insgesamt ungefähr 21.686 €. Ausgehend von 94.800 € (158.000 LYD), die ihm aus dem Verkauf von 300 Kamelen auf dem Markt in Kufra nach Abzügen zur Verfügung stehen, kann der Händler seine Erträge in etwa 4,4 Lkw voll Zucker reinvestieren und diese zurück in den Tschad transportieren lassen. Die 4,4 Lkw, mit je 540 Zuckersäcken beladen, bestücken die Märkte im Tschad mit insgesamt 2.376 Zuckersäcken à 50 kg, bzw. insgesamt 118.800 kg Zucker. Bei diesem Ergebnis entsprechen etwa 68 Kamele einem Zucker-Lkw, bzw. 68 Kamele etwa 27.000 kg Zucker, bzw. ein Kamel etwa 397 kg Zucker.

Der Preis für einen Sack Zucker lag auf dem Markt in Tiné 2006 bei 49 € (32.000 FCFA)¹⁷⁶, während er seit 2003 jährlich um etwa 0,75 € (500 FCFA) angestiegen ist.¹⁷⁷ Verkauft der Händler die 2.376 Zuckersäcke zu dem Preis von 49 € auf dem Markt in Tiné, so erhält er einen Ertrag von insgesamt 116.424 €.

2.376 Zuckersäcke à 49 € = 116.424 €	Erlös aus dem Zuckerverkauf in Tiné
--------------------------------------	-------------------------------------

Durch die 94.800 € (158.000 LYD), die der Kamelhändler in 4,4 Zucker-Lkw in Kufra reinvestieren konnte, erhält er insgesamt einen Reingewinn von 21.624 €, bzw. 4.915 € pro Lkw.

116.424 €	Erlös aus dem Zuckerverkauf in Tiné
- 94.800 €	Reinvestition in 4,4 Zucker-Lkw in Kufra
<hr/>	

¹⁷⁶ Wenn für alle 540 Zuckersäcke die offiziellen Einfuhrgebühren von 24 € (15.500 FCFA) pro 50 kg Sack Zucker gezahlt werden würden, könnte sich dieser Preis nicht halten. 540 x 24 € = 12.960 € Einfuhrzölle, plus 540 x 32 € = 17.280 € Einkauf und Transport in Kufra, plus 2 x 457 € = 914 € Abgaben in Tiné und Bahay, ergibt Gesamtkosten von 31.154 €, woraus sich ein Endpreis von mindestens 58 € pro 50 kg Zuckersack ergeben müsste.

¹⁷⁷ 2003 lag der Preis auf dem Markt in Tiné für einen Sack Zucker noch bei 30.500 FCFA (46,50 €) und 2007 bei 32.500 FCFA (50 €).

= 21.624 € Reingewinn

Vergleicht man die Investition in 300 Kamele im Tschad von insgesamt 76.320 € und einem Enderlös von 116.424 € nach einem Verkauf der Kamele in Kufra, mit einer Reinvestition in Zucker und einem Verkauf des Zuckers auf dem Markt in Tiné, so beträgt der Gesamtgewinn des Kamelhändlers etwa 40.104 €.

116.424 €	Erlös von 2.376 Zuckersäcken im Tschad
- <u>76.320 €</u>	Investition in 300 Kamele im Tschad
= 40.104 €	Gesamtgewinn von 300 verkauften Kamelen, einer Reinvestition in Zucker sowie dessen Verkauf

Bei diesem scheinbar hohen Gesamtgewinn von 40.104 € ist zu berücksichtigen, dass in der Zwischenzeit bis zu drei Monate vergangen sein können und sich der Gesamtertrag also auf 13.368 € pro Monat verteilt. Zu berücksichtigen ist auch, dass der Kamelhändler nicht nur sich allein von diesem Gewinn ernährt, sondern seine ganze Familie versorgt: Oft führt er den Kamelhandel zusammen mit einem Bruder durch. So sind es bereits zwei Familien, die von diesem Gewinn leben. Wenn beide Brüder je vier Frauen geheiratet haben, was bei wohlhabenden Zaghawa oft vorkommt, und jeder Vater von 20 Kindern ist, was auch nicht selten ist, sind es allein zehn Erwachsene und 40 Kinder und Jugendliche, die von diesem Einkommen leben. Damit reduzieren sich die Erträge auf 267 € pro Person im Monat.¹⁷⁸ Darüber hinaus werden neben der Kernfamilie zahlreiche weitere Verwandte mit unterstützt: Besonders wohlhabende Händler werden fortwährend von entfernten Verwandten aufgesucht, um dort finanzielle Unterstützung für Ausgaben wie Brautpreise¹⁷⁹, Blutgelder¹⁸⁰, Krankheiten, Feste oder Reisen zu erlangen, die von einem wohlhabenden Händler nicht ausgeschlagen werden können, weil er sonst als geizig gilt (Jungstand 2007: 174-177). Ebenso werden Hirten, die auf der Weide Kamele hüten, davon versorgt und ihr Lohn bezahlt. Es werden Reisen nach Mekka unternommen, Autos repariert und weitere Kosten gedeckt, so

¹⁷⁸ Dieser Betrag ist für den Tschad immer noch verhältnismäßig hoch, verglichen mit dem Pro-Kopf-Einkommen, das bei etwa 400 Dollar im Jahr (2005) liegt. <http://www.laender-lexikon.de/Tschad>, Zugang 08.04.09.

¹⁷⁹ Bei Hochzeiten entstehen dem Mann und seiner Familie Ausgleichszahlungen gegenüber der Familie der Frau, die sich auf monetäre Beträge sowie einiges Vieh belaufen (Tubiana 1985).

¹⁸⁰ Wenn nach Auseinandersetzungen zwischen Personen Verletzungen, Verluste oder Todesfälle zu verzeichnen sind, wird ein Ausgleich der beiden Betroffenen bzw. seiner Familie verlangt, das Blutgeld genannt wird. In Verhandlungen mit familiären Vertretern beider betreffenden Personen wird entschieden, in welcher Höhe der Schaden ausgeglichen werden muss.

dass sich die sehr hoch erscheinende Gewinnspanne relativiert. Versorgt ein Kamelhändler seine Familie aber aus anderen Ressourcen, wie etwa aus Kamelverkäufen seiner eigenen Herde, könnte er durch seinen Gewinn von 40.104 € bei einer nächsten Handelsaktion 163 zusätzliche junge Kamele auf dem Kamelmarkt in Tiné beziehen und insgesamt 463 statt 300 Kamele nach Kufra schicken.

6.2.1.8 Wertvergleich Kamele gegen Zucker

Wenn nach oben angestellter Rechnung 68,5 Kamele etwa einem Lkw mit einer Zuckerladung entsprechen, ist zurück zu rechnen, wie viele Kamele ungefähr Tiné verlassen müssen, wenn im Monat durchschnittlich etwa 30 Lkw voll Zucker in Tiné aus Kufra ankommen, die mir als Durchschnittswert sowohl von Zollbeamten (Isa) wie auch von Kamelhändlern und Ladenbesitzer angegeben wurden und in etwa mit meinen eigenen Beobachtungen übereinstimmen. Daraus ergeben sich 2.055 Kamele im Monat, die auf dem Markt in Tiné verkauft werden müssten, bzw. 24.660 Kamele jährlich.

$$\begin{aligned} 30 \text{ Lkw} \times 68 \text{ Kamele} &= 2.040 \text{ Kamele im Monat} \\ &= 24.480 \text{ Kamele im Jahr} \end{aligned}$$

Die durchschnittlichen Kamelverkäufe in Tiné auf dem Markt wurden mir allerdings mit 2.000-3.500, als Durchschnittswert also 2.750 Kamelen im Monat angegeben (Hamid). Diese Abweichung kann damit erklärt werden, dass zum einen auf dem Weg ein Kamelverlust von durchschnittlich etwa zehn Prozent zu verzeichnen ist, d.h. tatsächlich könnten 2.260 Kamele im Monat in Tiné verkauft worden sein. Die auf dem Wüstenweg zurückgelassenen 205 Kamele gehen daher nicht in die Rechnung der Reinvestition mit ein. Zum anderen gelangt zwar der Großteil der Lkw der Händler aus Tiné auch nach Tiné auf den Markt zurück, ein geringer Teil bleibt jedoch auch auf den Märkten der nördlich von Tiné gelegenen Ortschaften Bao oder Bahay. Ein weiterer geringer Teil wird auf den weiter westlich gelegenen Weg über Kalait, Biltine und Abéché geleitet, wo er auf dortigen Märkten verzollt und verkauft wird, so dass diese Lkw in Tiné auf dem Markt weder ankommen noch verzeichnet werden, die Kamele aber dennoch hier gekauft werden, so dass die tatsächliche Zahl der verkauften Kamele über der von 2.260 monatlich verkauften Kamele liegen kann und damit an die durchschnittlichen 2.750 geschätzten verkauften Kamele pro Monat heranreichen kann. In Kufra wiederum wurden mir Zahlen von etwa 60.000 jährlich ankommenden Kamelen angegeben (Yunis, Khaled), die hier auf dem Markt verkauft werden. Davon sollen etwa 60 %

von den Kamelhändlern aus Tiné stammen, was 36.000 Kamele aus Tiné entsprechen würden, bzw. 3.000 Kamelen monatlich. Hierbei ist zu beachten, dass einige der wohlhabenden Kamelhändler in Tiné auch Kamele von dem Markt in Abéché oder Biltine beziehen. Diese gelten in Kufra als Tiere aus Tiné, weil sie von dort ansässigen Kamelhändlern stammen und in ihren Herden sind, aber nicht auf dem Markt in Tiné als verkauft verzeichnet werden. So nähern sich auch die genannten Kamelzahlen für Kufra an die ausgeführten Angaben für Tiné an, so dass davon ausgegangen werden kann, dass in Tiné monatlich etwa 2.750 Kamele verkauft werden, von denen nach Abzug von etwa zehn Prozent Verlusten auf dem Weg etwa 2.475 Kamele in Kufra ankommen, die in etwa 36 Lkw voll Zucker reinvestiert werden können. Von den 36 Lkw kommen etwa 30 Lkw im Monat tatsächlich in Tiné an, während einige wenige auf den Märkten von Bao, Bahay, Biltine, Kalait oder Abéché verzollt und verkauft werden.



Abbildung 25: Täglich verlassen verschiedene Lkw Kufra, um die tschadischen Märkte südlich der Sahara mit Handelswaren zu beliefern

Wenn von 30 ankommenden Zucker-Lkw im Monat in Tiné ausgegangen wird, so erreichen demnach etwa 16.200 Zuckersäcke à 50 kg monatlich den Markt, bzw. etwa 810.000 kg (810 Tonnen) Zucker insgesamt. Eine beachtliche Menge, die einerseits einen Platz auf dem Markt finden, andererseits auch verzehrt werden muss. Dazu soll im Folgenden eine Analyse des Marktes in Tiné angestellt werden.

6.2.2 Das Handelszentrum Tiné

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts stellt Tiné das größte Handelszentrum im Nordosten des Tschad dar. Neben dem regionalen Handel ist insbesondere der Fernhandel für die Stadt und damit für den Markt von großer Bedeutung. Einzel-, Groß- und Fernhandel sind auf dem Markt ebenso verankert wie Produktion, Organisation, Finanzwesen und Viehmärkte. Die wirtschaftliche Entwicklung und die Expansion des Handelszentrums sind rezenten Ursprungs und erst seit wenigen Dekaden als solches zu benennen. Stadt- und Marktentwicklung in Tiné waren in der Vergangenheit eng mit politischen Einflüssen, Veränderungen und Situationen verknüpft, die Anfang des 20. Jahrhunderts begannen, die sich durch das ganze Jahrhundert zogen und durch die sich zu Beginn des 21. Jahrhunderts ein großes wirtschaftliches Zentrum im Norden des Tschad herausbilden konnte.

6.2.2.1 Historische Hintergründe der Ortschaft Tiné

Tiné wurde 1911 von dem Sultan Abdelrahman Firti gegründet. Der Zaghawa-Sultan suchte sich hier am fruchtbaren *wādi* Tiné, einem Unterlauf des *wādi* Howar¹⁸¹, einen Zufluchtsort, nachdem die Spannungen in seiner ursprünglichen Region, im Dar Kobe, zugenommen hatten. Abdelrahman Firti repräsentierte als Sultan die Kobe und regierte innerhalb der Grenzen des Dar Kobe. Sein Sultanat mit Hauptsitz in Kobe unterstand dem Sultan in Wadai, lag aber an der Peripherie des Wadai und damit zwischen den Einflussphären des Sultans in Wadai und des Sultans in Darfur. Im Zuge der kolonialen Entwicklung Anfang des 20. Jahrhunderts verschärften sich nicht nur die Spannungen zwischen den lokalen Autoritäten und den Kolonialmächten, sondern auch zwischen den verschiedenen Sultanaten, zu denen innere Streitigkeiten hinzukamen. Ähnlich war die Situation im Dar Kobe: Nach Streitigkeiten zwischen dem Zaghawa-Sultan Abdelrahman Firti und dem Sultan von Wadai Anfang des 20. Jahrhunderts ordnete sich der Kobe-Sultan dem neuen Sultan in Darfur, Ali Dinar, unter. Als Zeichen der Unterordnung und nachhaltiger Verbindung gab er Sultan Ali Dinar seine Tochter Mastura zur Frau, was dem Wadai-Sultan missfiel (Al-Tinawi 1988: 212). Nachdem die Franzosen 1909 den Wadai erreicht und dem Wadai-Sultanat ein Ende gesetzt hatten, versuchte sich Abdelrahman Firti von der Kolonialmacht zu entfernen und ließ sich in Tiné nieder, das sich innerhalb des Einflussbereiches des Sultan Ali Dinars befand. Abdelrahman Firti folgten etwa 400 seiner Familienmitglieder und Zugehörige. Innere

¹⁸¹Das *wādi* Howar war zu früheren Zeiten ein Zufluss des Nils, heute ist es ein Trocken-*wādi*.

Familienstreitigkeiten mit der resultierenden Abtrünnigkeit Haggars, Abdelrahman Firtis früherem engem Vertrauten, waren Grund für eine Zuspitzung der Spannung zwischen dem Kobe-Sultan und den mittlerweile im Wadai stationierten Franzosen. Aus diesen Unstimmigkeiten resultierte ein gezielter Angriff auf Abdelrahman Firti 1912 durch befeindete Familienmitglieder, insbesondere Haggar und die Franzosen. Bei diesem Angriff kam Abdelrahman Firti ums Leben und wurde zusammen mit zweien seiner ebenfalls gefallenen Söhnen nahe des Brunnens Qura'a im *wādi* Tiné beigesetzt (Al-Tinawi 1988: 214-216). Sein Sohn Dausa, der als Nachfolger auserkoren war, zog sich gänzlich aus dem französischen Einflussbereich und dadurch aus dem Wadai zurück und unterstellte sich vollständig dem Darfur-Sultan Ali Dinar in al-Fasher, der ihn zum neuen Sultan des Dar Kobe ernannte. Sultan Ali Dinar stattete ihn mit vier *nahās*¹⁸² aus, denn erst mit diesen Sultanstrommeln wurde seine Sultansmacht nach außen repräsentiert (Al-Tinawi 1988: 219). Auch der neue Kobe-Sultan Dausa hatte mit inneren Familienstreitigkeiten zu kämpfen. Zweimal wurden ihm die Trommeln durch Familienmitglieder entwendet und ihm damit sein Sultansstand streitig gemacht. Zweimal konnte er diese zurückerobern, bis der Darfur-Sultan Ali Dinar die inneren Streitigkeiten der Kobe endgültig löste. Dausa zog vorerst aus Tiné fort und ließ sich bis 1923 in Kira-ba nieder. Erst nach einer Dürrezeit zogen er und seine Anhänger 1926 nach Tiné zurück (Al-Tinawi 1988: 220-221). Dort blieb er Sultan bis zu seinem Tod im Jahr 1981.

In Folge der kolonialen Aufteilung nach dem ersten Weltkrieg zwischen Frankreich und England stellte das *wādi* Tiné als Unterlauf des *wādi* Howar die Grenze zwischen den beiden Kolonialmächten dar. Die Siedlung Tiné und das Grab des Sultans Abdelrahman Firti lagen damit auf dem britischen Gebiet, womit das Machtzentrum Dausas der britischen Kolonialmacht unterstand. Durch die koloniale Teilung wurde das Dar Kobe halbiert und es entstanden zwei Sultanate der Kobe. Das westliche Sultanat kam unter den Befehl der Tuboira mit Sultan Haggar dessen Machtzentrum in Mardu lag, von wo er es später nach Iriba verlegte. Haggar war durch die Franzosen zum Kobe-Sultan im französischen Einflussgebiet ernannt worden und blieb Sultan bis zu seinem Tod im Jahr 1942. Sein Sohn Abdelrahman Mandid wurde Nachfolger des westlichen Dar Kobe. Das östliche Kobe-Sultanat mit der Hauptstadt Tiné, unter britischem Protektorat, beherrschte Sultan Dausa Abdelrahman bis zu seinem Tod 1981. Die Nachfolge trat sein Sohn Bichara Dausa Abdelrahman an, der Sultan bis ins Jahr 2000 war. Schon unter Dausa und weiter unter Bichara Dausa expandierte Tiné als Sultanssitz, es wurde zum Hauptsitz des sudanesischen Dar Kobe und entwickelte sich zu

¹⁸² Sultanstrommeln

einer großen Ansiedlung heraus. Doch trotz internationaler Grenzziehung und der Teilung des Dar Kobe blieben kulturelle und ethnische Beziehungen über die willkürlich gezogene Grenze hinweg kontinuierlich bestehen. Auch wirtschaftliche Verbindungen wurden etabliert und ausgedehnt. Dennoch blieben trotz kultureller Beziehungen und trotz Versöhnungsversuchen seitens verschiedener Parteien die inneren Spannungen zwischen den beiden Kobe-Sultanaten lange bestehen, übertrugen sich auf die Nachkommenschaft und verflüchtigten sich erst langsam im Laufe der Zeit (Al-Tinawi 1988: 222).

6.2.2.2 Die Ortschaft Tiné

Seit der kolonialen Aufteilung stellt Tiné eine Grenzsiedlung zwischen den beiden Staaten Tschad und Sudan dar. Die Staatsgrenze verläuft in dem Flusstal, das die Ortschaft in einen westlichen und einen östlichen Teil, bzw. in Tiné-Tschad und Tiné-Sudan teilt. Das *wādi* Tiné zieht sich zwischen einem östlichen und einen westlichen Hügel hindurch und führt nur in der Regenzeit für eine kurze Zeit Wasser; außerhalb der Regenzeit ist es ein Trockenflusstal. Das Flussbett liefert das für die Bewohner benötigte Wasser, das aus verschiedenen Brunnen im *wādi* bezogen wird. Eine Wasserleitung ist auf beiden Seiten vorgesehen, doch die bereits gebauten Wassertürme sind nicht in Betrieb, so dass das Wasser ausschließlich per Eseltransport zu den verschiedenen Haushalten gegen geringe Bezahlung befördert wird. Die sandigen Böden im Flusslauf lassen Landwirtschaft in kleinen Gärten nach der Regenzeit zu. Angebaut werden im Flussbett in erster Linie Hirse, Tomaten, Zwiebeln, Melonen und Okra. Der sudanesischen Teil stellte bis zu Beginn des Darfur-Konflikts den Sultansitz der sudanesischen Kobe dar, die durch Sultan Manzur Dausa Abdelrahman seit 2000 repräsentiert werden. Nachdem Sultan Dausa die Macht an seinen Sohn Bichara übergeben hatte, wurde das Sultanat nicht wie es die Tradition verlangt an dessen Söhne weitergegeben, da diese zu dem Zeitpunkt noch zu jung waren, sondern an seinen Bruder Manzur Dausa, ebenfalls Sohn von Dausa. Nach dessen Tod wird das Sultanat wieder zurück in die Hände einer der Söhne Bichara Dausas gehen. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt hat Hussein Bichara Dausa die Stellvertretung des derzeit abwesenden Sultan Manzur übernommen.¹⁸³ Das Dar Kobe erstreckt sich auf sudanesischer Seite bis zur Region Karnoi und Tuntulbaye. Nach der Aussage von Vize-Sultan Hussein Bichara umfasst die sudanesischen Verwaltungsregion Tiné-Sudan 21 Regionen mit 17 Kantonen und zählte insgesamt etwa 75.000 Einwohner vor dem Darfur-Konflikt.

¹⁸³ Der Sultan Manzur Dausa wurde zu Beginn des Darfur-Konflikts seitens der sudanesischen Regierung aufgefordert, Tiné zu verlassen und sich in Khartum nieder zu lassen, um auszuschließen, dass er die gegenwärtige Rebellion unterstützt. Die gleiche Aufforderung ging an andere Zaghawa-Sultane in Darfur.

Die Ortschaft Tiné-Sudan zählte vor dem Darfur-Konflikt etwa 31.000 Einwohner. Demgegenüber gibt Hagggar 1.500 Einwohner für Tiné-Sudan im Jahr 1999 an (Hagggar 1999: 203). Im Zentrum der Siedlung liegt der Sultanspalast mit seinen Nebengebäuden. In dessen Nähe sind die Polizeistation, das Gericht und das Gefängnis angesiedelt. Dem Palast vorgelagert liegt ein Platz, der das Zentrum der Ortschaft darstellt und auf dem das öffentliche Leben mit Marktläden und Marktstraßen vor dem Darfur-Konflikt stattfand. Auf dem offenen Platz war der Frauenmarkt angesiedelt, wo Obst, Gemüse und Trockenprodukte angeboten wurden. In unmittelbarer Umgebung befanden sich Teestuben sowie Restaurants und Fleischbratereien. Um das Marktzentrum gruppierten sich fest gebaute Marktläden entlang der Marktstraßen mit einem umfassenden Angebot. Die Verkaufsstände des Frauenmarktes bestanden aus einfachen Holzstrukturen mit einem Sonnenschutz aus Strohmatten, Karton, Jute- oder Plastiksäcken. Die Waren wurden auf dem Boden oder auf kleinen Erdwällen angeboten. Diese einfachen Bauten werden allgemein auf den Märkten als *rakūba* bezeichnet, im Gegensatz zum *dukkān*, der einen gemauerten Verkaufsraum mit gemauerten Wänden und einem festen Dach aus einer Holz-Lehmkonstruktion oder Wellblech beschreibt. An der Hauptdurchgangsstraße in Tiné-Sudan siedelten die verschiedenen *dakākkīn* an, ferner Diesel- und Benzinstationen, sowie die Busstation, von der regelmäßig Busse nach al-Fasher und Kutum fahren. Die Läden des Einzelhandels führten entlang der Hauptstraße ins *wādi* hinunter. Insgesamt zählte der Markt 450 feste Marktläden, darüber hinaus zahlreiche *rakā'ib* (plural von *rakūba*=Ladenstand mit Holzpfeuern). Im Süden des Ortes schlossen sich das Krankenhaus und die Schulen an, im Norden die Militärstation. Tiné-Sudan besaß zwei Krankenhäuser, in der Großregion der Ortschaft befanden sich neun Grundschulen sowie zwei weiterführende Schulen, ferner ein Rathaus, eine Zollstation, drei Veterinärstationen, vier Kindergärten, drei Polizeistationen, eine Steuerabgabestelle, zwei Gerichte und zwei verwaltende Administrationen. Der sudanesischer Teil der Grenzstadt war der weitaus größere Ort im Vergleich zu seinem tschadischen Pendant auf dem gegenüberliegenden Hügel. Im *wādi* Tiné, durch das eine Furt führte, befand sich der offizielle Grenzpunkt. Auf der östlichen Seite kontrollierten sudanesischer Grenzkontrolleure den Übergang der Fahrzeuge, auf der westlichen Seite dagegen tschadische Polizisten. Während für Fahrzeuge eine Kontrolle bestand, wurde die einheimische Bevölkerung nicht gehindert, das *wādi* unkontrolliert zu überqueren. Ein fließender Übergang spielte sich zwischen den beiden Ortsteilen und der imaginären Grenze ab. Neben dem sudanesischen Markt im Zentrum hatte sich ein Marktbereich im *wādi* und damit im Grenzbereich entwickelt. Die schattenspendenden Bäume gaben dort Viehhändlern die Möglichkeit, ihr Vieh außerhalb der heißen Sonne nahe

den Viehbrunnen zu veräußern. Jeweils zwischen Freitag und Sonntag wurden zahlreiche Kamele, Ziegen und Schafe auf der breiten sandigen *wādi*-Ebene gefeilscht. Seit den 1980er Jahren war der Viehmarkt im *wādi* Tiné platziert, nachdem er innerhalb des Dar Koba seinen Standort zwischen den 1940er und 1950er Jahren in Iriba, zwischen den 1950er und 1960er Jahren im sudanesischen Um Buru und zwischen den 1960er und 1970er Jahren auf der sudanesischen Seite Tinés hatte und schließlich in den 1980er in den *wādi*-Bereich verlegt wurde. Neben dem Kamelmarkt in Tiné war der Viehmarkt im sudanesischen Mellit (Darfur) bedeutend und umsatztechnisch größer als Tiné (Hussein Bichara).

An den westlichen Ufern des *wādi* Tiné, auf tschadischer Seite, grenzte der größere Marktteil an, der sich in erster Linie als Textilienmarkt zeigte und aus zusammenhängenden, schattenspendenden *rakā'ib* bestand und damit einen in sich geschlossenen Marktbereich verkörperte. Davon abseits lag der Handwerker-, Töpfer-, Leder- und Schmiedemarkt, der in einen Gemüsemarkt überging, auf dem in erster Linie Frauen ihre landwirtschaftlichen Produkte, wie trockene und frische Tomaten, Okra, Salat, Gewürze und Zwiebeln, anboten. Unmittelbar angrenzend befanden sich Fleischstände der lokalen Schlachter. Am südlichsten Ende des Marktgebietes am *wādi*-Ufer befanden sich die Zollstation, das Steuerbüro sowie die Grenzpolizei. Im Verlauf des *wādi*, nördlich und südlich des Marktbereiches, schlossen sich kleine Gärten an, in denen Tomaten, Okra, Salat, Melonen und Zwiebeln angebaut wurden. Eine kleine Moschee befand sich ebenfalls in unmittelbarer Nähe zum Markt. Damit fand der Hauptmarkt im Grenzbereich statt, der sowohl von der sudanesischen wie auch von der tschadischen Seite aus besucht wurde. Dadurch, dass der Markt von der östlichen wie westlichen Seite her zugänglich war und sich direkt auf dem Grenzverlauf befand, waren Kontrollen zum einen unmöglich, zum anderen handelte es sich für die lokalen Bewohner vielmehr um eine imaginäre Grenze, die im alltäglichen Handel nicht bestand. Beide Ortsteile wurden von den Bewohnern gleichermaßen in Anspruch genommen, sei es, um Familienmitglieder zu besuchen, die Kinder zur Schule zu schicken, Handel zu treiben oder die Reise nach Ost oder West anzutreten.

6.2.2.3 Rezente Entwicklungen

Die internationale Grenze zwischen den Ortsteilen wurde erst 2003 mit dem Darfur-Konflikt spürbar und sichtbar. Zu Beginn des Darfur-Konflikts nahmen die Kontrollen zunächst der Fahrzeuge, später auch die der Passanten zu, so dass Grenzpassierungen erschwert wurden und schließlich vollkommen zum Erliegen kamen.

Im März 2003 erlebte Tiné den ersten Angriff seitens der Rebellen auf die Militärstation im sudanesischen Ortsteil. Im Juli gleichen Jahres wiederholte sich ein Angriff, bei dem 30 Rebellen und 15 Soldaten ums Leben kamen¹⁸⁴ und die Kontrolle über die Ortschaft in die Hände der Rebellen fiel, wo sie bis Januar 2004 blieb. In den Monaten zwischen Juli 2003 bis Januar 2004 wechselten zahlreiche Bewohner des sudanesischen Teils in den tschadischen über. Sie kamen zunächst bei Verwandten unter und errichteten sich im Laufe der Zeit eigene Behausungen. Zur gleichen Zeit nahmen Flüchtlingsströme aus dem Osten zu, die sich vor stärker werdenden Unruhen und Unsicherheiten in Darfur ins Nachbarland flüchteten. Überwiegend Frauen und Kinder kamen in behelfsmäßigen Notunterkünften unter. Im Laufe dieser Monate verließ der überwiegende Teil der Bevölkerung den sudanesischen Teil von Tiné, so dass Ende des Jahres 2003 nur noch einige wenige Personen zurück blieben. Mit dem Verlassen der Häuser und des Ortes wurden auch die Marktstände im sudanesischen Teil aufgegeben und im Grenzbereich in der Nähe der tschadischen Grenze, aber immer noch auf sudanesischem Territorium, neu errichtet.

Im Oktober 2003 wurde jedoch den wirtschaftlichen Neuansiedlungen im *wādi* ein Ende gesetzt: Ab diesem Zeitpunkt sollte der Markt gänzlich aus dem *wādi*-Bereich verschwinden. Die stärker werdenden Unruhen und die mangelnde Sicherheit und nicht zuletzt die fehlende Kontrolle über Schmuggel und Waffengeschäfte in der Grenzregion waren ein weiterer Grund, der die tschadischen Autoritäten dazu bewegte, den Markt im Oktober 2003 aus der Grenzregion fort und in einem anderen Gebiet von der Grenze entfernt neu zu etablieren.¹⁸⁵ Läden im *wādi* zu öffnen, war von einem auf den anderen Tag verboten, was mit militärischer Unterstützung stark kontrolliert. Allen Ladenbesitzern und Händlern wurde eine Frist von einer Woche gelassen, ihre Stände und Läden im *wādi* aufzugeben und an dem ausgewiesenen Standort weiter westlich und damit 1,5 km von der Grenze entfernt neu zu errichten. An diesem ausgewiesenen Marktbereich war bereits 2001 eine durch Saudi-Arabien finanzierte große Moschee errichtet worden, die den neuen Mittelpunkt der Ortschaft darstellen sollte. Zunächst an der Peripherie errichtet, sollte sie von einem großen Markt und Wohnvierteln umschlossen werden. Die offizielle Marktumsiedlung war ein erster Schritt in diese Richtung. Jene, die ihre Läden nach Ablauf der Frist dennoch im *wādi* Tiné öffneten, erhielten

¹⁸⁴ www.sudan.net, Zugang 12. Juli 2003; 14. Juli 2003; 15. Juli 2003.

¹⁸⁵ Es gab bereits einige Zeit vorher Versuche seitens der Regierung, den Markt aus dem *wādi* an den neuen Standort zu verlegen, der von den Ladenbesitzern jedoch boykottiert worden war. Als Mitte 2003 ein Brand im Marktbereich ausbrach, der etwa 600 Läden vernichtete und hohen Schaden verursachte, hatten dies bereits einige Ladenbesitzer zum Anlass genommen, ihren Laden im neuen Marktbereich zu errichten. Über die Brandursache wird spekuliert. Während einige die Brandursache der mangelhaften Elektroinstallation zuschreiben, gehen andere Stimmen von gezielter Brandstiftung aus, mit dem Ziel, die Ladenbesitzer dazu zu bewegen, den *wādi*-Standort zu verlassen und ihre Läden daraufhin an dem neuen Standort wieder zu errichten.

Ermahnungen oder mussten Strafen zahlen, so dass alle Ladeninhaber letztendlich gezwungen waren, ihren Laden auf den neuen Markt zu verlegen.

Nach Ablauf der einwöchigen Frist waren am folgenden Tag (19.10.2003) tatsächlich die meisten Läden geschlossen. Nur wenige öffneten ihre Läden trotz Verbots, während andere Händler vor ihren Läden saßen und ihre Ware trotz der nach außen erkennbar geschlossenen Ladentüren dennoch heimlich verkauften. So bekamen die Kunden, die zu den verschlossenen Läden kamen, trotzdem ihre Waren. Dies waren in erster Linie Rebellen, die Autoersatzteile benötigten. Andere Händler wiederum gingen selbst zu den Kunden, von denen sie eine Anfrage bekommen hatten und brachten ihnen ihre Waren. So hatten beispielsweise Rebellen im Autoersatzteileladen über Satellitentelefon angerufen und erklärt, welche Teile sie für ihre Autos brauchten, woraufhin ihnen der Händler diese auf die sudanesischen Seite brachten. So blieb der *wādi*-Markt auch an diesem Tag insgesamt belebt, weil viele Händler ihre Waren in Autos packten und sie zu dem neuen Markt brachten. Einige hatten dort bereits feste Läden, andere behelfen sich mit einfachen Konstruktionen. In den folgenden Tagen nahmen die Kontrollen zu, so dass auch die letzten Ladenbesitzer ihre Läden endgültig schließen mussten. Täglich kontrollierte der Unterpräfekt, ob weiterhin Handel getrieben wurde, Verstöße wurden mit Strafen verhängt. Nachdem die meisten Läden ausgeräumt und umgesiedelt waren, blieb ein verlassener Platz mit viel Abfall zurück. Das Gelände im *wādi* war übersät mit Müll und abgebauten oder zurückgelassenen Buden, Planen, Strohmatten, verlassenen Läden und verschlossenen Toren. Von der Umsiedlung waren alle Marktläden und -hütten sowie der Viehmarkt, der im *wādi* Tiné im Schatten der Bäume seinen Platz hatte, betroffen. Der neuen Marktgründung und der nachfolgenden Expansion des neuen Marktes, der bis zu 3.000 Marktläden, im Gegensatz zu vorherigen etwa 600 Läden im Tschad, umfassen sollte, war damit ein Anfang bereitet.

Der verlassene leere Raum sowie die zahlreichen aufgegebenen Ladengebäude im *wādi*-Bereich sollten von Zoll, Polizei und Militär genutzt werden. Damit war der Grenzbereich zur sensiblen militärischen Zone erklärt worden, die nur eingeschränkt passierbar sein und in der kein öffentliches Leben mehr stattfinden sollte, wodurch die internationale Grenze eine wirklich spürbare Grenze wurde. Der sudanesischen Ortsteil wurde von Tag zu Tag leerer, die einheimische Bevölkerung war mittlerweile fast komplett auf tschadischer Seite wohnhaft, zusätzlich erreichten immer noch zahlreiche Flüchtlinge aus entfernten Regionen den tschadischen Teil. Nur wenige Einwohner behielten zunächst ihren Wohnsitz auf sudanesischer Seite, was sich im Januar 2004 änderte: In diesem Monat wurde Tiné-Sudan mehrfach systematisch von der sudanesischen Regierung bombardiert, woraufhin auch die

letzten Bewohner den sudanesischen Teil verließen. Seit Januar 2004 war Tiné wieder unter der Kontrolle der sudanesischen Regierung und wurde von den Bewohnern aus Angst vor Übergriffen, Bombardierungen oder Gewalttaten vollständig gemieden¹⁸⁶. Seitdem waren dort das sudanesische Militär sowie seit Mitte 2004 auch eine Militärbasis der Afrikanischen Union stationiert. Ansonsten glich der sudanesischen Teil einer menschenleeren Geisterstadt.

6.2.2.4 Tinés tschadischer Ortsteil

Seit den rezenten Entwicklungen unter Einfluss des Darfur-Konflikts entwickelte sich der im Tschad gelegene westliche Ortsteil zum eigentlichen Ort und damit auch zum Mittelpunkt des alltäglichen Lebens. Während vor Beginn des Darfur-Konflikts der Markt zwischen den beiden Ortsteilen im *wādi*- und damit im Grenzbereich den Mittelpunkt bildete, wurde dieser mit den politischen Veränderungen gänzlich auf die tschadische Seite verschoben. Die Bewohner konzentrierten sich demzufolge in ihrem alltäglichen Handeln vollständig auf die tschadische Seite, errichteten sudanesischen Flüchtlingslagern, holten Familienmitglieder aus weiter entfernten Siedlungen nach Tiné-Tschad oder suchten in Flüchtlingslagern nach ihnen, um wieder einem normalen Leben nachgehen zu können. Auch in wirtschaftlichen Beziehungen manifestierten sich die Veränderungen gravierend, weil die wirtschaftlichen Bezugspunkte vollständig auf tschadisches Territorium verrückt wurden. Das wirtschaftliche Rückgrat der Region Tiné war seit einigen Dekaden der Markt gewesen, wo sich zahlreiche Händler niedergelassen hatten und sich wirtschaftliche Handlungen vollzogen, um den Lebensunterhalt sicher zu stellen. Seit den 1970er Jahren war der Markt in Tiné-Sudan der wichtigste Markt im Dar Zaghawa gewesen, nachdem er aufgrund der „Frolinat-Rebellion“¹⁸⁷ und dem inner-tschadischen Krieg in den 1970er Jahren von dem tschadischen Iriba ins sudanesischen Tiné verlegt worden war. Bis 1990 wurden die Handelsbeziehungen ausschließlich auf der sudanesischen Seite geknüpft und aufrecht gehalten. Auch die Ansiedlung auf dem westlichen tschadischen Hügel umfasste bis dato nur wenig Haushalte. Der tschadische Teil expandierte erst mit der Machtübernahme von Idriss Deby seit 1990. Seitdem war zwischen Sudan, Tschad und Libyen ein Dreieckshandel entstanden (Haggar 1999: 202), innerhalb dessen die internationalen Handelsgeschäfte vorwiegend in sudanesischer Währung abgewickelt wurden.

¹⁸⁶ (TAZ 2004)

www.sudanjem.com/deutsch/news/2004_news/2004_text/Sudan_schauplatz.htm, Zugang 11.05.2004.

www.sudanjem.com/deutsch/news/Zivilbevoelkerung_bei_Luftangriffe_30_Jan.htm, Zugang 11.05.2004.

¹⁸⁷ FROLINAT (Front de Libération Nationale du Tchad) war eine aufständische Rebellengruppe unter der Führung von Dr. Abba Siddick, die zwischen 1966 und 1993 im Tschad aktiv war. 1970 kontrollierten sie 70 % des Landes und standen 1972 vor der Hauptstadt N'Djaména. Ende der 1970er Jahre unterstützte Libyen aktiv die FROLINAT für eigene Zwecke, aus der der tschadisch-libysche Krieg hervorging.

Mit den rezenten Entwicklungen wurde nicht allein der Ort des Wirtschaftens verlegt, sondern die Handelsbeziehungen mussten den neuen Gegebenheiten angepasst werden.

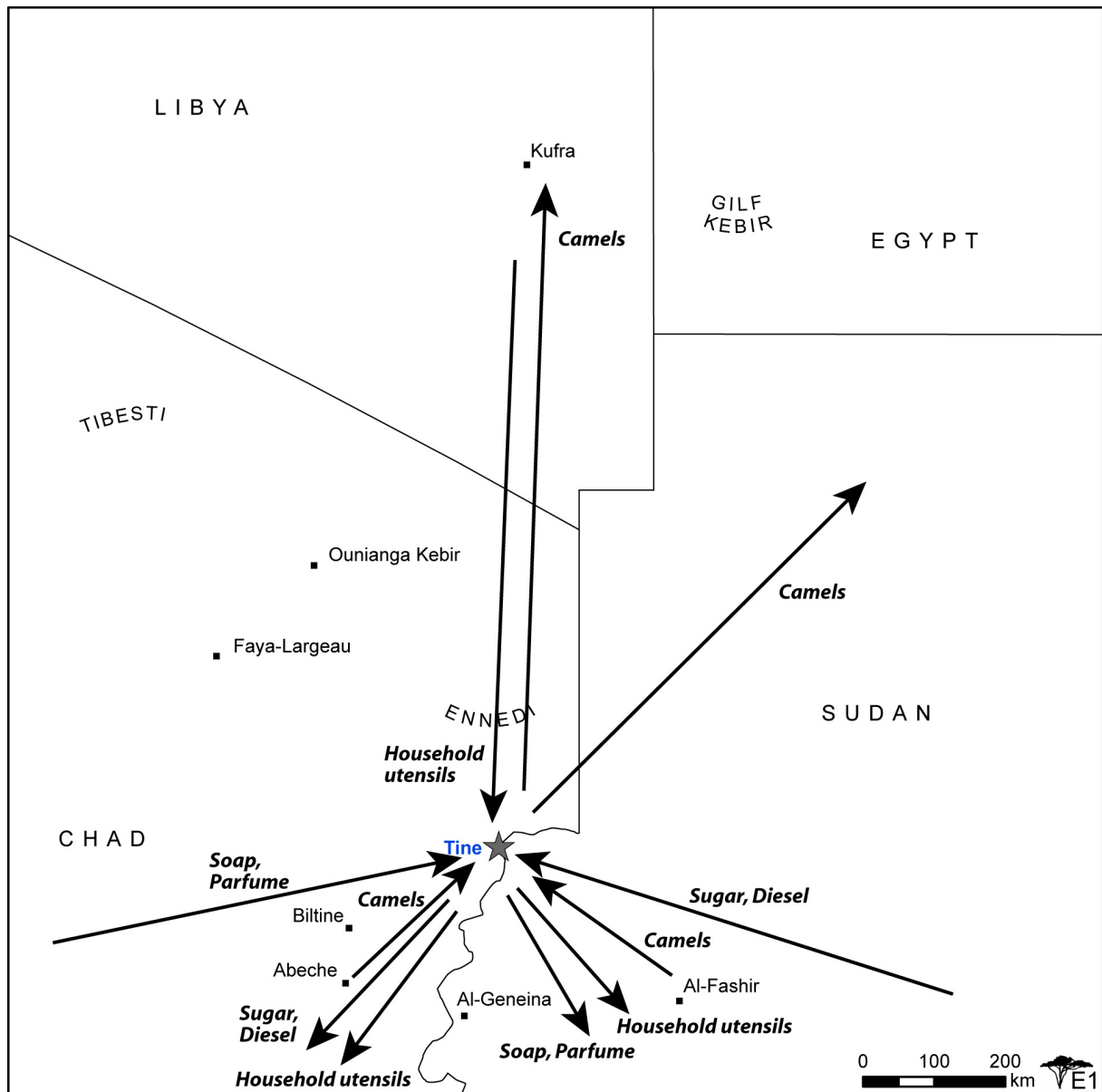


Abbildung 26: Handelsverbindungen von Tiné vor dem Darfur-Konflikt (Karte: A. Bolten)

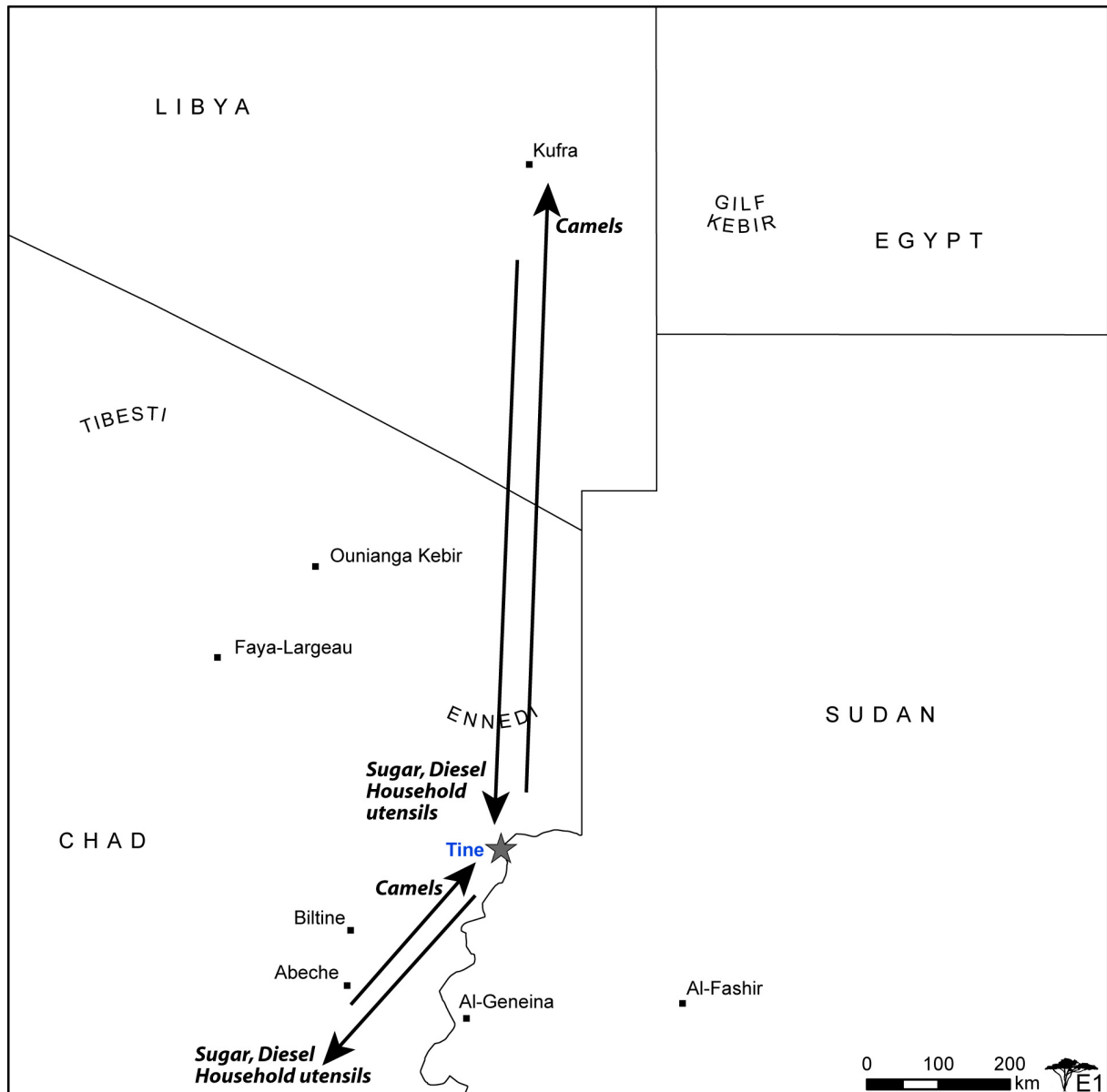


Abbildung 27: Handelsverbindungen von Tiné während des Darfur-Konflikts (Karte: A. Bolten)

Wegen der politischen Entwicklungen war die Grenze zum Sudan seit Januar 2004 geschlossen, womit auch die Handelsverbindungen in Richtung Osten zum Erliegen kamen. Während vor dem Darfur-Konflikt die überwiegenden Handelsverbindungen über den Sudan liefen, waren sie nun unterbrochen. Vor dem Darfur-Konflikt gelangten in erster Linie Zucker, Diesel und Kamele nach Tiné, während Haushaltsartikel, Seife und Kleinvieh von dort in den Sudan gehandelt wurden. Mit der Grenzschließung fehlten bestimmte Güter auf dem Markt, andere Waren fanden keinen Absatz mehr. Viele Händler verließen Tiné und zogen in wirtschaftlich attraktivere Zentren innerhalb des Tschad oder des Sudan. Darüber hinaus sank die Kaufkraft der Bevölkerung, weshalb sich viele Menschen in den Flüchtlingslagern ansiedelten und von internationalen Organisationen mit Hilfslieferungen versorgt wurden, so dass der Absatzmarkt in Tiné zurückging. Ferner fanden zahlreiche

Produkte der Hilfsorganisationen den Weg zum Markt und konkurrierten mit herkömmlichen Waren, was den Absatz zahlreicher Händler zusätzlich schwächte. Zwischen den Jahren 2004 und 2007 war der Markt ständigen Schwankungen ausgesetzt, die eng mit den politischen Entwicklungen verknüpft waren. Die Händler mussten ihre Handelsnetzwerke unverzüglich den neuen Gegebenheiten anpassen. Mit einer erstaunlichen Flexibilität begannen sie, sich auf Handelsverbindungen mit Libyen zu stützen, diese auszubauen und Zulieferungen über die libyschen und ägyptischen Häfen statt der sudanesischen zu beziehen. In bemerkenswert kurzer Zeit resultierten daraus florierende neue Handelsverbindungen, so dass der Markt zu einem großen wirtschaftlichen Marktzentrum mit über 1.500 Läden expandierte. Damit ist seine maximale Größe zwar noch nicht erreicht, dennoch ist er im Vergleich zur vorherigen Größe innerhalb kürzester Zeit deutlich gewachsen. Händler aus dem tschadischen wie sudanesischen Teil eröffneten ihre Läden hier, ferner etablierten sich Händler aus entfernten sudanesischen Regionen in Tiné, die vor Unruhen geflohen waren und weiterhin Handel betreiben wollten.

Mit der Marktentwicklung sind auch die Wohnviertel stark angewachsen, da sich zahlreiche Bewohner des sudanesischen Teils neue Unterkünfte errichteten und sich fest in Tiné-Tschad niederließen. Nach Aussagen des Bürgermeisters lebten im Verwaltungsbezirk Anfang 2005 etwa 41.000 Menschen, während die Ortschaft Tiné-Tschad selbst etwa 20.000 Menschen umfassen sollte (Dausa Ahmed Kiara). Ähnliche Angaben wurden mir vom nachfolgenden Bürgermeister ein Jahr später gegeben, der die Unterpräfektur Tiné¹⁸⁸ mit etwa 40.000 Einwohner bezifferte und Tiné selbst mit 28.000 Einwohnern (Amir Nour Bonge). Hagggar allerdings gab die Einwohnerzahl von Tiné-Tschad 1999 nur mit 2.200 Einwohnern an¹⁸⁹ (Hagggar 1999: 202). Inwiefern diese Zahlen stimmen, ist schwer abzuschätzen. Während die Zahlen Hagggars sehr niedrig, die Angaben der Bürgermeister wiederum sehr hoch erscheinen, ist von einem drastischen Zuwachs der Bevölkerung auf tschadischem Territorium auszugehen. 2005 wurde mir die Zahl der Flüchtlinge in Tiné mit 2.000 angegeben. Diese Zahl erscheint mir jedoch weitaus zu niedrig, da zu diesem Zeitpunkt allein über 1.000 Kinder in den vier Flüchtlingschulen unterrichtet wurden.¹⁹⁰

¹⁸⁸ Zur Verwaltungsregion Tiné gehören die Siedlungen Mayba, Teriba, Abshunt, Boruba, Togroma, Bakona, Djuba, Bamina, Korus und Hirigena.

¹⁸⁹ Darüber hinaus gibt Hagggar generell eine höhere Einwohnerzahl für den tschadischen Teil Tinés an (Hagggar 1999: 202-203). Mit großer Sicherheit kann aber davon ausgegangen werden, dass der sudanesischer Teil Tiné vor dem Darfur-Konflikt die weitaus größere Siedlung mit zahlenmäßig mehr Einwohnern ausmachte.

¹⁹⁰ www.darfur-hilfe.org, Zugang 18.08.2008.

6.2.2.5 Der Markt in Tiné-Tschad

Der Bürgermeister Dausa Ahmed Kiara, der die verantwortliche Person für den Markt und das Markttreiben 2004 / 2005 in Tiné war¹⁹¹, beschrieb den neuen Markt als Marktzentrum, auf dem etwa 2.500-2.600 Läden, feste Marktbauten und *rakā'ib* zusammen Platz finden könnten, von denen in 2005 bereits etwa 1.000 bewirtschaftet wurden (Dausa Ahmed Kiara). Diese Angabe variierte ein Jahr später. Nach Aussagen des Bürgermeisters Amir Nour Bonge fänden etwa 3.200 Läden Platz auf dem Areal, von denen mittlerweile etwa 2.500 Läden installiert worden waren (Amir Nour Bonge). Ferner unterteilte Dausa Ahmed Kiara den Markt in 14 Areale und sprach von einer gewissen Ordnung, dass z.B. Restaurants, Kleidung und Kraftfahrzeugartikel von einander getrennt sowie Viehmärkte und die Schmiede am Rande des Marktes lägen. Insgesamt bewertete er den Markt als „Wüstenmarkt“, der wenig mit Märkten klassischer arabischer Städte und ihrem Aufbau gemeinsam hätte, weil die Ansiedlungen in Tiné frei gestaltet wurden und kein Muster aufweisen, wie es in anderen Städten des Orients üblich wäre (Dausa Ahmed Kiara).

Dieser Aussage soll detaillierter nachgegangen und es soll eine Analyse angefertigt werden, ob es sich eher um einen „Wüstenmarkt“ handelt oder doch Charakteristika eines orientalischen Marktes zu erkennen sind. Dazu soll der Markt in Tiné mit Hilfe von Satellitenkarten und der Aufnahme von Geschäften und Gewerben nach Kriterien der klassischen arabischen Märkte analysiert werden.

¹⁹¹ Während der Bürgermeister für die Ortschaft und den Umkreis von 5 km verantwortlich ist, untersteht dem Unterpräfekt die gesamte Verwaltungsregion Tiné. Dieser ist dem Präfekt in Iriba untergeordnet, der für das Department Iriba verantwortlich ist. Der Bürgermeister ist unter anderem für den allgemeinen Markt sowie für den Viehmarkt von Tiné verantwortlich.



Abbildung 28: Der Markt in Tiné mit kategorischer Aufnahme der verschiedenen Läden und Marktstände



Abbildung 29: Auf dem Markt in Tiné (1)



Abbildung 30: Auf dem Markt in Tiné (2)

Der 2003 neu errichtete Markt in Tiné-Tschad liegt 1,5 km von der Grenze entfernt und gliedert sich an der westlichen Seite der Ortschaft an. Er erstreckt sich etwa auf 1.000 m in ostwestlicher Richtung und 600 m in nordsüdlicher Richtung. Südlich des Marktes ist der Viehmarkt platziert, der weitere Ausmaße von etwa 1.000 m x 400 m umfasst. Nördlich des Marktes verläuft die Haupteinfallstraße des Ortes. Die Wohnviertel liegen in erster Linie in westlicher und südlicher Richtung, nach rezenten Entwicklungen auch in nördlicher und westlicher Richtung. Während 2003 der Markt zunächst an der Ortschaftsgrenze lag, war er bereits 2007 von neu errichteten Bauten umschlossen, so dass er im Zuge weiterer Expansionen den Mittelpunkt der Ortschaft ausmachen wird. Bereits 2007 war der Markt der einzige wirtschaftliche Standort, an dem die verschiedenen ökonomischen Schnitt- und Knotenpunkte zusammenliefen, so dass der Markt zum bedeutendsten wirtschaftlichen Zentrum des nordöstlichen Tschad heranwuchs.

Für eine detaillierte Untersuchung des Marktes, seiner Charakteristika, seines Aufbaus und seiner Funktion sollen zunächst die Kriterien der klassischen arabischen Märkte aufgeführt und erläutert werden und diese im Folgenden hinsichtlich des Marktes von Tiné untersucht werden.

6.2.3. Markt und Fernhandel in Tiné im Vergleich zur typisch orientalischen Stadt

6.2.3.1 Die historische Entstehung von Märkten innerhalb orientalischer Städte

„Der Basar (persisch bazar) oder suq (arabisch) ist derjenige Teil der Stadt, der den westlichen Besucher durch das geschäftige Treiben der Händler und Handwerker, durch die Vielfalt der wie auf einem Wochenmarkt offen ausgebreiteten Waren oder durch die fremdartigen Gerüche und Geräusche am stärksten fasziniert. In der Tat ist der Basar ein Element der islamisch-orientalischen Stadt, das es in den Städten anderer Kulturen nicht gibt, jedenfalls nicht in dieser Form.“ (Ehlers 1990: 219)

Um den Markt innerhalb einer Stadt als komplexes, wirtschaftliches, soziales und architektonisches System zu verstehen und zu analysieren, sind verschiedene Betrachtungsebenen notwendig. Die Brüder Marçais waren die ersten, die versucht haben, die Charakteristika einer orientalischen Stadt und ihres wirtschaftlichen Zentrums herauszuarbeiten (Marçais 1945; Marçais 1928). Sie stellten den Zusammenhang zwischen Islam und Stadt dar und arbeiteten ihre gegenseitige Abhängigkeit zu einander heraus. In der islamischen Stadt spielten Handel und Märkte bereits zur Zeit des Propheten Mohammeds

eine große Rolle. Schon Mekka war ein wichtiger Handels- und Markttort gewesen und im Zuge der frühen Ausdehnung des Islam entstand ein Handelsraum, der sich von Andalusien bis nach China ausdehnte. Viele arabische Kaufleute hatten weitreichende Handelsverbindungen mit entfernten Händlern, bei denen allein der Islam die Händler miteinander verband (Bianca 1991: 177). Viele islamische Städte wurden infolgedessen zu Umschlagplätzen des Fernhandels und Anlaufstellen für Handelskarawanen. Die größeren Stadtzentren verfügten über einen *sūq* (pl. *aswāq* arab. Markt) oder Basar (pers.)¹⁹², während im ländlichen Bereich offene Märkte für die Versorgung der Landbevölkerung entstanden und einen Austausch zwischen Produkten von Nomaden und Sesshaften ermöglichten (Alder 2004). Der informelle Handel vor den Toren der Stadt oder im ländlichen Bereich war ebenso typischer Bestandteil des islamisch-arabischen Lebens wie die festen Märkte der Städte (Bianca 1991: 177). Wochenmärkte oder periodische Märkte entstanden in kleineren Ansiedlungen, wo die Kaufkraft der Bürger eines Standortes nicht ausreichte, um genügend Umsätze für einen stationären Einzelhandel zu erzielen. Durch die Standortverlegung eines Marktes vergrößerten sich das Einzugsgebiet und damit die Kaufkraft der Bevölkerung, die den Absatz der Händler sicherstellten. Besonders in Nomadengebieten und kleineren Dörfern entstanden Wochenmärkte, die nur an bestimmten Tagen abgehalten wurden (Wirth 1975: 207). In der frühen Zeit des Islam waren die Märkte vorwiegend informell; sie fanden an bestimmten Tagen in bestimmten Regionen statt, in denen die Anordnung der Marktstände flexibel gestaltet war und in denen auf fest installierte Marktstände oder Läden verzichtet wurde. In Städten, besonders jenen, die antiken Ursprunges waren, wie beispielsweise Aleppo oder Damaskus im heutigen Syrien, breiteten sich die Marktstände entlang der bereits bestehenden, relativ breiten Straßen aus byzantinischer Zeit aus, die sich im Laufe der Zeit verengten und von fest installierten Marktständen und Läden eingenommen wurden (Alder 2004). Erst im 14. bis 15. Jahrhundert kristallisierten sich die *aswāq* in ihrer heutigen Form heraus und wuchsen zu wirtschaftlichen Zentren heran (Wirth 2000: 105). Seitdem wurde der *sūq* im Zentrum einer Stadt über seine Grenzen hinaus ein wirtschaftlicher und finanzieller Anziehungspunkt (Wirth 2000: 150). Denn als täglich stattfindender Markt wurde er von immer zahlreicheren Händlern auf ihren Verkehrswegen als Zwischenstation genutzt, um von den verschiedenen Arten des Austausches profitieren zu können (Voell 2002: 198). Bis in die heutige Zeit ziehen die Märkte Menschen und Händler an und sind Orte der Begegnung und

¹⁹² Basar bezeichnet im Persischen „einen Sammelplatz für zentral gelegene, überdachte und meist durch Tore abschließbare Ladenstraßen“. *çarşı* im Türkischen bezeichnet „Handelsplätze ohne Übernachtungsmöglichkeit“. Im Arabischen wird *sūq* allgemein für einen Markt, das Marktgeschehen an sich sowie den Markttag verwendet (Jansen, et al. 1997: 1).

des Austausches geblieben, an denen nicht nur materielles, sondern auch geistiges Gut sowie Neuigkeiten ausgetauscht werden (Alder 2004). Der Gang zum Markt ist noch heute Anlass, die Grenzen des eigenen Dorfes oder Habitats zu überschreiten und einen Kontakt zu der Welt außerhalb der Dorfgrenzen herzustellen. Der Markt ermöglicht eine Beziehung über die Familiengrenzen hinaus und institutionalisiert eine Verbindung zu fremden Händlern und zu Menschen außerhalb der Familie. So ist „[d]er Markt [...] die früheste Form einer Öffentlichkeit im soziologischen Sinn“ (Wirth 1991: 75).

Die verschiedenen Marktzentren entwickelten sich innerhalb eines historischen Prozesses, in dem sie vielmehr aus alltäglichen Lebensvorgängen als aus gezielter Planung hervorgegangen sind. Innerhalb der Entwicklung gliederten sich die einzelnen Bauten und Räume in ein gesamtes Stadtgefüge ein und verknüpften Aktivitäten und Gebäude miteinander (Alder 2004). Innerhalb dieses Prozesses sind die traditionellen Stadtzentren im Laufe der Jahrhunderte zu Ballungs- und führenden Handelszentren geworden und entwickelten ein charakteristisches Aussehen, das sich bis heute weitgehend erhalten hat (Voell 2002: 196). Der zentrale Markt wurde innerhalb dieses Prozesses das grundlegende Handels-, Gewerbe-, Organisations- und Finanzzentrum innerhalb der orientalischen Stadt, das sich bis heute den täglich wechselnden wirtschaftlichen Bedürfnissen anpasst (Wirth 1974: 207).

6.2.3.2 Die klassische Dreiteilung einer typisch orientalischen Stadt

Innerhalb der Stadtentwicklungen kristallisierten sich für die islamische Stadt typische Merkmale heraus. Die islamische Stadt wurde nicht nach einem zufälligen Muster aufgebaut, sondern nach einer deutlichen Ordnung, die sich aus drei Bausteinen zusammensetzt: der Freitagsmoschee als geistlichem, intellektuellem und öffentlichem Mittelpunkt, dem *sūq* als wirtschaftlichem Zentrum und den verschiedenen Wohnquartieren. In ihrem Zusammenspiel bilden diese Bausteine idealtypisch ein räumliches Gefüge.

Die Freitagsmoschee und der in ihrer Nähe liegende Markt, bilden als geschlossener Komplex den Kern der Stadt. Neben der Hauptmoschee verfügen viele Städte über weitere kleinere Moscheen, die Freitagsmoschee stellt jedoch die Hauptmoschee¹⁹³ dar. Die Moschee ist das spirituelle Zentrum der Stadt und Brennpunkt des öffentlichen Lebens. Neben Gebet, Schule, Rechtssprechung und Verkündungen von politischen Entscheidungen ist sie Treffpunkt und Begegnungsstätte, Ruheplatz und Erholungsraum (Jansen, *et al.* 1997: 1). Sie wird auch als Versammlungsraum der Gemeinde genutzt, nach dem Vorbild der Prophetenmoschee in

¹⁹³ Die Freitagsmoschee ist stets mit folgenden drei Elementen ausgestattet: der Qiblawand mit Mirab (Gebetsnische), die nach Mekka weist, der Minbar, einem Treppenpodest, von dem der Imam seine Freitagspredigt hält, und dem Minarett, über das die Gebete ausgerufen werden (Bianca 1991: 160).

Medina strebend, die bereits als Gemeindezentrum diente und idealtypisch eine Verbindung von religiösen, sozialen und politischen Funktionen vorsah (Bianca 1991: 157). Die Moschee wurde zum Vorbild eines eingefassten öffentlichen Raumes innerhalb einer städtischen Dimension (Bianca 1991: 159). Angegliedert an die zentralen Moscheen im Stadtzentrum liegen in der Regel soziale und wohltätige Einrichtungen, wie Bäder und Armenküchen, Schulen und Herbergen. Durch Einnahmen gewerblicher Bauten, die in wohltätige Stiftungen flossen, entstand im Lauf der Zeit eine enge ökonomische Verflechtung zwischen Moschee, ihrer angegliederten Stiftung und der umliegenden Stadt. Die Freitagsmoscheen mit ihren Nebengebäuden gliedern sich seitdem in die umliegenden Bauten des Marktes und der übrigen Stadt ein, wodurch die Moschee von außen selten als gesonderter Bau erkennbar ist und nur durch ihre offenen Portale, die vom Markt in ihren Innenhof führen, sichtbar wird (Alder 2004).

In der Nähe der Moschee befinden sich meist eine *madrassa* (Koranschule, Schule) sowie ein *ḥammām* (öffentliches Bad). Das *ḥammām* dient rituellen Waschungen, der Entspannung und sozialen Kontakten (Jansen, *et al.* 1997: 1). Durch den rituellen Charakter ist das *ḥammām* Teil von sozialen und religiösen Riten und damit keine Institution der gehobenen Schicht (Bianca 1974: 42), sondern wesentlicher Bestandteil einer orientalisch-islamischen Stadt. In der *madrassa* wird der Koran gelehrt und die allgemeine und islamkundliche Wissenschaft gefördert.

Um die Freitagsmoschee herum gliedert sich der *sūq*. Das Wort *sūq* ist aus dem Armenischen entlehnt und stammt ursprünglich aus dem Assyrisch-Babylonischen (Voell 2002: 190). Es bezeichnet nicht nur das traditionelle Geschäftszentrum innerhalb der Stadt, sondern ebenso Jahr-, Vieh- und periodische Märkte sowie Märkte auf freiem Feld und vor den Toren der Stadt. Somit lässt das Wort *sūq* selbst keine alleingültige Aussage über eine Wirtschaftsfunktion zu, die auf eine orientalische Stadt begrenzt ist (Wirth 2000: 104). „*sūq*“ ist deshalb kein klassifikatorischer Begriff, mit dem eindeutige Aussagen über die verschiedenen Märkte möglich sind, denn keine These oder Theorie ist für alle Märkte des Orients gleichermaßen zutreffend (Wirth 1974: 213). Auch wenn die Märkte verschieden sind, stellt Wirth den Markt innerhalb der islamisch-orientalischen Stadt¹⁹⁴ als prägnantestes Kriterium heraus, welches es in Städten des vorislamischen Orients und in westlichen Städten in dieser Form nicht gibt. Der orientalische Markt in seiner typischen Form ist als eigenständiges islamisches Kulturerbe anzusehen (Wirth 2000: 103). Wirth gründet seine

¹⁹⁴ Wirth bezeichnet jene Städte, die einen *sūq* als wirtschaftliches Zentrum aufweisen und im vorderasiatischen sowie nordafrikanischen Raum liegen, als orientalisch-islamische Stadt (Wirth 1975: 39).

Definition auf W. Marçais, demzufolge eine islamische Stadt als zentrale Merkmale immer eine Moschee, einen nahegelegenen *sūq* und ein öffentliches Bad vorweist. Besonders dem *sūq* wird eine besondere Stellung innerhalb der Stadt und dem innerstädtischen islamischen Lebens zugeschrieben (Voell 2002: 190).

Märkte wurden zum Treffpunkt zahlreicher Menschen, die sie in regelmäßigen Abständen besuchten, wodurch viele Märkte einen multifunktionalen Charakter bekamen: Sie dienten als Treffpunkte für Familien und Freunde, dem Austausch von Neuigkeiten, wurden zum Schauplatz für Gaukler, Clowns und Musiker und stellten eine Plattform für neue Bekanntschaften dar. Darüber hinaus waren sie Orte des juristischen Verfahrens und Zentren für religiöse Praktiken. Ferner wurden Märkte zum Machtfaktor derjenigen, die den Markt kontrollierten und politische Macht innehielten, da die verschiedenen Stränge der Gesellschaft auf dem Markt zusammentrafen.

„Der Markt ist ein aufgeschlagenes Buch über Land und Volk“ (Prodoliet & Schneider 1995: 75), denn durch den multifunktionalen Charakter eines Marktes spiegelt ein Markt mit seinen Besuchern, Händlern und Klienten viele Bereiche eines Volkes wieder und stellt damit einen Mikrokosmos der Gesellschaft und der Stadt dar (Voell 2002: 199). Geertz (Geertz 1973: 175) ist der Meinung, dass die verschiedenen Märkte sich in ihrer Form wenig von einander unterscheiden, denn

„their basic organization and mode of functioning vary very little. A *suq* is a *suq*, in Fez or in the Atlas, in cloth or camels. The players differ (and the stakes), but not in the shape of the game.“ (Geertz 1973: 175)

Die *aswāq* der verschiedenen Städte sind seit jeher nicht nur Orte des lokalen Handels, sondern charakterisieren mit weitreichenden sozialen Beziehungen auch den überregionalen Handel. Damit sind sie keine für sich stehende Institution, sondern sind in ein wirtschaftliches Netz mit anderen Märkten verflochten. Innerhalb des Gesamtnetzes weisen die einzelnen Märkte Produktion, Einzel- und Großhandel auf, die in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander und im Austausch mit anderen Märkten stehen. So wie Produktion und Vertrieb auf einem Markt räumlich vereint sind und in einer Hand liegen, platzieren sich Groß- und Einzelhandel auf dem Markt in enger Nachbarschaft zueinander (Dettmann 1969: 64), während der Fernhandel die verschiedenen Marktzentren miteinander verbindet. So sind auf dem *sūq* Einzelhandel, ambulanter Handel, Dienstleistungen, Groß- und Zwischenhandel, Fern- und Außenhandel, Finanz- und Kreditwesen, Handwerk und Gewerbe unmittelbar zusammengefasst. Zu ihren Funktionen gehören ferner auch Warenlager, Weiterverarbeitung, Vermittlerdienste, Immobiliengeschäfte und Organisation. Neben den wirtschaftlich

ausgerichteten Funktionen stehen für zwischenmenschliche Begegnungen neben den öffentlichen Bädern auch die Kaffeehäuser zur Verfügung, die eine wichtige Rolle im gesellschaftlichen öffentlichen Leben spielen (Wirth 2000: 301). Die verschiedenen Wirtschaftszweige haben innerhalb eines *sūq* spezifische Standorte, bestimmte Bedeutsamkeit sowie Wertigkeit (Voell 2002: 189). So deckt der Markt alles ab, was im Alltag benötigt wird: Moschee und *madrasa*, Heiligengräber, Bäder, öffentliche Brunnen, Latrinenanlagen, Kaffeehäuser, Garküchen, Imbissstände, Brotbacköfen, Geldwechsler sowie moderne Bank- und Postfilialen, die den Bewohnern der Stadt und seinen Besuchern zur Verfügung stehen (Wirth 2004a: 38). Die Bauten der einzelnen Funktionszweige verweben sich entlang der Marktgassen zu einem räumlichen Gefüge. Die einzelnen Marktbauten mit ihren Läden sind meist eingeschossig, da im *sūq* so gut wie keine Wohneinheiten vorhanden sind. Über den Verkaufsräumen befinden sich allenfalls Lagerräume. Abends wird der Marktbezirk abgeschlossen, um vor Diebstahl zu schützen, so dass der Markt nach Ladenschluss menschenleer ist und abends keinen Freizeitwert darstellt (Jansen, *et al.* 1997: 1).

Im Gegensatz zum mittelalterlichen Europa, wo die Bereiche des Wirtschaftens und Wohnens auf dem Markt stets miteinander verbunden waren, liegen sie im traditionellen *sūq* getrennt voneinander (Wirth 2004a: 37). Dies ist ein deutliches Kennzeichen einer islamischen Stadt, in der eine präzise Trennung zwischen öffentlichem und privatem Territorium vorherrscht. Das öffentliche Leben spielt sich in der Moschee und auf dem Markt ab, das private Leben dagegen in den Quartieren und Wohnhäusern. Beide Bereiche stoßen aneinander, sind aber nicht miteinander vermischt. Abweisende Mauern schirmen das innere und private Leben von der Öffentlichkeit ab (Bianca 1991: 146). So sind *aswāq* in fast allen Städten ausschließlich Standorte des Wirtschaftens, in denen es keine Wohneinheiten gibt, wodurch sie sich deutlich von europäischen Städten unterscheiden. In der orientalischen Stadt liegen die Wohngebiete außerhalb des *sūq* (Wirth 2004a: 37) und sind darüber hinaus meist nach ethnischen, religiösen oder nationalen Unterscheidungskriterien von einander abgegrenzt und in sich homogen. Während die Netze der Marktgassen neben den Moscheen die öffentlichen Räume darstellen, wo sich das soziale Leben abspielt und Begegnungen stattfinden, legen die Wohnviertel in klassischen islamischen Städten eine hohe Wertigkeit auf Privatsphäre (Alder 2004). Von den öffentlichen Marktstraßen führt der Weg über halböffentliche Straßen in die Wohnviertel und damit zur ummauerten Privatheit des Einzelhauses. Charakteristisch ist die Sackgassenstruktur der Wohnviertel: in sich geschlossene Wohnviertel sowie geschützte Privathäuser, die nach innen ausgerichtet und nach außen verschlossen sind, prägen die Quartiere (Wirth 1991: 57).

Bei einer Durchmischung von Wohn- und Wirtschaftsstandorten wären Privatheit und Intimität des häuslichen Familienlebens, was innerhalb der islamischen Welt einen hohen Stellenwert einnimmt, nicht mehr gewährleistet (Wirth 2000: 114): Die kleinste Lebensgemeinschaft ist die Familie, deren Schutz und Privatsphäre es im Islam zu schützen gilt, was sich durch die abgeschlossenen Wohnviertel, Innenhöfe und Einzelhäuser manifestiert (Dettmann 1969: 64). Die islamische Vorstellung von Wohnraum wertet den Innenraum des Wohnens und den Familienbezirk zu einer geweihten Sphäre auf, die mit gewissen Tabus belegt ist. Das Wort *ḥ-r-m*, woraus sich *ḥaram* (verboten, unverletzlich, Geheiligt, Heiligtümer) und *ḥarīm* (geheiligtter Ort, Ehefrauen) ableitet, wird mit Abschließen und Abwehren, aber auch mit Heiligem in Verbindung gesetzt. Das *ḥarīm* (Harem), das Ausgeschlossene, ist im religiösen Sinne ein geweihter, unverletzlicher Ort, was z. B. das Innere einer Moschee beschreibt. Im häuslichen Lebensbereich beschreibt es die private Sphäre der Familie, ganz besonders die Familiengemächer, die vor Zutritten und Einblicken geschützt werden. Die weibliche Sphäre wird mit dem Inneren des Hauses identifiziert, womit die Frau zur Seele des Hauses und zur Hüterin der Ehre des Mannes und seiner Familie wird, die bewahrt werden soll (Bianca 1991: 196). In der Umsetzung dieses Strebens nehmen die Behausungsformen unterschiedliche Ausführungen an, die sich je nach Lebensgewohnheit zwischen einem einfachen Zelt der Nomadenbewohner in der Wüste und einem Palast der Reichen innerhalb der Stadt manifestieren (Bianca 1991: 209). Die Konzeption der typischen Wohnhäuser innerhalb der Stadt ist das Innenhofgebäude, dessen Räume sich meist zu einem Innenhof hin konzentrieren (Jansen, *et al.* 1997: 2). Das Innenhofgebäude entspricht zum einen durch seine Abschließung dem Wunsch nach einem geschützten Raum, zum anderen lässt es eine Öffnung zum Himmelszelt zu (Bianca 1974: 41). Von dem Eingang des Hauses ist ein direkter Blick in das Zentrum des Hauses nicht möglich, da der Blick durch eine dazwischen liegende Pufferzone abgefangen wird, so dass das Innere des Hauses verschlossen bleibt (Bianca 1991: 213). Trotz unterschiedlicher Ausführung der Behausungen streben sie nach denselben Funktionen: Schutz der Familiensphäre, Empfangsmöglichkeit für Gäste des Hausherrn, ohne die Privatsphäre zu stören, sowie die Möglichkeit einer Lagerung und Verarbeitung von landwirtschaftlichen Gütern für den Lebensunterhalt (Bianca 1991: 209).

Der Übergang vom öffentlichen Markt in die homogenen Wohnviertel sowie der Eintritt von den Sackgassen in die Privathäuser erscheint wie ein Übergang von einer Außen- in eine Innenwelt, in der das innere Leben von der äußeren unabhängig bleibt (Jansen, *et al.* 1997: 7). Dieses Charakteristikum einer Nach-Innen-Gekehrtheit kennzeichnet die meisten

orientalischen Städte. Wirth ist der Ansicht, dass die geschützte Privatheit das dominante Grundprinzip sozialer Aktivität darstellt und das wichtigste und auffallendste Kennzeichen einer orientalischen Stadt ist (Wirth 2000: 525). Dieses Charakteristikum ist auch auf dem *sūq* zu finden: der Markt ist von außen oft unscheinbar und durch Stadtmauern begrenzt, so dass sich das Markttreiben dem Besucher erst präsentiert, wenn er die Stadt durch ihre Tore betritt und erst auf dem *sūq* Teil des pulsierenden Lebens der Marktgassen wird. Auch beim Eintritt von dem geschäftigen Markttreiben in die Moschee wird diese Nach-Innen-Gekehrtheit bei der Ruhe, die in der Moschee herrscht, deutlich und steht damit im Kontrast zur lebendigen äußeren Welt.

Trotz der Kontraste fügen sich die Netze der Marktgassen, die Moschee und die Wohnviertel als autonome Teile zu einem Ganzen zusammen, in dem einerseits eine innere und äußere Welt erkennbar wird und andererseits eine Nach-Innen-Gekehrtheit sichtbar ist. Damit sind die Hauptmoschee mit einem naheliegenden öffentlichen Bad und einer *madrassa*, der Markt und die Wohnquartiere die unerlässlichen Voraussetzungen einer islamischen Stadt. In einigen Städten gesellen sich noch andere Bauten, wie ein Kastell oder Karawansereien (Khane)¹⁹⁵ dazu, die aber nicht in jeder orientalischen Stadt aufzufinden sind (Bianca 1974: 43).

6.2.3.3 Dreiteilung innerhalb der Ortschaft Tiné?

Ausgehend von dem Kriterium, dass die Dreiteilung der islamischen Stadt – bestehend aus Moschee, *sūq* und abgeschlossenen Wohnvierteln – ein bedeutendes Charakteristikum ist, ähnelt Tiné diesem Aufbau: Die 2001 neu errichtete Moschee stellt die größte der drei Moscheen¹⁹⁶ und damit die Freitagsmoschee in Tiné dar. Eine Mauer mit vier Eingangstoren umschließt ein Gebiet, das etwa 100 m x 140 m umfasst und die Moschee deutlich von dem äußeren Leben abschirmt. Nicht-Muslimen ist der Zugang verwehrt, auch Frauen treffen meist wenige ein, sie beten in erster Linie zu Hause. Von zwei Minaretten wird fünfmal am Tag zum Gebet gerufen. Die leuchtend pinkrote Farbe der Moschee und ihrer Minarette lässt sie bereits aus einigen Kilometern Entfernung erkennen. Der Innenraum ist einfach ausgestattet, weist jedoch die typischen Charakteristika einer Moschee auf. Der Innenhof ist schlicht, der sandige Boden der gleiche wie außerhalb der Moscheemauern. Der große

¹⁹⁵ Eine Karawanserei diente Karawanen und ihren Führern als Herberge an Karawanenrouten. In Städten hatten diese Herbergen neben einer Unterkunftsmöglichkeit ebenfalls eine Funktion als Warenlager und Handelsumschlagsplatz.

¹⁹⁶ Neben der Freitagsmoschee besteht eine kleinere in dem Ortsteil Mabruka, die 1991 errichtet wurde und eine weitere, die sich in *wādi*-Nähe und damit unmittelbar an dem Areal des alten Marktes befindet und 1982 errichtet wurde. Neben den drei größeren Moscheen gibt es kleine Gebetsräume, die aber nicht die typische Moscheebauweise aufzeigen.

Innenhof dient ebenso als Versammlungsraum der muslimischen Gemeinde wie das Innere der Moschee. Neben den religiösen Pflichten, die in der Moschee erfüllt werden, wird der Gebetsraum als ruhe- und schattenspendender Raum während der heißen Mittagszeit von Ruhesuchenden genutzt. Politische Entscheidungen, Verkündungen oder Neuigkeiten werden dort oder im Innenhof vom Imam oder anderen Schlüsselpersonen mitgeteilt. In unmittelbarer Nähe zur Moschee befindet sich eine Schule. Hier handelt es sich um die tschadische allgemeinbildende Grundschule und nicht um eine Koranschule. Die Koranschule ist bei der zweiten Moschee in Tiné, im Wohnviertel Mabruka angesiedelt, das als traditionelles und strenggläubiges Wohnviertel gilt, so dass sich hier besonders religiöse Familien niedergelassen haben, die ihre Kinder vorwiegend in die Koranschule statt in eine allgemeinbildende Schule schicken.

Ein öffentliches Bad befindet sich in etwa 200 m Entfernung zur Moschee. Bei diesem Bad handelt es sich nicht um ein Bad, das von der Ausstattung dem eines *ḥammām* einer klassischen arabischen Stadt wie etwa Damaskus ähnelt, dennoch ist es in einfacherer Ausführung vorhanden und erfüllt seinen Zweck: der rituellen wie körperlichen Reinigung. Es wird ausschließlich von Männern benutzt, die sich dort während des heißen, staubigen Tages erfrischen und reinigen oder ihre rituelle Waschung vornehmen, bevor sie in die Moschee zum Gebet gehen. An das *ḥammām* angeschlossen sind zahlreiche Wäschereien und Friseure. Unmittelbar an die Freitagsmoschee in Tiné gliedert sich der *sūq*, der das wirtschaftliche Zentrum der Stadt darstellt. Hier spielt sich das öffentliche Leben ab, es treffen sich Familienmitglieder und Händler in den einzelnen Läden, Restaurants, Teestuben und in den Gassen. Die Gassen sowie die Läden bieten Raum für Treffpunkte, Bekanntschaften, Gespräche, wirtschaftliche Vereinbarungen, Transaktionen und Allianzen. Ferner bietet der *sūq* eine Plattform zum Austausch von Neuigkeiten sowie für finanzielle Abwicklungen, für Geldwechsler und Bettler. Nomaden, Stadtbewohner, Reisende und Fernhändler sowie Rebellen und Mitglieder internationaler Organisationen oder der Afrikanischen Union kommen hier zusammen. Sie alle kommen mit den gleichen Zielen: Zum Austausch oder Erwerb von Produkten, Gütern und Waren für die Sicherstellung des Lebensunterhalts, zur Verwirklichung einer Mission, um Neuigkeiten zu erfahren oder zu verbreiten oder den Tag außerhalb des Hauses zu verbringen. Da die häusliche Sphäre in erster Linie der Frau und der Familie zugeschrieben ist, ist der Mann in der Regel tagsüber nicht im Haus, sondern kümmert sich um die wirtschaftlichen und öffentlichen Seiten des Lebens und verbringt daher vorzugsweise den Tag auf dem Markt. Der *sūq* in Tiné deckt alles ab, was der Besucher am Tag braucht: Einzel-, Groß- und Fernhandelsläden, Produktionsstätten, Lager und Handwerk.

Darüber hinaus landwirtschaftliche Angebote für Nomaden und Stadtbewohner, Zubehör für Kamele und Autos, Veterinärstationen und Autowerkstätten. Ferner beherbergt der *sūq* das Finanz- und Kreditwesen, Restaurants, ein öffentliches Bad, Wäschereien und Vergnügungsangebote wie „Kinos“¹⁹⁷. Stationen für Buschtaxis, die die Verbindungen in umliegende Dörfer und Flüchtlingslager sicherstellen, sowie eine Busstation mit einer Verbindung in die umliegenden Dörfer und Städte und in günstigen Fällen auch bis in die Hauptstadt befinden sich ebenfalls im Marktbereich. Hier beginnen oder enden die Fahrten der Reisenden.

¹⁹⁷ Unter „Kino“ werden innerhalb einfacher Konstruktionen, meistens aus Stroh, aufgestellte Fernseher verstanden, die unterschiedliches Programm zeigen, das auf Tafeln angekündigt wird. Ein kleines Entgelt ermöglicht den Eintritt und das Schauen von Filmen, Sport- und Nachrichtensendungen.

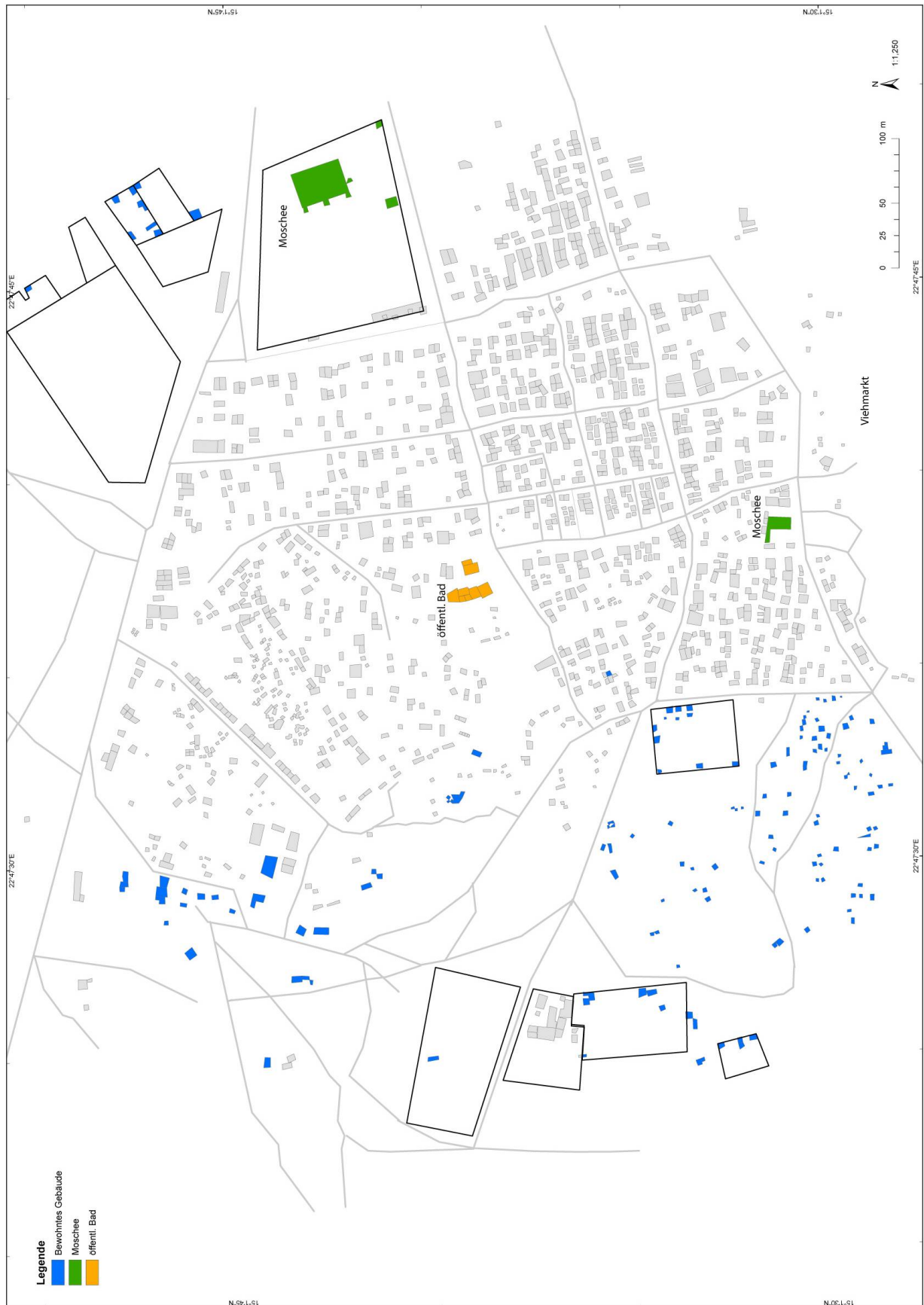


Abbildung 31: Marktkarte von Tiné-Tschad mit der Freitagsmoschee, dem öffentlichen Bad und den Wohngebäuden, die am Marktrand angrenzen. Südlich schließt der Viehmarkt an (Karte: A. Bolten)

Auf der Karte (Abbildung 31) ist deutlich erkennbar, dass die Wohnviertel außerhalb des Marktbereiches liegen. Die Wohnviertel unterteilen sich nach Familie und Herkunft. Während sich das bereits erwähnte traditionelle, religiöse Viertel nördlich von der Ortschaft etwas absetzt, gehen die übrigen Wohnviertel mehr oder weniger in einander über. Während sich zur östlichen Seite die älteren Viertel anschließen, liegen die neueren im Süden und Westen der Stadt. Die südlichen Viertel werden in erster Linie von Flüchtlingen aus weiter entfernten sudanesischen Ortschaften wie Karnoi und Um Buru der Zaghawa-Untergruppe Wagi bewohnt, während sich die Untergruppe der Bideyat vorwiegend im Norden niederließ und die Koba sich auf die übrigen Viertel verteilen, welche aber ebenfalls unterschiedlichen Charakter besitzen. Größere Hauptstraßen führen in die Wohnviertel, wo sie zu Neben- und Sackgassen werden. Die typische Sackgassenstruktur der klassischen arabischen Städte lässt sich auch hier wiederfinden: Der Gassenverlauf endet häufig vor einer Hauswand, kleine unscheinbare Türen und Tore führen in das Innere der Höfe. Das Leben spielt sich in den Häusern und Höfen und nicht auf der Straße ab, die nur zum Passieren genutzt wird. Hohe Mauern umfassen den privaten Innenhof, der dem Betrachter von außen nicht einsehbar ist. Innerhalb des Innenhofes sind verschiedene Gebäude platziert, die den Besucher erneut – nachdem er im Innenhof steht – mit schroffen Wänden, die keine Fenster besitzen, abweisen. Innerhalb des Innenhofes in nochmals geschützten Ecken und Winkeln, unter sonnengeschützten Plätzchen findet das Leben der Familie und der Frauen statt. Vielfach führen labyrinthartige Durchgänge zu versteckten Eckchen und Eingängen, aus denen schwer wieder herauszufinden ist. Je größer die Familie und je mehr Familienmitglieder und Frauen in einem großen ummauerten Hof zusammengefasst sind, desto komplexer verlaufen die labyrinthartigen Verwinkelungen zu den einzelnen Wohneinheiten der Frauen. Fremden Männern ist dieser Bereich vollkommen verschlossen. Ein Besucher macht sich erst durch lautes Rufen bemerkbar und betritt die Puffer- oder Empfangszone nur nach Aufforderung. Das Innerste des Hauses ist idealtypisch nur seinen Bewohnern und engen weiblichen Familienmitgliedern vorenthalten, Besucher halten sich unter Sonnendächern in respektvoller Entfernung zum Wohnhaus auf. Ein Blick von außen in den inneren Bereich des Hofes ist meist nicht möglich. Eine Hoftüre ist nicht, wie in europäischen Städten üblich, zur Hauptstraße hin orientiert, sondern möglichst an einer Seitenecke des Hofes, verwinkelt, unscheinbar und verschlossen platziert.

Die vorher herausgestellte Nach-Innen-Gekehrtheit als typisches Merkmal einer islamischen Stadt wird auch hier in einer Siedlung wie Tiné deutlich: Die Mauern der Einzelhöfe weisen den Besucher ab, richten ihren Fokus nach innen, was sich an den Wohnbauten erneut

wiederholt, die ohne Fenster und mit unscheinbarer Türe das Leben innerhalb des Hauses von außen nicht sichtbar werden lassen. Ein Übertritt von einem öffentlichen, äußeren Leben in ein inneres, geschütztes, intimes Leben wird bei Eintritt in den Innenhof und darüber hinaus in das Wohngebäude sehr deutlich. Es verlangt von dem Besucher Respekt und Ehrfurcht vor dem Inneren und Heiligen des Hauses und der Familie. Ein Eintritt in diese innere Welt ist dem Besucher nur nach Aufforderung gestattet.

6.2.3.4 Der klassische Stadt- und Marktaufbau innerhalb einer orientalischen Stadt

Ausgehend von der Dreiteilung der Stadt ergeben sich räumliche Beziehungen, die gesetzmäßig aufeinander bezogen sind. Dettmanns Modell (siehe Abbildung 32) zeigt den idealtypischen Aufbau der orientalischen Stadt und damit ihr Raumgefüge: Da der Markt sich als Handelszentrum im Aufbau einer islamischen Stadt immer an die im Zentrum liegende Freitagsmoschee heftet, bilden Markt und Moschee den Mittelpunkt der Stadt (Bianca 1991: 188). Auf dem Markt ordnen sich im räumlichen Nebeneinander und in mosaikartiger Verschachtelung die Gebäudetypen für Einzelhandel und Handwerk sowie Lager für Großhandel und Gewerbe in den Gassen an. Öffentliche Plätze sind nur auf vereinzelter Märkten zu finden (Wirth 1974: 223). Außerhalb des Marktbezirkes liegen die in sich homogenen Wohnviertel. Diese weisen oft eine kleinere Moschee und einen lokalen kleinen *sūq* für den alltäglichen Bedarf auf und stellen damit autonome Einheiten dar. Außerhalb der Stadt befinden sich Märkte der Nomaden mit Viehumschlagsplätzen sowie ländliche Märkte.

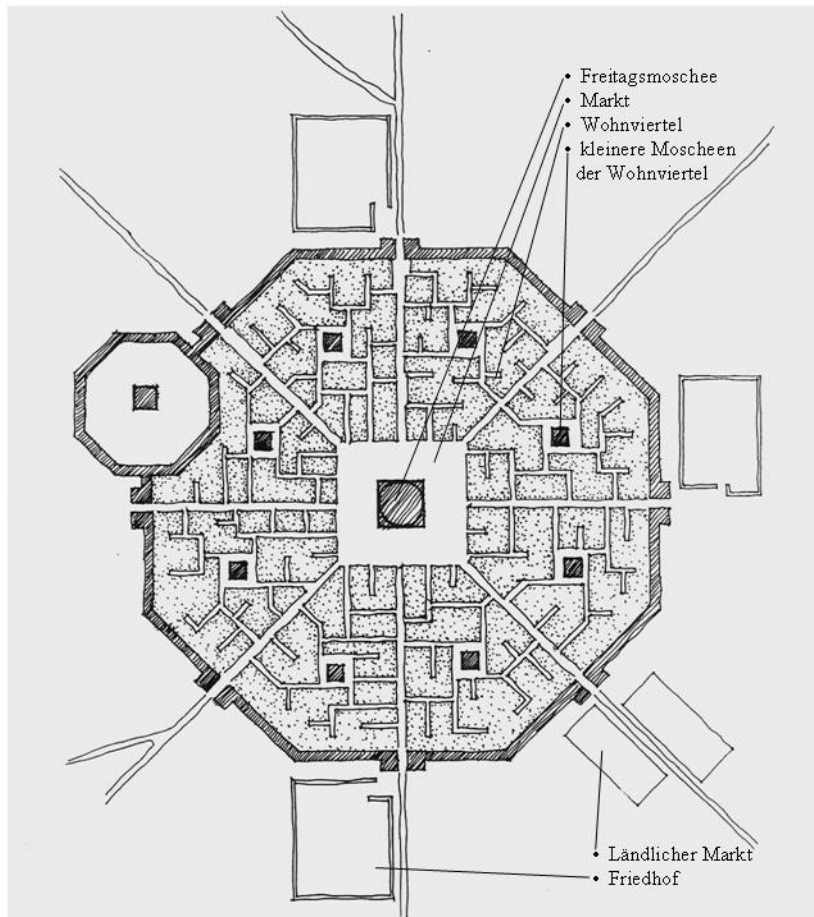


Abbildung 32: Schematischer Stadtaufbau einer typisch orientalischen Stadt (Skizze: G. Meerpohl nach Dettmann (Dettmann 1969))

Die Marktgassen des Hauptsūq unterteilen sich in unterschiedlich breite Haupt- und Nebengassen. Die Hauptgassen liegen meist im Zentrum nahe der Moschee und stellen eine Verbindung zu den Eingangstoren der Stadt dar. Die Nebengassen des sūq sind durchsetzt von kleineren Moscheen, Bädern, Koranschulen und Karawansereien und sind bevorzugter Standort für Einzelhandel und Handwerk. Sie sind oft überdacht, um vor Sonneneinstrahlung, Regen und Staub zu schützen (Wirth 2004a: 34). Die Überdachung der Basargassen war früher aus Flechtwerk, Tuchen oder Matten, bis sie im Laufe der Zeit häufig durch Holz- oder feuerfeste Stahlkonstruktionen bis hin zu Steingewölben ersetzt wurden (Wirth 1975: 9). In Städten wie Aleppo, Istanbul und Isfahan entwickelten sich hierdurch in sich geschlossene überdachte Basare, die abschließbar waren und meist in unmittelbarer Nähe zur zentralen Moschee lagen. Diese Standorte werden für besonders hochwertige Waren bevorzugt (Alder 2004). Die meist kleinen Läden der Nebengassen sind zur Gasse hin geöffnet. Während der vordere Ladenbereich Verkaufsfläche ist, wird der hintere Teil als Werkstatt oder Lager genutzt. Der Bereich vor dem Laden wird zusätzlich mit Auslagen bestückt und verengt die Gasse. Verlässt der Verkäufer tagsüber seinen Laden, bedeckt er lediglich seine Waren mit

einem Tuch, während er seinen Laden nachts mit einem Rolltor oder einer festen Tür verschließt (Jansen, *et al.* 1997: 4).

Khane (Karawansereien) sind eine Mischung aus Lagerhäusern und Unterbringungsmöglichkeit für fremde Händler und dienen in klassischer Nutzung in erster Linie dem Warenumsatz des Fernhandels. Waren werden hier ab- oder umgeladen, Lasttiere gepflegt und reisende Händler finden Zimmer für die Nacht (Alder 2004). Die Großhändler des Fernhandels bilden meist die führende Oberschicht der Stadt. Sie finden innerhalb der Khane Lagerungsmöglichkeiten für ihre Waren, wo Einzelhändler diese einsehen und erwerben können. Der Khan ist hier das ideale Gebäude, das Fern- und Einzelhandel sowie Produktion eng miteinander verknüpft (Bianca 1991: 182). Innerhalb der Basargassen ist eine Sortierung nach Einzelhandel und Handwerk nach einem zentral-peripheren Muster erkennbar. Während die besseren Standorte durch den Einzelhandel besetzt sind, ist Handwerk meist an der Peripherie angesiedelt (Wirth 2000: 111).

6.2.3.5 Die verschiedenen *sūq*-Typen

Wirth unterscheidet fünf unterschiedliche Typen von *sūq*: den Linien-*sūq*, den Flächen-*sūq*, den zentralen Einzelhandels-*sūq*, den Kreuz-*sūq* sowie den Quartier-*sūq* (Wirth 1974: 250). Der Linien-*sūq* besteht modellhaft aus einer einzigen langen *sūq*-Gasse, welche beiderseits von Khanen gesäumt ist und durch die den Passantenverkehr entstanden ist (Wirth 1974: 251). Der Flächen-*sūq* zeichnet sich modellhaft aus einem geschlossenen parallel verlaufenden Komplex mit sich kreuzenden Gassen und eingeschlossenen Khanen aus (Wirth 1974: 252-253). Der Mittelpunkt eines Flächen-*sūq* ist oft die Moschee. Der zentrale Einzelhandels-*sūq* mit umgebenden Khanen besteht modellhaft aus einem Komplex von Gassen und Hallen speziell für den Einzelhandel, zwischen denen kein Platz für Khane bleibt, so dass sich diese an den Rand des Marktes gruppieren (Wirth 1974: 254). Ferner fehlt hier das Handwerk, das in einem Ring um den *sūq* in Khanen untergebracht ist (Wirth 2000: 125). Der Kreuz-*sūq* bildet sich aus rechtwinklig kreuzenden Linienbasaren heraus, so dass sich im Kreuzungsbereich ein kleiner Flächenbasar entwickelt (Wirth 1974: 255). Der Quartier-*sūq* weist eine geringere Trennung zwischen Wohnen und Wirtschaften auf; es fehlen der Fernhandel und damit die Khane. Das Angebot dient vorwiegend dem täglichen Bedarf und stellt die Versorgung der Wohnviertel sicher (Wirth 2000: 126). Viele Märkte weisen verschiedene Charakteristika der unterschiedlichen Typen auf. Neben diesen Typen, die sich auf das Stadtzentrum beziehen, finden Viehmärkte und ländliche Märkte vor den Toren der Stadt statt. Ferner werden Pilger- und Handwerkermärkte differenziert (Wirth 1974: 259).

Im Allgemeinen wird zwischen Zentral- oder Haupt-*sūq* sowie Einzelhandels-*sūq* unterschieden: Der Zentral-*sūq* ist

„[d]as meist in der Mitte der Altstadt gelegene traditionelle Hauptgeschäftszentrum großer Städte, in welchem Einzelhandel, Großhandel, Finanzwesen, wirtschaftliche Organisation, Handwerk und Gewerbe in enger organisatorischer Verflechtung räumlich vergesellschaftet sind.“ (Wirth 1974: 209)

Demgegenüber steht der Einzelhandels-*sūq* als

„[t]raditioneller zentraler Einkaufsbezirk meist kleinerer Städte, in welchem Einzelhandel (und selbst verkaufendes Handwerk) überwiegen und der Großhandel weitgehend zurücktritt.“ (Wirth 1974: 211)

6.2.3.6 Der Stadt- und Marktaufbau in Tiné

Wie bereits beschrieben, ist der Markt in Tiné auf seinem jetzigen Areal sehr rezenten Ursprungs und befindet sich daher nicht vollkommen im Mittelpunkt der Stadt. Während der alte Markt im *wādi*-Bereich als Mittelpunkt zwischen den beiden Ortsteilen platziert war, wurde der neue Markt aufgrund der rezenten politischen Entwicklungen an den Rand der Stadt verschoben. In neuesten Entwicklungen und Stadtexpansionen in 2007 jedoch war bereits zu erkennen, dass der Markt von allen Seiten immer mehr von Wohnvierteln umschlossen wird und mit weiteren Ausdehnungen in Zukunft das Zentrum der tschadischen Stadt darstellen könnte. Bereits jetzt stellt der Markt den Fokus der Aufmerksamkeit und den Mittelpunkt des öffentlichen Lebens dar. Innerhalb weniger Jahre hat sich damit die Konzentration von dem *wādi*-Bereich auf das neue Areal verlagert. Der *wādi*-Bereich ist als militärische Zone mit eingeschränkten Durchgangsmöglichkeiten zum Randgebiet geworden, womit der Fokus generell nach Westen und folglich auf den neuen Markt gerichtet wird. Auch wenn es vom Stadtbild auf der folgenden Satellitenkarte¹⁹⁸ nicht so wirkt, so stellt der Markt im öffentlichen Leben den Mittelpunkt dar. Der Markt zusammen mit der Freitagsmoschee, an die sich der Markt eng anschließt, bilden das Zentrum der äußeren Welt im Gegensatz zur inneren, die durch die Wohnviertel repräsentiert wird und sich ausschließlich außerhalb des Marktbereiches befinden.

¹⁹⁸ Die Satellitenaufnahme ist eine Quickbird-Aufnahme von Juni 2004. Sie zeigt das Stadtbild folglich sechs Monate nach der Marktverlegung von seinem ursprünglichen *wādi*-Bereich an seinen neuen Standort. An der Marktgröße, der Struktur und dem Aufbau hat sich in den folgenden Jahren bis 2007 kaum etwas verändert. Hingegen aber die Stadtstruktur: Die Wohnviertel entwickelten sich in den folgenden Jahren immer mehr an den Markt heran und schließen ihn damit immer mehr ein. Die auf der Satellitenkarte zu erkennenden leeren Flächen um den Markt herum waren Ende 2007 bereits bebaut.

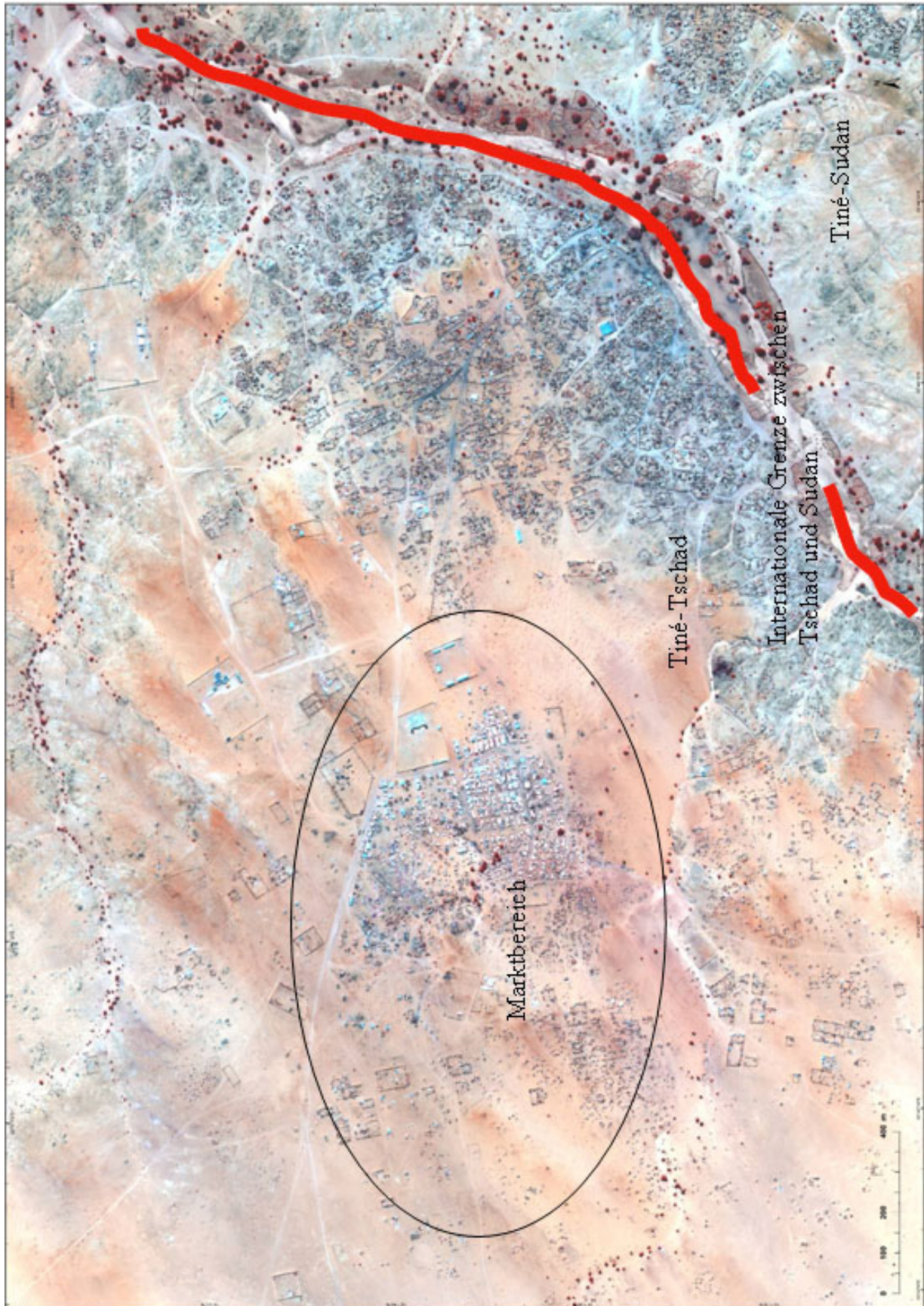


Abbildung 33: Satellitenkarte von Tiné (aus dem Jahr 2004) mit eingezeichnetem Marktbereich in dem tschadischen Teil der Ortschaft Tiné

Das Marktbild in Tiné ist eindeutig als Flächen-*sūq* und Zentral-*sūq* interpretierbar: Der Markt ist ein in sich geschlossener Komplex. Er stellt nicht nur das täglich Benötigte bereit, sondern verwebt Einzel-, Groß- und Fernhandel sowie Produktionsstätten und Lager, Finanzwesen und Administration miteinander zu einem dichten Geflecht, dem Viehmarkt deutlich abgesondert. Als Zentral-*sūq* steht der große Markt den kleinen Märkten der Wohnviertel gegenüber, wo in kleinen Läden oder Ständen in geringem Umfang nur das Nötigste für den Alltag angeboten wird.

Die Gassen auf dem Zentral-*sūq* teilen sich in Haupt- und Nebengassen. Die Hauptdurchgangs- und Zufahrtsstraße der Stadt verläuft nördlich des Marktzentrums, zwei Hauptachsen durchqueren den Markt in nordsüdlicher und ostwestlicher Richtung. Sie weisen eine gewisse Breite auf, so dass diese Gassen von Lkw passiert werden können. Von den zwei Hauptachsen zweigen zahlreiche Nebengassen ab, die noch mit einem Geländewagen befahren werden können.¹⁹⁹ In den davon abzweigenden engen Gassen ist der Durchgang nur noch zu Fuß, allenfalls per Esel möglich. Die kleineren Gassen sind überdacht, um sie vor Sonne, Staub, Sandsturm und Wind zu schützen. Die Sonnenschutzdächer bestehen in erster Linie aus Tuch, ferner aus Plastik- und Juteplanen, Karton oder Bastmatten. Die Einzelhandelsläden öffnen alle zur Gasse hin, wo sie ihre Ware tagsüber zusätzlich auslegen und die Gasse somit verengen. Abends mit Sonnenuntergang werden die Läden verschlossen: die fest installierten Läden mit Toren, die einfachen *rakā'ib* mit Planen und Tüchern. In den *rakā'ib* übernachteten vielfach Wächter, um die Ware nachts vor Diebstahl zu schützen. Nach Sonnenuntergang soll der Markt verlassen werden. Danach spielt sich das Leben nur noch in den Wohnhäusern ab.²⁰⁰

Khane in der Ausführung, wie sie beispielsweise in Damaskus oder Aleppo zu finden sind, gibt es in Tiné nicht. Dennoch ermöglichen zahlreiche Lagergebäude eine Warenlagerung des Fern- und Großhandels. Fest gebaute Lagerräume verschlossen mit Eisentüren dienen zur Lagerung der unterschiedlichsten Güter, als Umschlagplatz von Groß- und Einzelhändlern, manchmal auch zweckentfremdet der Produktion. Besonders Fern- und Großhändler besitzen verschiedene dieser Lager, die individuell mit spezifischen Handelsgütern bestückt und von dort weiter veräußert werden. Während die klassischen Khane auch Unterbringungsmöglichkeiten für die Fernhändler besaßen, so ist dies hier nicht möglich. Da die Großhändler in erster Linie aus Tiné selbst kommen, benötigen sie keine weiteren

¹⁹⁹ Die periphere Lage des Ortes und der sandige Untergrund ermöglichen nur Vierrad angetriebenen Fahrzeugen ein Vorankommen.

²⁰⁰ Da sich in den Jahren 2005-2007 die politische Lage im Tschad zuspitzte, wurde eine Ausgangssperre nach 20 Uhr verhängt, so dass der Aufenthalt nicht nur auf dem Markt, sondern auch auf den Straßen nachts untersagt war. Je nach Zeitraum wurde das Verbot gelockert oder galt nur für Fahrzeuge.

Unterkünfte. Libysche Händler und Lkw- Fahrer haben entweder ihre persönlichen Beziehungen innerhalb der Stadtgrenzen oder übernachten in einem ausgewiesenen Gebiet, das libyschen Lkw und ihren Fahrern zur Verfügung steht. Da bei den lokalen Klimaverhältnissen das Nachtlager in der Regel ohnehin unter freiem Himmel ausgebreitet wird, erübrigt sich die Notwendigkeit einer festen Nachtunterkunft und ist in den Lagerräumen deshalb nicht vorgesehen.

6.2.3.7 Die klassische Branchensortierung innerhalb der typisch orientalischen Stadt

Charakteristischerweise sind auf dem zentral gelegenen Haupt-*sūq* in der orientalischen Stadt Branchen und Branchengruppen von einander getrennt. Auch wenn in westlichen Städten eine Branchensortierung zu erkennen ist, wird die Häufung einer Branche an einem Standort und in derselben Gasse als eines der wesentlichen Kennzeichen des *sūq* gesehen. Oft liegen Fertigung, Großhandel, Einzelhandel, sowie Verkauf von Rohmaterial derselben Endprodukte in enger Nachbarschaft zu einander (Wirth 1974: 238). So ist beispielsweise der Gold- vom Textilhandel, der sich oft noch in Frauen-, Männer- und Kinderkleidung teilt, klar abgegrenzt (Wirth 1974: 239). Neben der deutlichen Branchentrennung liegen oft Waren neben einander, die von den Kunden während eines Einkaufsganges benötigt werden, z. B. Gemüse und Fleisch. Einige Marktstraßen können so spezifisch sein, dass sich die Läden dort ausschließlich am Bedarf verheirateter Frauen orientieren und neben Damenoberbekleidung auch Kosmetikartikel und Kinderspielzeug anbieten. An den Rändern eines Marktes dagegen befinden sich Artikel, die auf ein ländliches Publikum oder Nomaden abgestimmt sind; hier sind ebenso die Viehmärkte angesiedelt (Wirth 2000: 117). Die klare räumliche Aufteilung in Branchen und Branchengruppen auf dem *sūq* ist ein markantes Merkmal orientalischer Städte, die sich immer nach dem gleichen Ordnungsprinzip ausrichtet: Demzufolge ist in einer einzelnen Marktgasse vorwiegend eine bestimmte Branche zu finden, die sich nach sozialer Wertigkeit, Kundenbedürfnis, Rohstoffversorgung und Lärmbelästigung aufteilt (Jansen, *et al.* 1997: 5).

Neben der allgemeinen Branchensortierung nehmen bestimmte Branchen spezifische Standorte auf dem Markt ein. Den Mittelpunkt des Marktes stellt idealtypisch die Freitagsmoschee dar. In unmittelbarer Nähe zur Moschee sind die reinsten und edelsten Handelsgüter, wie Kerzen, Weihrauch, Gewürze, Öle und Essenzen zu finden. Des Weiteren Buchbinder und Buchhändler, weil sich meist in unmittelbarer Nähe Schulen oder Hochschulen befinden. Auch Textilien sind vorwiegend in der Nähe der Moschee untergebracht, weil sie vom Umsatz her betrachtet die bedeutendsten Artikel im

Handelswesen der islamischen Stadt darstellen. Des Weiteren befinden sich Gold, Schmuck und Edelsteine in unmittelbarer Nähe (Bianca 1991: 189). Damit wird den moscheenahen Standorten eine besondere Wertigkeit zugeschrieben. Dettmann sieht die Moschee als bedeutendste Institution und als Mittelpunkt des Marktes und der Stadt, so dass die Standorte in unmittelbarer Nähe zur Moschee aufgewertet werden. Demzufolge befinden sich hoch angesehene Branchen in unmittelbarer Nähe zur Moschee, während Branchen mit räumlicher Entfernung zu ihr an Wertigkeit verlieren. Dabei ergeben sich standortspezifische Wertschätzungen:

„bestimmte Branchen sind an bestimmte Standorte gebunden; die unterschiedliche soziale Wertschätzung der einzelnen Branchen bestimmt deren Nähe zur Freitagsmoschee.“ (Dettmann 1969: 64)

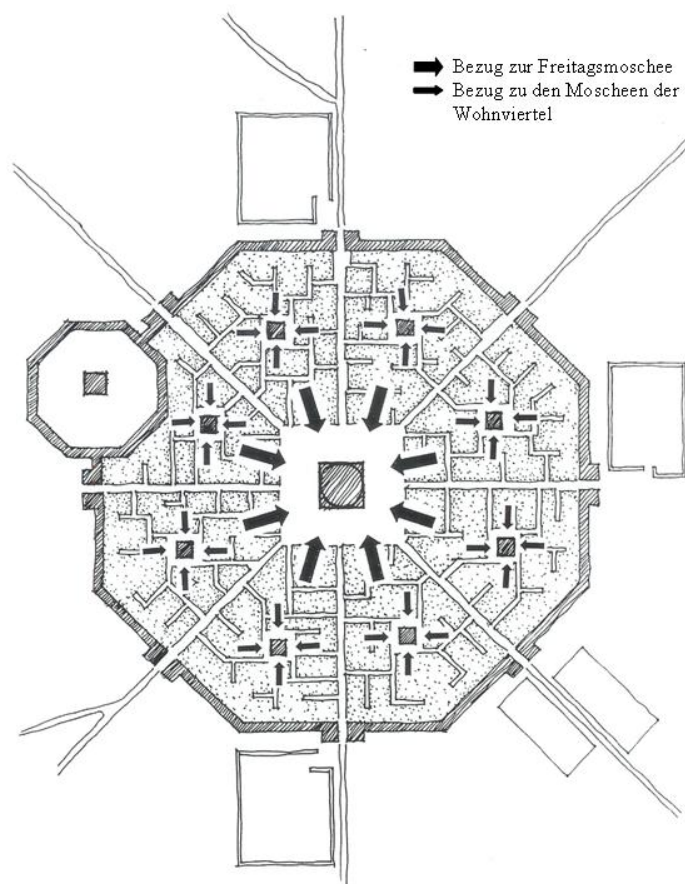


Abbildung 34: Raummodell in der klassischen arabischen Stadt mit einem räumlichen Bezug des Marktes zu den Moscheen (Skizze: G. Meerpohl nach Dettmann (Dettmann 1969))

Wirth geht von einem anderen Ansatz aus: Er stellt wirtschaftliche statt Moschee bezogene Gesichtspunkte in den Mittelpunkt und sieht die Haupteingänge des Marktes und die Moschee als Hauptanziehungspunkte der Marktbesucher. Nach seinen Beobachtungen bündeln sich die Passanten an den Marktzugängen sowie an der Hauptmoschee und bestimmen dadurch das Warenangebot. Wirth ist der Ansicht, dass nicht die Moschee als solches, sondern die

Passantenströme über die Wertigkeit des Standortes und damit über hochwertiges Angebot entscheiden (Wirth 1974: 245). Folglich ist in den Hauptdurchgangsstraßen der Einzelhandel vertreten, während Handwerk und Khane eher die Nebenstraßen einnehmen. Neben den Haupteingängen werden auch Kreuzungen, an denen sich Passanten bündeln, als Standort bevorzugt (Wirth 2000: 119).

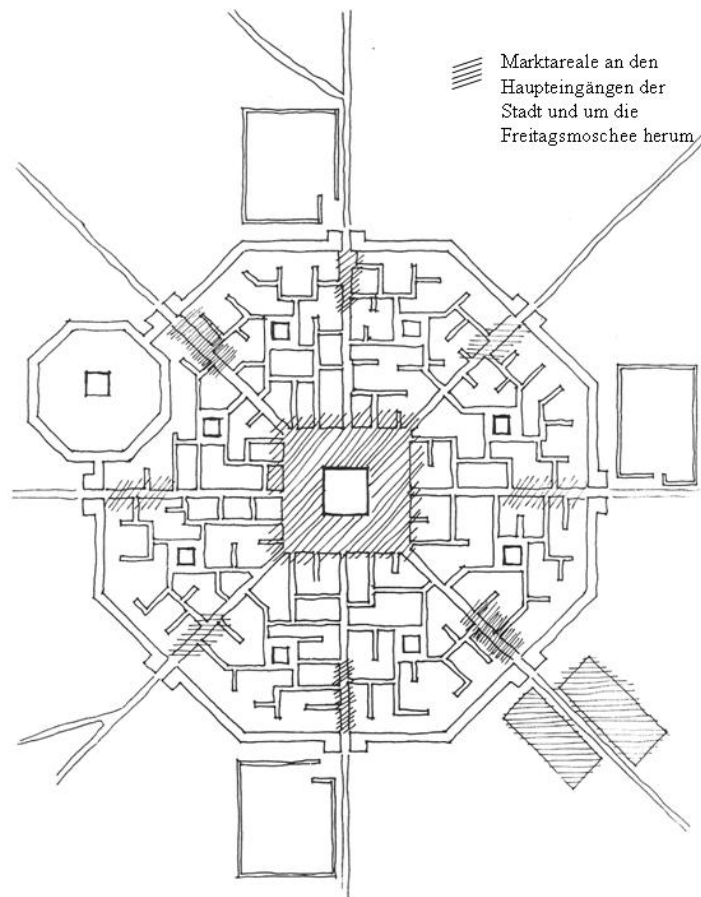


Abbildung 35: Raummodell einer orientalischen Stadt mit den Hauptmarktarealen an den Einfallsstraßen und um die Freitagsmoschee herum (Skizze: G. Meerpohl nach Wirth (Wirth 1982))

Charakteristisch bleibt, gleichgültig ob wirtschaftliche oder Moschee bezogene Gesichtspunkte für bevorzugte Standorte zugrunde gelegt werden, dass in vielen Städten, wie Damaskus, Kairo, Fes oder Beirut hochwertige Waren in Moscheenähe liegen und dort noch heute Kerzen, Weihrauch, Parfüm, Gold, Bücher, Schuhe und Textilien angeboten werden, während das Handwerk der Schmiede, Sattler, Korbmacher und Töpfer am Rand der Märkte angesiedelt ist (Wirth 2000: 118).

Demnach bleibt die Frage offen, ob wertvolle Güter aufgrund ihrer sozialen Wertigkeit in Moscheenähe liegen oder es praktisch ist, sie in Moscheenähe anzubieten, weil dort die Nachfrage besonders hoch ist (Wirth 1974: 243). So oder so liegen den moscheennahen Standorten die Randbereiche des Marktes gegenüber. Die Gewerbe, die die peripheren Standorte okkupieren, sind in erster Linie geruchs- und lärmelästigend, stellen eine

Brandgefahr dar oder beanspruchen viel Platz: an diesen Standorten sind Schmiede, Gerber, Töpfer und Seiler zu finden, die sozial niedriger gestellt sind und weniger geachtet werden (Wirth 1974: 244). So bleibt es für den orientalischen Markt charakteristisch, dass bestimmte Branchen bevorzugte Standorte einnehmen (Wirth 1974: 248) und dass an diesen Standort Spezereien wie Gewürze, Arzneien und Parfüme, Geldwechsler, Buch- und Goldhändler sowie wertvolle Textilien zu finden sind. Ferner gelten auch Zucker, wie Kandis- oder Rohrzucker als Spezereien, die als wertvolle Güter gehandelt werden. Besonders bei den Gewürzen, Spezereien und wertvollen Textilien sieht Wirth einen engen Bezug zum Fernhandel, da diese Güter über eine weite Entfernung hergeschafft werden:

„[d]amit spiegelt der bevorzugte Standort des Tuch- und Gewürzhandels wie des Geldwechslers nur die herausgehobene Stellung wider, die der Fernhändler innerhalb der Sozialpyramide der orientalischen Stadt inne hat.“ (Wirth 1974: 250)

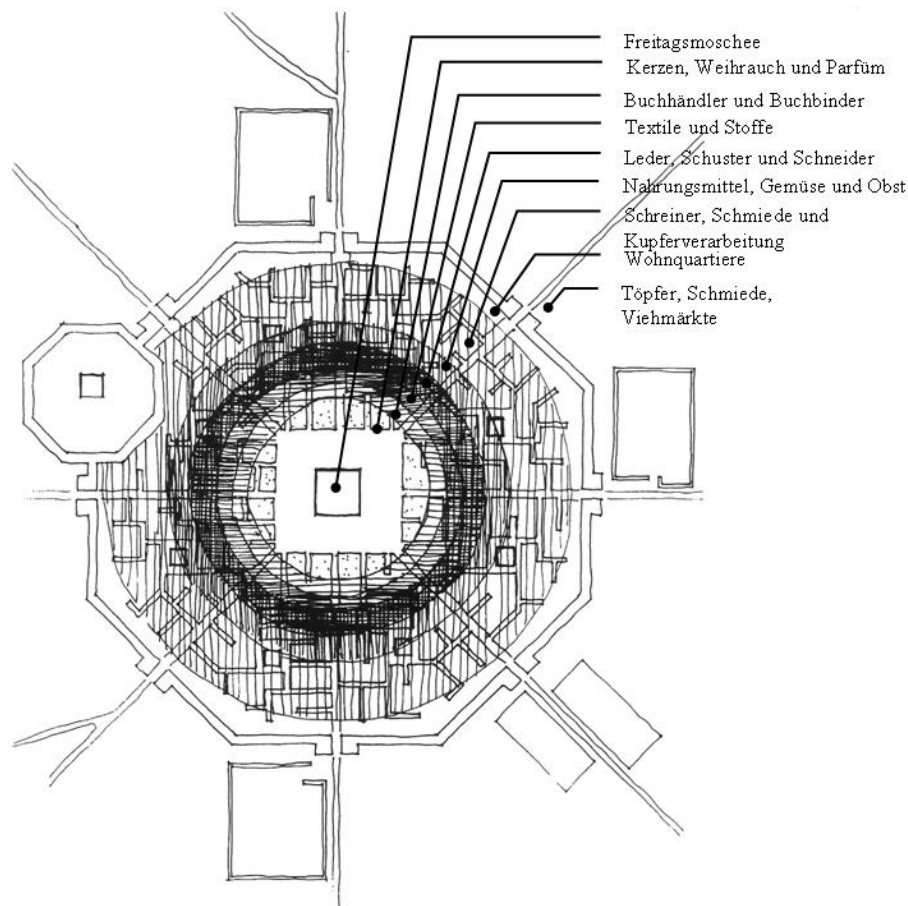


Abbildung 36: Schematischer Marktaufbau in einer klassischen arabischen Stadt (Skizze: G. Meerpohl nach Jansen, *et al.* 1997))

In Kairo sind nach wie vor in unmittelbarer Moscheenähe Gold-, Gewürze- und Schmuckhändler angesiedelt, in einem Ring herum edle Stoffe, Textilien und Schuhe gruppiert (Wirth 2004b: 43). Auch in Damaskus rückten die kostbaren Güter wie wertvolle

Bücher, Textilien und feine Lederschuhe in Moscheenähe. Der Gold- und Gewürzmarkt befindet sich in unmittelbarer Nähe dazu (Dettmann 1969: 66). Selbst in Beirut als westlich geprägter Stadt ist die klassische Branchensortierung noch zu finden (Ruppert 1969: 69). Im Zuge der Entwicklungen finden sich an bevorzugten Standorten aber auch immer mehr Artikel für eine kaufkräftige Oberschicht, so z. B. Antiquitäten, Kunstgewerbe, westliche Bekleidungen, technische Konsumgüter und Touristenaccessoires (Wirth 2000: 121).

6.2.3.8 Die Verknüpfung von Fernhandel und Handwerk

In vielen orientalischen Städten war der Fernhandel eng mit der Eigenproduktion verknüpft (Wirth 1985: 176). Erst der Fernhandel verschaffte vielen Märkten ihre überregionale Bedeutung als Handelszentrum und machte sie zu einem wirtschaftlichen Knotenpunkt.²⁰¹ Viele Städte waren auf wenige Erzeugnisse spezialisiert, die über zahlreiche Kilometer hinweg transportiert und gehandelt wurden. Sobald eine Stadt einen Fernhandelscharakter bekam, wurde auch die Struktur des Marktes komplexer. Zu den traditionellen Marktgasen als Standort des Handwerks und Einzelhandels kamen Khane für Lager und Büroräume des Groß- und Fernhandels hinzu (Wirth 1974: 220).

In der Entwicklung der Märkte fand der Fernhandel zunächst außerhalb des Stadtzentrums statt, da im Zentrum selten Platz für das Be- und Entladen sowie für die Zusammenstellung und Versorgung der Karawanen blieb. Mit der weiteren Entwicklung der Märkte gab der Fernhandel seinen Standort außerhalb der Stadt auf und verband sich mit dem Einzelhandel und der Produktion im Stadtzentrum (Wirth 1975: 15). Ähnlich verhielt es sich mit der Entwicklung der Khane. Sie waren zunächst in erster Linie vor den Toren der Stadt zu finden, wo Kamelladungen auf Maultiere umgeladen wurden (Wirth 2000: 144), und bekamen erst im Laufe der Entwicklung einen Platz in der Stadt. Erst mit dem 15. / 16. Jahrhundert können innerstädtische Khane nachgewiesen werden (Wirth 2000: 148). Ähnlich wie Karawansereien als Etappenziel auf Karawanenrouten und als Unterbringungsmöglichkeit von Reisenden sowie Lasttieren fungierten, dienten auch die innerstädtischen Khane der Unterbringung von Waren und fremden Kaufleuten. Sie waren idealtypisch abschließbare Gebäudekomplexe, die sich um einen Innenhof herum gruppierten. Während die Karawansereien außerhalb der Stadt in der Regel einen größeren Innenhof aufwiesen, waren die innerstädtischen Khane kleiner, aber dennoch nach dem gleichen Ordnungsprinzip errichtet (Wirth 2000: 264).

Khane wurden zum Standort des Groß- und Fernhandels, des Finanz- und Kreditwesens, des Handwerks und des Gewerbes und damit zu einem wesentlichen Merkmal der Märkte (Wirth

²⁰¹ Siehe hierzu Polanyi 2001.

2004a: 36). Groß- und Einzelhandel waren in den Khanen eng miteinander verbunden. Während das Erdgeschoss als Lager diente, waren Büros und Unterkünfte für reisende Händler in einem Obergeschoss vorhanden (Jansen, *et al.* 1997: 4).

Durch den Fernhandel erlangten die Städte wirtschaftliche Bedeutung: Eine Stadt mit Fernhandelscharakter verfügte zum einen über kapitalkräftige Kaufleute und zum anderen über Geldverleiher und Finanziers seitens der Fernhändler. Da die Finanzierung zu den bedeutendsten Funktionen des Handels gehörte, war die wirtschaftliche Expansion meist erst mit dem Fernhandel möglich (Wirth 2000: 108). In dem Zusammenspiel von Produktion, Einzel-, Groß- und Fernhandel bildeten die Wirtschaftssektoren innerhalb eines regelhaften räumlichen Strukturgefüges ein wirtschaftliches Interaktionssystem, in dem der Khan eine wesentliche Rolle spielte (Wirth 1974: 218). In Städten wie Damaskus haben die Khane mittlerweile einen Funktionswandel erlebt. Sie sind zwar immer noch eng mit dem Großhandel verbunden, das Handwerk jedoch wurde weitestgehend aus dem *sūq* in die Seitengassen oder Hinterhöfe des Marktes verbannt (Dettmann 1969: 66).

Der klassische Standort handwerklicher Tätigkeiten in der orientalischen Stadt waren seit jeher nicht allein die Khane, sondern der *sūq* im Allgemeinen (Wirth 1985: 182). An den verschiedenen Standorten, nach Branchen getrennt, findet auf dem *sūq* nicht nur Handel, sondern auch handwerkliche Produktion statt. Dies gilt sowohl für die textilverarbeitende Produktion sowie für die Goldschmiede und Ledermacher. An den verschiedenen Standorten sind branchenspezifisch Einzel-, Groß- und Fernhändler anzutreffen, womit die Handwerkszweige auch in Abhängigkeit zu den Fernhändlern stehen (Wirth 1985: 183).

Während in den vergangenen Jahrhunderten die Handwerker noch zentral auf dem *sūq* anwesend und eng an Khane gebunden waren, findet man sie heute eher in den Seitenstraßen und Randpartien des *sūq* (Wirth 1985: 213).²⁰² Handwerke, die größeren Platz benötigen oder ihre Umgebung beeinträchtigen, wie Gerbereien, Färbereien, Töpfereien oder Sägewerke, die das Holz für die Weiterverarbeitung im *sūq* vorbereiten, befinden sich eher am Rande der *aswāq* oder am Rande der Städte nahe der Stadttore (Alder 2004). Auch die Handwerke wie Kupferschmiede, Bronzegießerei, Lederhandwerk, Schuhmacher, Tischler, die einerseits

²⁰² Im Laufe der Entwicklung veränderten sich die klassischen Märkte. Nicht nur das Handwerk bekam eine andere Stellung und damit einen anderen Standort auf dem *sūq*. Viele der Märkte wandelten sich durch eine Verwestlichung und die Veränderung des Publikums. Damit ist der *sūq* oft nicht mehr das einzige Geschäftszentrum der Stadt, sondern eines unter vielen. Durch Urbanisierung und Zuwanderung entstanden neue spezifischere Märkte (Wirth 2000: 130). In einigen Städten, wie beispielsweise Damaskus, nahm auch das Angebot für Touristen einen größeren Stellenwert ein (Wirth 2000: 131). Mit westlichen Einflüssen und im Wandel begriffen verlieren viele traditionelle Städte mehr oder weniger ihre traditionelle Ordnung. Damaskus hat beispielsweise im Gegensatz zu Aleppo lange die Ordnung bewahrt. So ist trotz verschiedener Veränderungen noch heute das Element der Branchensortierung weiterhin vorhanden (Dettmann 1969: 65).

Lärm belästigend sind und eine Feuergefahr darstellen, andererseits weniger Ansehen besitzen, okkupieren die Randgebiete der Märkte (Wirth 1974: 212).

Der *sūq* ist als zentraler Finanz- und Kreditplatz das wirtschaftliche Organisationselement innerhalb der orientalischen Stadt. Er verbindet als wirtschaftliches Zentrum die Funktionen eines Einkaufs- und Gewerbezentrums sowie die eines politisch-religiösen Machtgefüges (Wirth 1974: 214). Beim ersten Blick auf den orientalischen Markt bleiben das Hintergründige, die Transaktionen der wirtschaftlich Mächtigen, ihr wirtschaftlicher Einfluss, die Organisation der Gewerbe, des Einzel- und Großhandels, der Geldanleihen, der Schuldverflechtungen, der Abgabeverpflichtungen, die Besitzstrukturen, die soziale Herkunft und die Einkommensverhältnisse der Händler und der im *sūq* Tätigen dem Betrachter verschlossen (Wirth 1974: 215). Während in westlichen Regionen Reichtum und Einfluss nach außen sichtbar gemacht werden und in repräsentative Bauten, wie z. B. von Banken oder Versicherungen, fließen, bleibt der Reichtum in der arabischen Stadt im Verborgenen. Das Büro eines reichen einflussreichen Kaufmanns ist oft nur klein, so dass man ihm den Reichtum nach außen nicht ansieht (Wirth 2004a: 31). Die Zurückgezogenheit der wirtschaftlich Starken und Mächtigen entspricht dem traditionellen orientalischen Wirtschaftsgeist, bei dem aus Furcht vor dem Zugriff der politisch Mächtigen noch heute möglichst vermieden wird, Reichtum oder wirtschaftlichen Einfluss nach außen sichtbar werden zu lassen (Wirth 2000: 106). Die tragenden Elemente der reichen Händler innerhalb der großen islamischen Handelsstädte waren in der Regel auf Status und personelle soziale Beziehungen gegründet, so dass die Erträge profitabler Handelsgeschäfte vielfach sozialen Zwecken zugute kamen und entweder in Moscheen, Schulen oder Stiftungen flossen oder unter Familienmitgliedern verteilt wurden, statt Reichtum und Einfluss in Form von Prestigebauten nach außen darzustellen (Wirth 2000: 107). In der orientalischen Stadt ist der familiäre, verwandtschaftliche Zusammenhalt sehr viel handlungsbestimmender als in der abendländischen Stadt und manifestiert sich deshalb auch deutlich in wirtschaftlichen Beziehungen, Netzwerken und Aktivitäten (Wirth 2000: 526).

6.2.3.9 Die Branchensortierung in Tiné

Der Markt in Tiné hat fünf Haupteingänge, auf denen die Besucher den Markt betreten und an denen sich folglich die Passantenströme bündeln. Der Eingang am südwestlichen Ende führt die Bewohner der südlichen Wohnviertel auf den Markt.

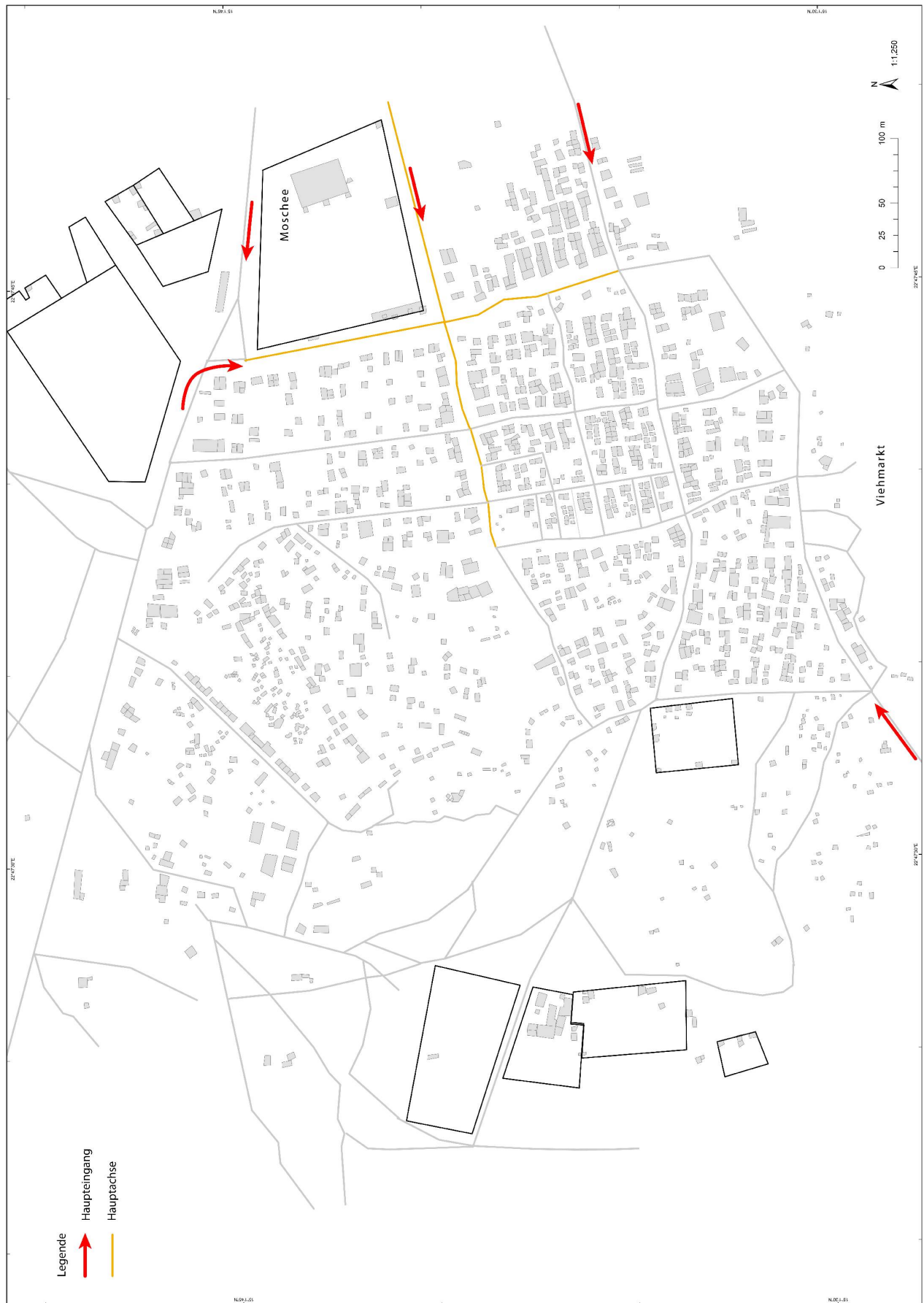


Abbildung 37: Lagekarte des Marktes mit seinen fünf Haupteingängen und den beiden Hauptachsen (Karte: A. Bolten)

Dieser Eingang führt die Besucher über den Viehmarkt, vorbei an Angeboten für Viehzüchter, Nomaden und ländliches Publikum, weiter zu Handwerkern und dann auf die zentralen Bereiche des *sūq*. Dieser Eingang ist am weitesten von der Moschee entfernt und repräsentiert sich dem Besucher auch dementsprechend: Die Waren, die an diesem Eingang angeboten werden, sind keine Waren, die eine hohe Wertigkeit genießen, sondern die, die sich in der Regel an den Randbereichen eines Marktes ansiedeln. Folglich bestimmen die Passantenströme hier nicht das Angebot. Die Eingänge von Osten und Südosten führen den Besucher am Textilienmarkt vorbei zum Zentrum des Marktes. Zwar finden sich hier Waren mit einer höheren Wertigkeit, wie Textilien, dennoch scheinen die Passantenströme nicht das Angebot zu bestimmen, wie Wirth es in seinem Modell niederlegt. In den Anfangsjahren des neuen *sūq* waren dies die Bereiche, die als erstes besiedelt wurden. In den Folgejahren jedoch wurden hier viele Läden zugunsten eines anderen, zentraleren Standortes wieder aufgegeben, weil sich diese Bereiche anscheinend wirtschaftlich nicht lohnten. Wirth zufolge sollten dies die bevorzugten Standorte sein, die sich hier in Tiné nicht wiederfinden lassen. Hier wurden anscheinend zentralere Standorte bevorzugt, die sich nicht an den Passantenströmen, die zum Markt hinführten, orientierten. Die Eingänge von Nord und Nordost sind die Haupteingänge des Marktes, weil sie von der Haupteinfallsstraße in den Markt führen. Wenn der Markt mit Fahrzeugen besucht wird, dann in erster Linie von diesen Eingängen aus. Die Besucher, die den Markt zu Fuß betreten, sind hier zahlenmäßig ähnlich hoch wie an den anderen Eingängen. Die Angebote an dem nördlichen Eingang richten sich nach den Bedürfnissen von Fahrern motorisierter Fahrzeuge. Neben Diesel- und Benzinstationen sind hier Autowerkstätten, Ersatzteilläden und die Busstation platziert. Hier scheint sich das Angebot nach den Passantenströmen, nämlich dem Fahrzeugverkehr zu richten, spiegelt jedoch nicht die besonders wertvollen Güter wider. Der Besucher, der von dem nordöstlichen Eingang den Markt betritt, wird in erster Linie an Lagern vorbeigeführt. Auch hier sind es nicht die Angebote, die Wirth für die bevorzugten, nach Passantenströmen gerichteten Standorte angibt. Demzufolge trifft Wirths Modell die Eingänge betreffend auf den Markt in Tiné nicht zu.

Die wertvollen Güter, die in der Regel in Moscheenähe liegen, wie Gold, Schmuck und Parfüm, platzieren sich in Tiné nicht unmittelbar neben der Moschee, sondern nehmen einen entfernten Standort ein.

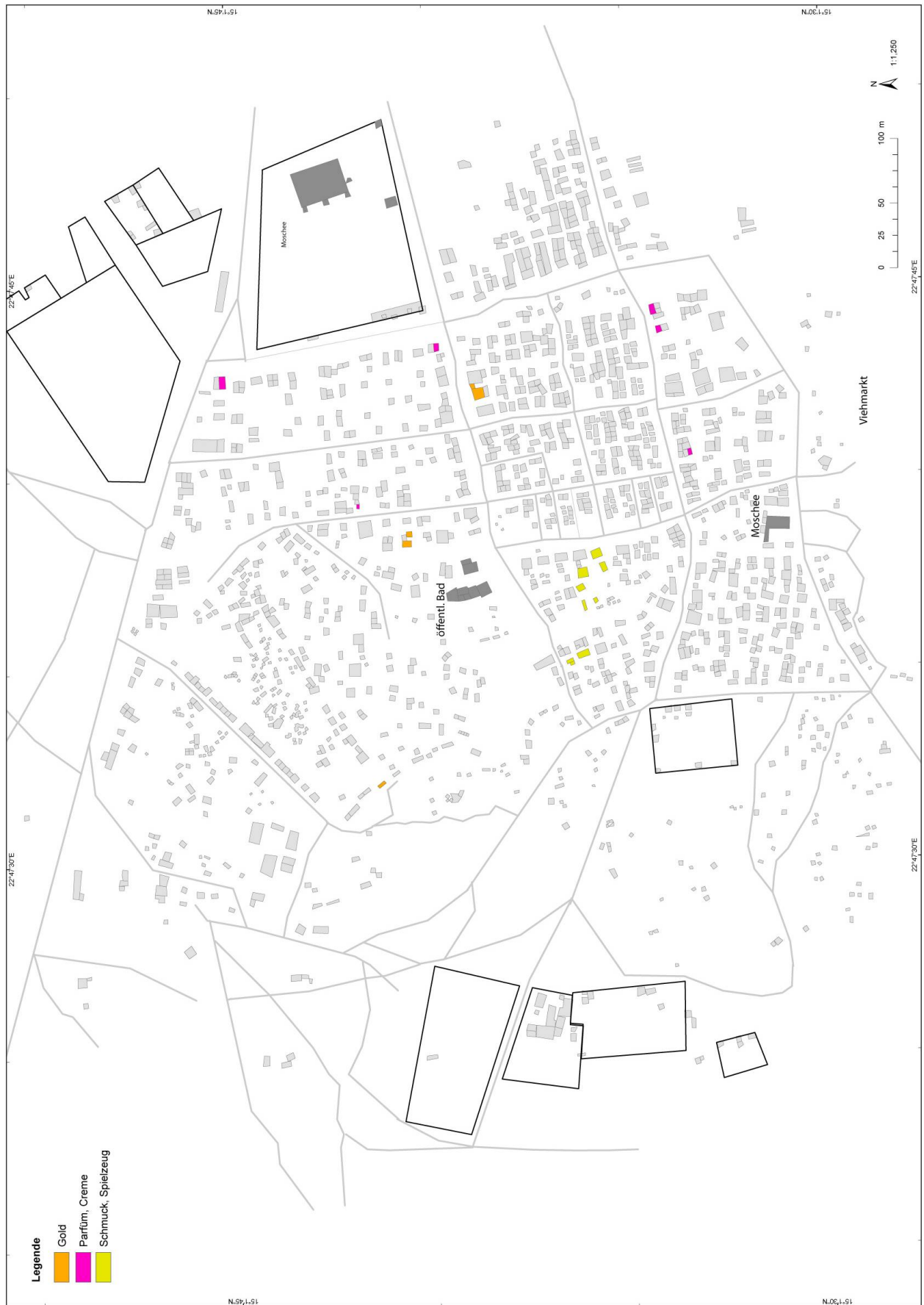


Abbildung 38: Branchensortierung von Gold, Parfüm / Crème und Schmuck / Spielzeug (Karte: A. Bolten)

Gold, Schmuck, feine Cremes, Öle und Parfümessenzen nehmen auf dem gesamten Markt eher eine untergeordnete Stellung ein. Insgesamt neun Schmuckläden sind aufgenommen worden, fünf Goldläden und sieben Läden mit Ölen, Parfüme und feinen Cremes. Während sich die Schmuckläden noch als Branche in einem Areal nebeneinander anordnen, liegen die Goldläden ebenso wie die Parfümläden entfernt voneinander. Hierbei scheinen die Parfümläden noch eine Beziehung zur Moschee aufzuweisen, sind aber mengenmäßig zu gering, als dass hier von einer Okkupation der bevorzugten Standorte gesprochen werden könnte.

Ferner liegt in der klassischen arabischen Stadt idealtypisch neben Gold, Schmuck und Ölen das Angebot der Textilien in unmittelbarer Nähe zur Freitagsmoschee.

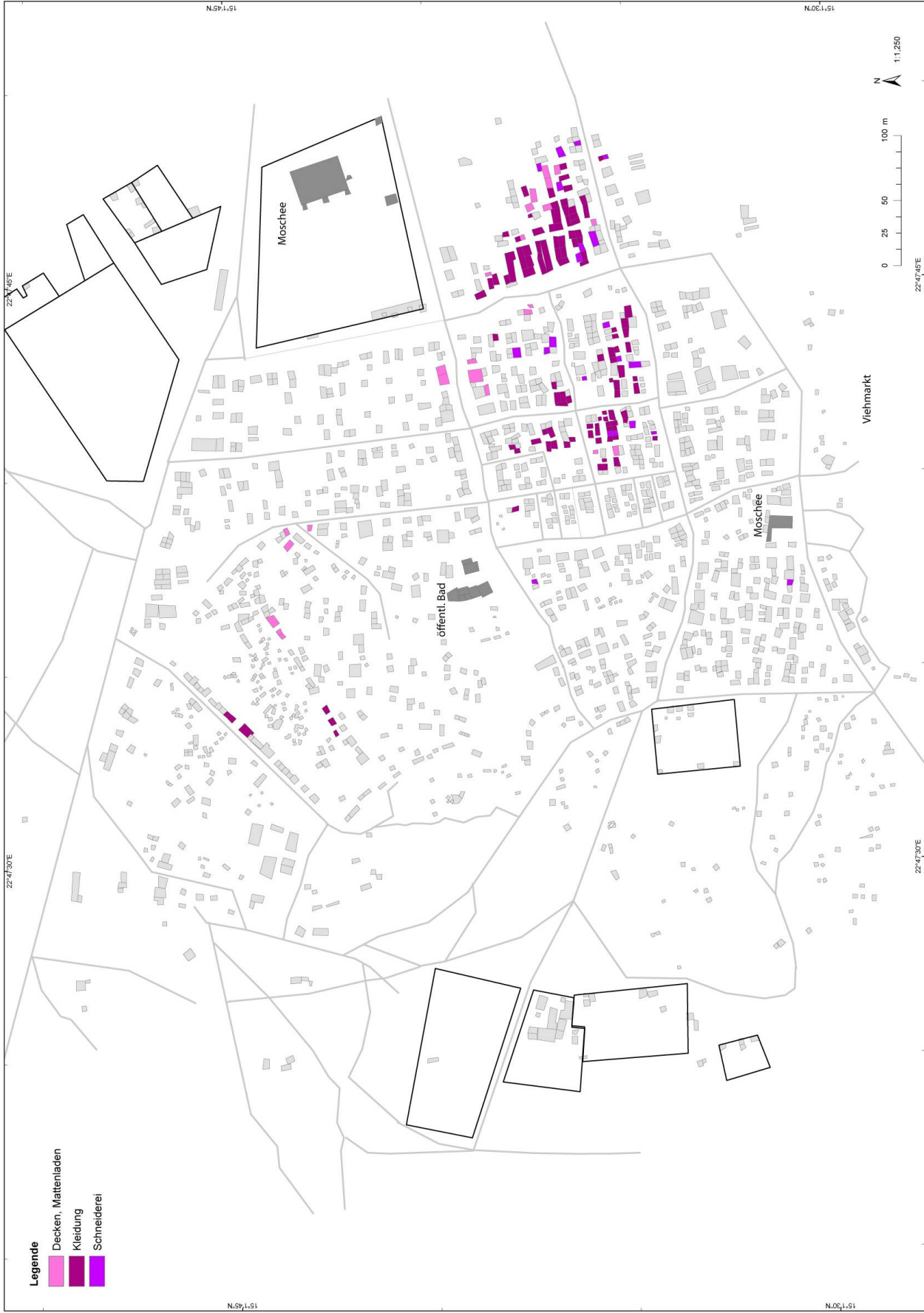


Abbildung 39: Branchensortierung der Textilien (Karte: A. Bolten)

Bei den Textilien ist auch in Tiné eine deutliche Branchensortierung zu erkennen. Die Textilläden befinden sich konzentriert in der Umgebung der Freitagsmoschee. Zudem sind Produktion, Einzel- und Großhandel eng miteinander verwoben. Schneider platzieren sich neben Einzelhändlern, die Kleidung anbieten und ferner neben Läden, die Decken, Tuche und Stoffe darbieten und die hier mit dem Fernhandel in Verbindung gebracht werden, da diese Artikel in erster Linie aus Dubai, Libyen, Nigeria und Sudan bezogen werden. Insgesamt lassen sich in diesem Areal 103 Läden zählen, die Kleidung anbieten, 24 Läden, die Decken, Tuche und Stoffe offerieren, und 21 Schneidereien, die sich dazwischen platzieren und die Einzelhändler mit Kleidung bestücken.

Des Weiteren sind idealtypisch Gemüse- und Obstmarkt in einem eigenen Areal zu finden, sowie die Dinge, die ebenfalls für den täglichen Nahrungsmittelbedarf benötigt werden, wie Fleisch und Brot.

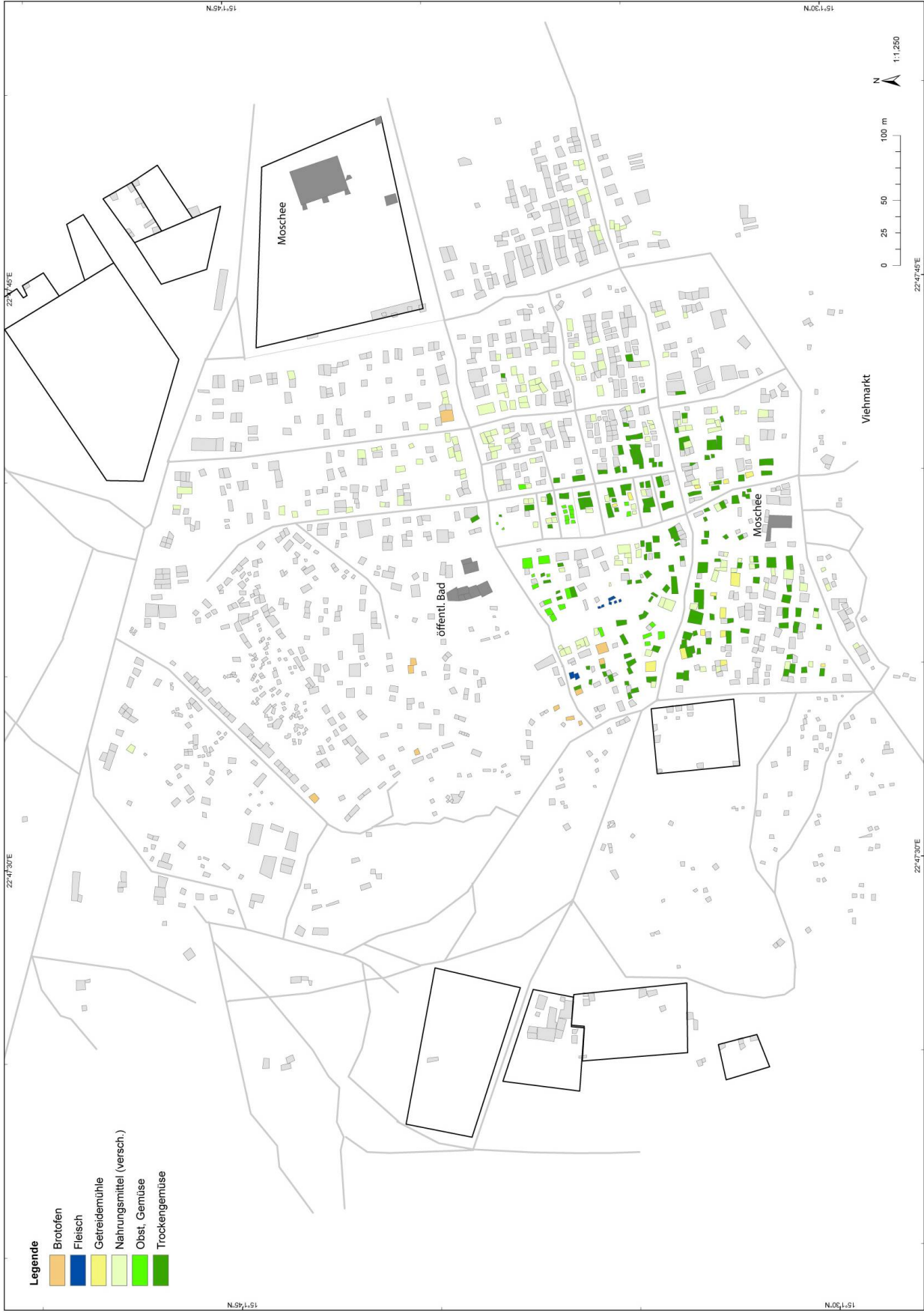


Abbildung 40: Branchensortierung der Nahrungsmittel (Karte: A. Bolten)

Wie auf der Karte zu erkennen ist, ist auch hier eine deutliche Branchensortierung vorzufinden. Obst und Gemüse, Fleisch und Brot liegen sichtbar in einem Areal, das sich deutlich in einer Ecke des Marktes befindet. Dabei liegen die Dinge, die bei einem Einkauf für den täglichen Bedarf benötigt werden, eng beieinander. Dazu gehören frisches und getrocknetes Obst und Gemüse, Fleisch, Brotöfen, allgemeine Lebensmittel und die Getreidemühle. Zum anderen zieht sich das Areal von dem Randbereich in das Zentrum, so dass es gut von Bewohnern der Stadt, Tagesbesuchern, Zulieferern sowie dem ländlichen Publikum zu erreichen ist.

Ferner ist für einen klassischen arabischen Markt charakteristisch, dass sich die handwerklichen Gewerbe wie Schmiede, Kupfertreiber und Ledermacher an dem Randbereich gruppieren, was auch in Tiné der Fall ist.

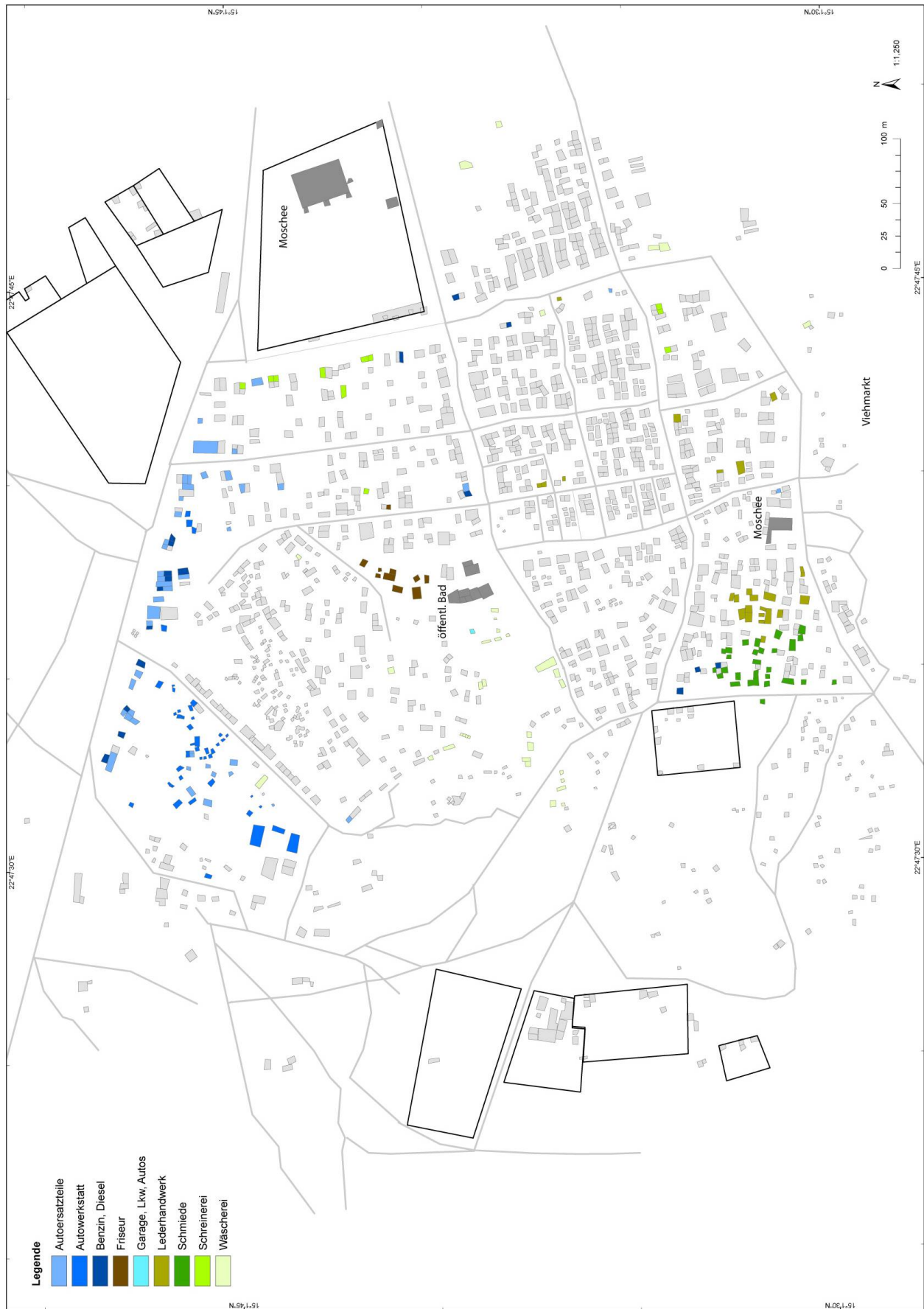


Abbildung 41: Branchensortierung der handwerklichen Gewerbe (Karte: A. Bolten)

Bei den handwerklichen Produktionsstätten ist deutlich zu erkennen, dass sich die Gewerbe nicht nur im Randbereich des Marktes ansiedeln, sondern sich auch nach Branchen trennen. Während sich das Angebot für Fahrzeuge mit Autowerkstätten, Diesel- und Benzinstationen und Ersatzteilläden in einem Bereich konzentriert, okkupieren die Schmiede und die Ledermacher je einen Randbereich für sich. Die einzigen Handwerker, die sich hier im Zentrum des Marktes befinden, sind die Friseure, die sich in charakteristischer Weise um das öffentliche Bad und die Wäschereien herum gruppieren und eine andere, höhere Stellung inne haben als beispielsweise die Schmiede, die besonders bei den Zaghawa die unterste Stufe in der Hierarchie einnehmen und als eigenständige Kaste angesehen werden (Haggar 1999: 76). Des Weiteren gliedern sich Haushaltswaren, Elektroartikel, Musikläden und Läden mit Natron für das Vieh in verschiedene Branchen.

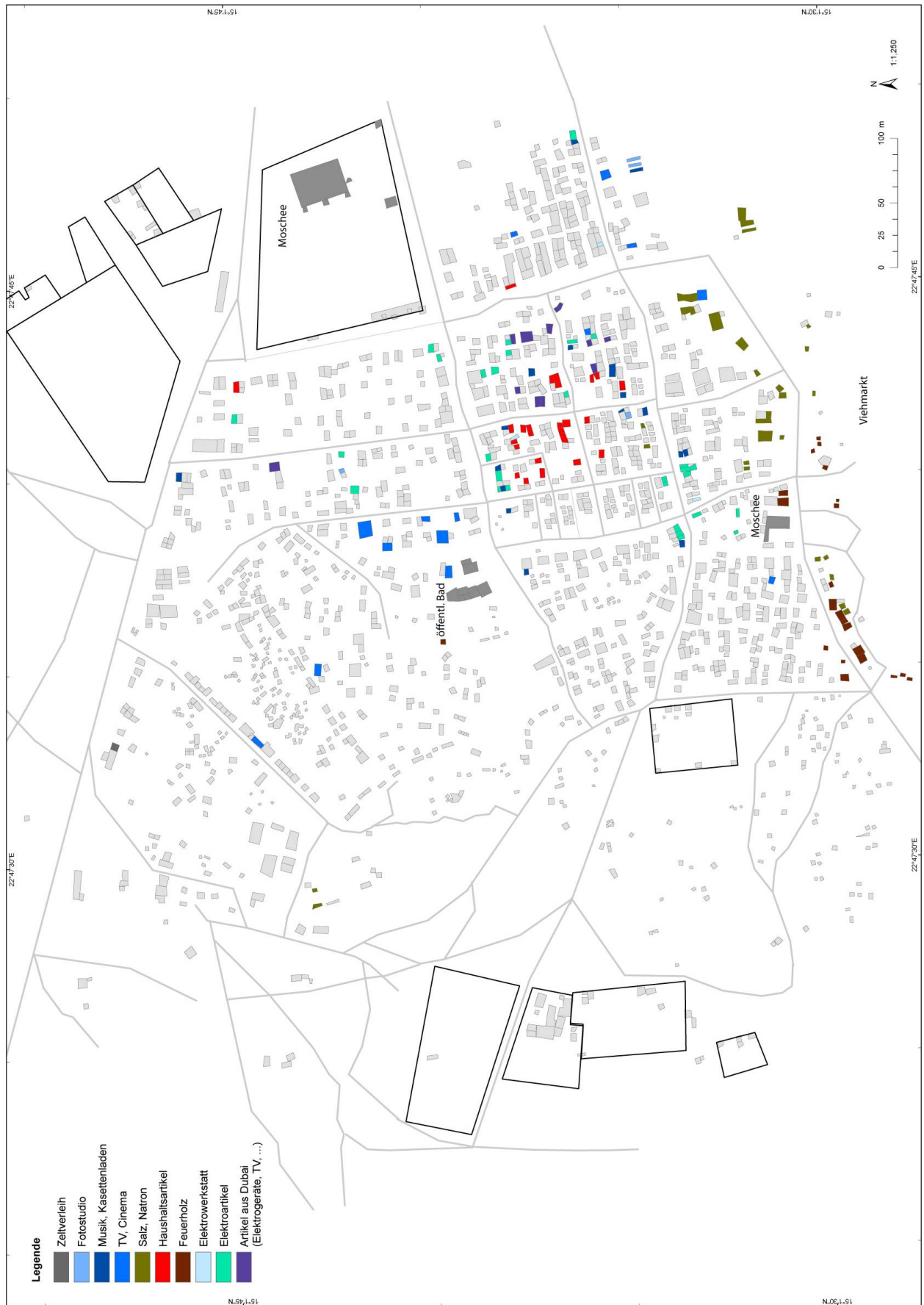


Abbildung 42: Branchensortierung der Haushaltswaren (Karte: A. Bolten)

Deutlich zeigt sich, dass sich die Läden mit Viehsalz sowie mit Brenn- und Bauholz am Rand des Marktes gruppieren und eine Verbindung zum Viehmarkt eingehen, auf dem sich die Viehzüchter treffen und nicht nur ihre Tiere veräußern, sondern auch die Dinge finden, die sie für ihr Vieh benötigen. Dort finden sich neben den Schmieden und Ledermachern, die Sättel, Seile und Werkzeug herstellen, auch Läden mit Viehsalz.

Als eigenständige Branche ordnen sich die Haushaltsartikel demgegenüber im Zentrum des Marktes an und sind damit in unmittelbarer Nähe zum thematisch verbundenen Obst- und Gemüsemarkt gruppiert.

Die Läden, in denen man fernsehen kann, sind um das öffentliche Bad herum platziert, wodurch dieser Bereich ein besonderer Anziehungspunkt ist. Neben das öffentliche Bad mit Wäschereien gesellen sich Friseure und Läden mit einem Unterhaltungscharakter, ferner auch die Restaurants. Damit hebt sich dieses Areal deutlich von dem Obst- und Gemüsemarkt oder dem Schmiedemarkt ab. Auch die Kunden teilen sich nach den verschiedenen Marktarealen auf. Während auf dem Obst- und Gemüsemarkt in erster Linie Frauen anzutreffen sind, die ihre landwirtschaftlichen Produkte verkaufen und Produkte für den täglichen Bedarf erwerben, sammeln sich in dem Areal um das öffentliche Bad mit Restaurants und Läden für Unterhaltung vorwiegend Männer, in erster Linie Einzel-, Groß- und Fernhändler, und folglich so gut wie keine Frauen. In dem Areal der handwerklichen Bereiche am Rande des Marktes dagegen treffen sich vorwiegend Viehzüchter und ländliches Publikum.

Eine weitere Branche, die auf dem Markt in Tiné für sich steht, ist der *Second-Hand-Handel*.

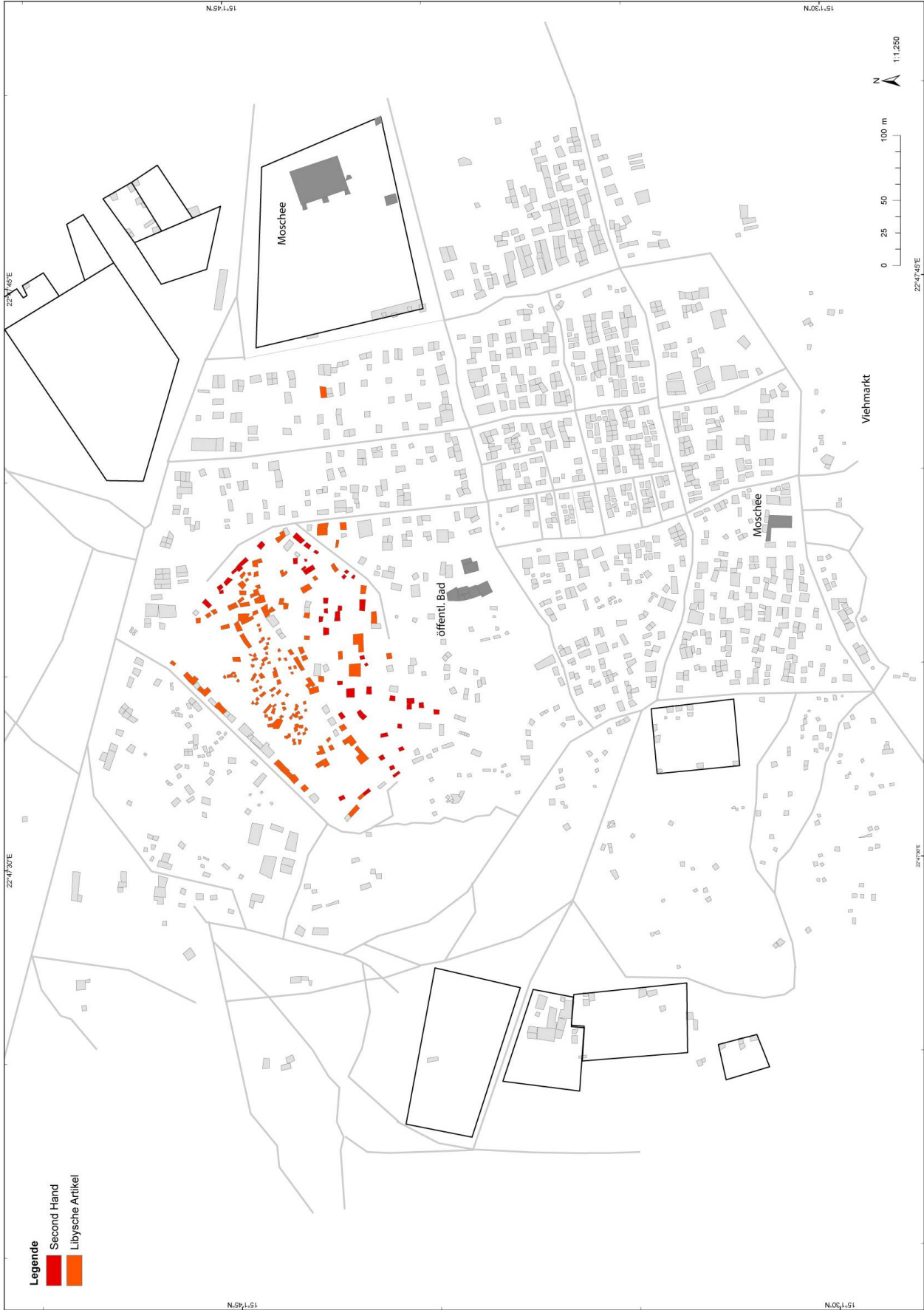


Abbildung 43: Branchensortierung von *Second-Hand-Waren* und libyschen Artikeln (Karte: A. Bolten)

Artikel, die in diesem Areal, das mit „*sūq libya*“ (Libyscher Markt) bezeichnet wird, werden, wie der Marktname es schon beschreibt, aus Libyen bezogen. Es handelt sich neben neuer Ware um *Second-Hand*-Kleidung, ferner um gebrauchte Decken, Planen, billige Schüsseln, Töpfe, Tonnen, leere Dosen und ähnliches. Die Artikel sind vorwiegend gebraucht oder wiederverwertet, sind preisgünstig, und das Angebot richtet sich an weniger kaufkräftige Kunden. Insgesamt konnten 47 Läden gezählt werden, die *Second-Hand*-Kleidung anbieten und 167 Läden, in denen „libysche Artikel“ zu bekommen sind: neben billigen Neuwaren meist wiederverwertete Haushaltswaren, Decken, Matten etc.

Ein weiteres wichtiges Kriterium eines klassischen arabischen Marktes sind die Khane, bzw. Lager, die mit dem Groß- und Fernhandel in Verbindung stehen und diesen repräsentieren. Sie stellen einen wesentlichen Charakterzug des Marktes im klassischen Sinn dar und zeugen von einem umsatzstarken Fernhandelsmarkt. Auch diese sind in Tiné zahlreich vorhanden:

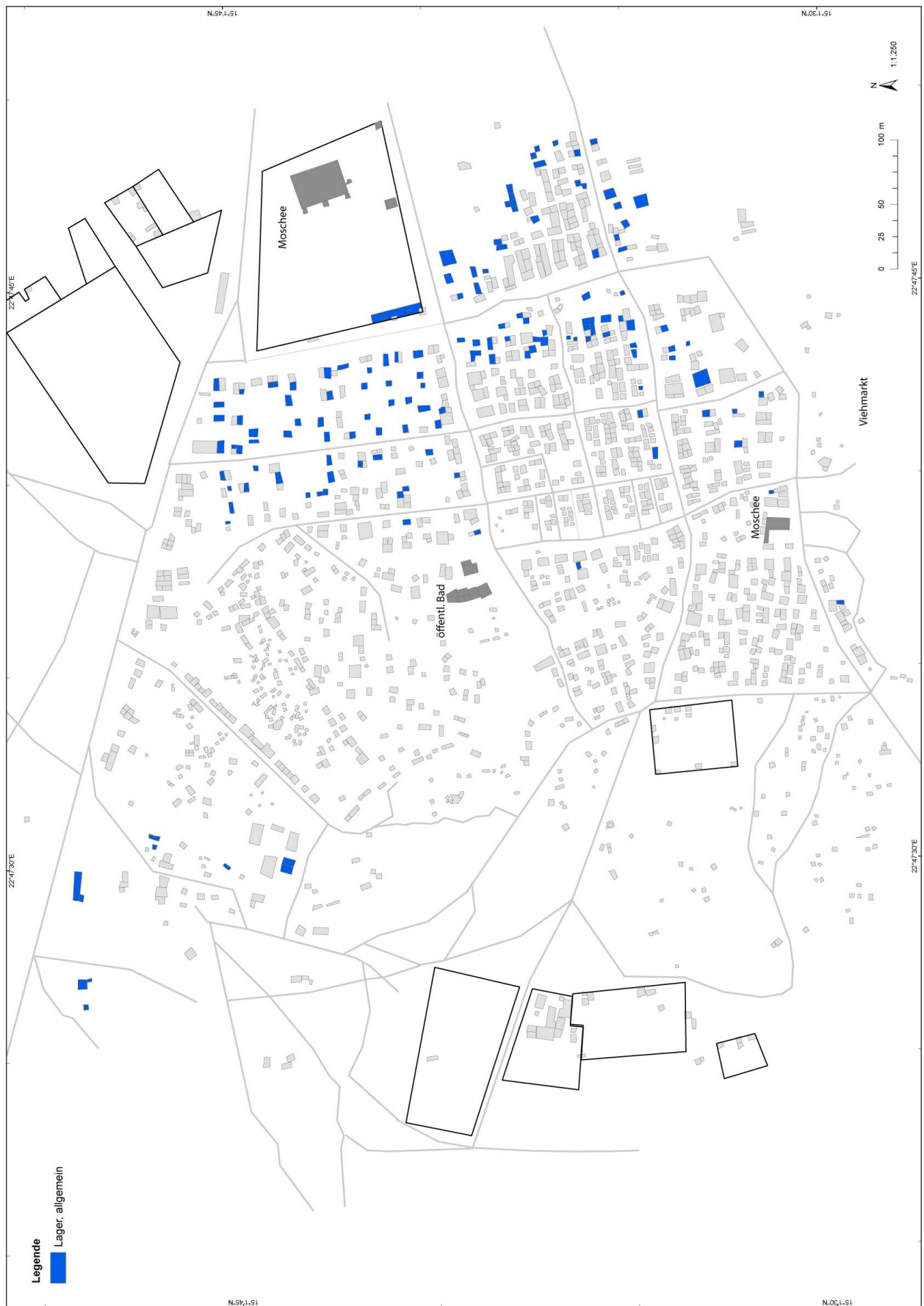


Abbildung 44: Standorte der Lagergebäude (Karte: A. Bolten)

Auch an dieser Karte zeigt sich deutlich, dass sich die Lager in einem Areal konzentrieren und damit eine Branchensortierung stattfindet. Während sich die Lager einerseits um den Textilmarkt gruppieren, was wiederum die Verwebung von Produktion, Einzel-, Groß- und Fernhandel hervorhebt, wird hier andererseits deutlich, dass sie sich nah zur Moschee befinden. Die Lager in Tiné sind eng mit dem Fernhandel verbunden, denn die ferngehandelten Handelsgüter sind diejenigen Waren, die in den Lagerräumen für einen Weiterverkauf deponiert werden und für den Markt von großer Wichtigkeit sind. Sie werden aus dem Lager heraus in größeren und kleineren Mengen verkauft. Wenn das Modell von Dettmann (Dettmann 1969: 64) zugrunde gelegt wird, der die Moschee als Anziehungspunkt für besonders wertvolle Waren sieht, bzw. Standorte in Moscheenähe an Wertigkeit gewinnen und daher bevorzugt werden, so verdeutlicht sich an diesem Beispiel die Stellung des Fernhandels innerhalb der Stadt Tiné.

Um dieses Phänomen noch weiter zu untersuchen, werden die Standorte in unmittelbarer Nähe zur Moschee im Folgenden als Läden der ersten Reihe bezeichnet, in Abgrenzung zu den Läden im ersten und zweiten Block, welche um die Moschee herum gruppiert sind:



Abbildung 45: Beziehung zwischen Läden und Moschee: Unterscheidung von Läden in einer ersten Reihe um die Moschee herum sowie in einem ersten und zweiten Block (Karte: A. Bolten)

Wenn die Läden der ersten Reihe, des ersten und zweiten Blocks detaillierter beleuchtet werden, ergibt sich folgendes Resultat:

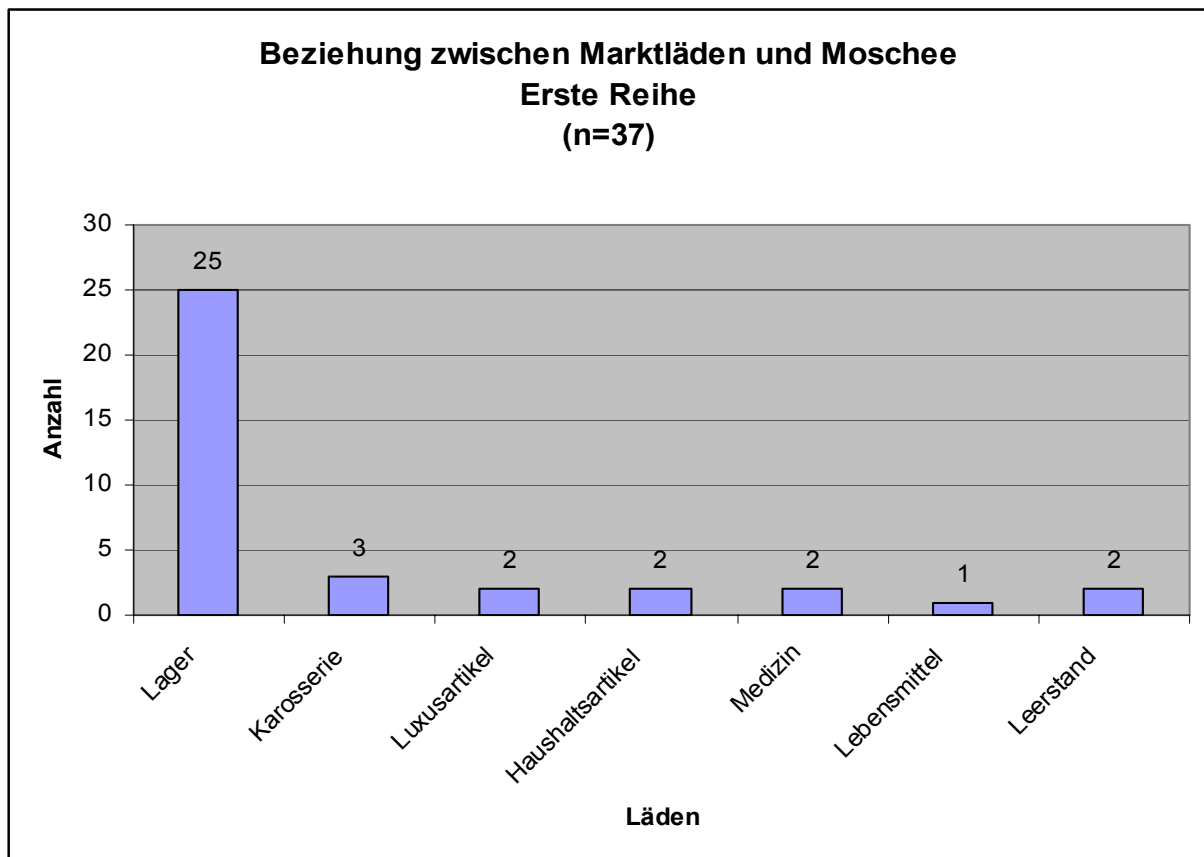


Tabelle 8: Verteilung der verschiedenen Ladenarten in unmittelbarer Nähe zur Moschee

Von insgesamt 37 Läden, die sich als eine Kette in unmittelbarer Nähe um die Moschee herum gruppieren, sind 25 Bauten Lagerräume, drei Läden, die der Automobilbranche zugeschrieben werden können, zwei Läden mit wertvollen Luxusartikeln, wie Ölen, Parfümen und Cremes, zwei Haushaltsläden, zwei Läden mit medizinischen Präparaten und ein Lebensmittelladen, ferner zwei Gebäude, die bei der Marktuntersuchung leer standen.

Werden des Weiteren die Läden, die sich in einem ersten Block um die Moschee herum ansiedeln, näher betrachtet, zeigt sich folgendes Ergebnis:

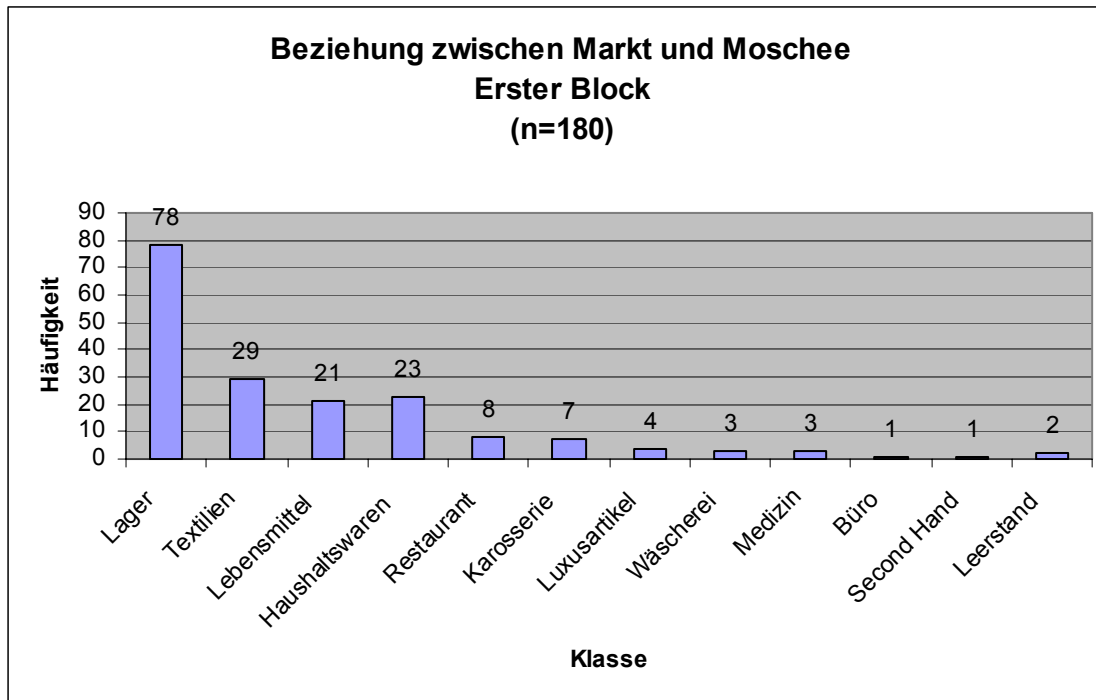


Tabelle 9: Verteilung der verschiedenen Ladenarten in dem ersten Block um die Moschee herum

Auch im ersten Ladenblock befinden sich überwiegend Lagerräume. Von insgesamt 180 Läden umfassen 78 Lagerräume, 29 Textilgeschäfte, 21 Lebensmittelläden, 23 Läden mit Haushaltswaren, acht Restaurants, sieben Läden der Automobilbranche, vier Läden mit Luxusartikeln, drei Wäschereien, drei Läden mit medizinischen Artikeln, außerdem gibt es ein Büro und ein Laden mit *Second-Hand*-Waren, ferner zwei Gebäude, die bei der Untersuchung leer standen.

Bei der Analyse der Läden, die einen weiteren Kreis um die Moschee herum bilden und hier als „zweiter Block“ bezeichnet werden, zeigte sich folgendes Ergebnis:

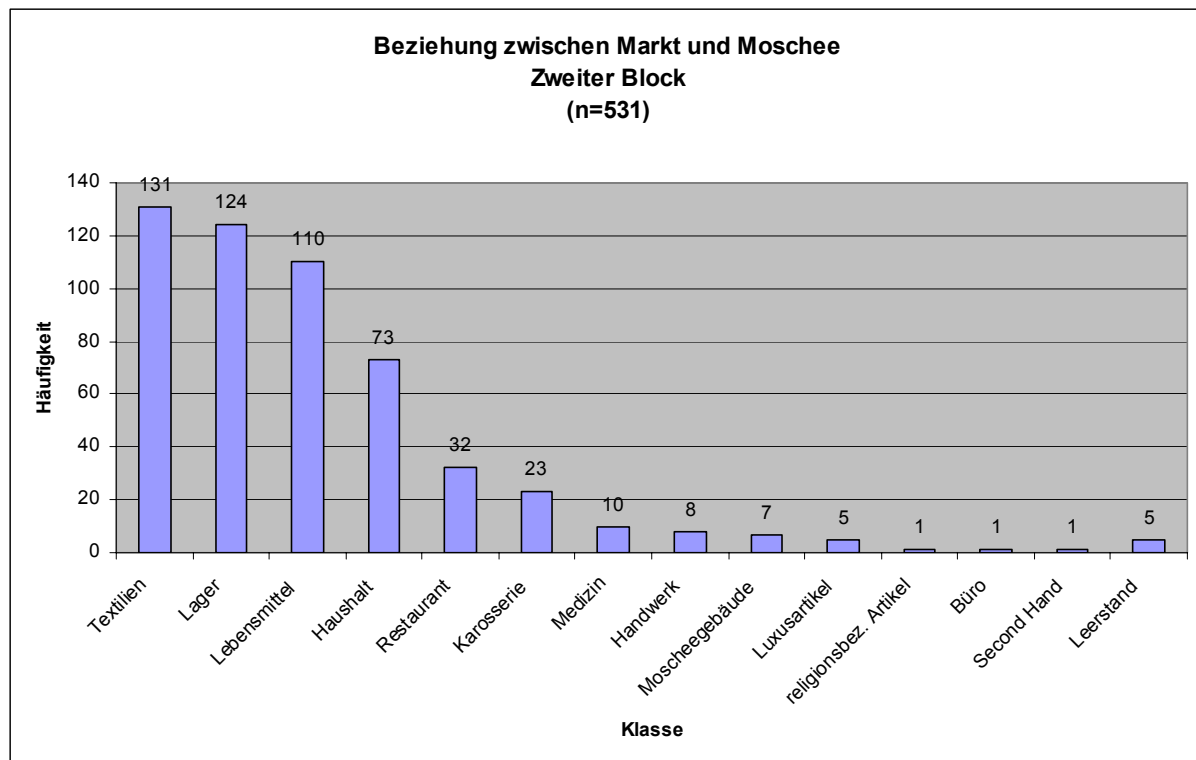


Tabelle 10: Verteilung der verschiedenen Ladenarten in dem zweiten Block um die Moschee herum

Hier sind die Lager nicht mehr am stärksten vertreten, sondern die Textilienläden, während die Lager nur noch die zweitgrößte Gruppe darstellen. Die 131 Textilläden werden in der Statistik von 124 Lagern gefolgt, ferner von 110 Lebensmittelgeschäften und 73 Haushaltsläden. Diese vier Branchen nehmen die ersten vier Ränge ein.

Auf der ganzen Markt bezogenen Gesamtverteilung nehmen die Lager mit insgesamt 158 von insgesamt 1.719 aufgenommen Gebäuden²⁰³, Läden und Marktständen nur den fünften Rang ein.

²⁰³ Unter Gebäuden werden hier Wohneinheiten gemeint, die sich am Rand des Marktes befinden und daher mit in die Aufnahme eingingen, aber nicht zum eigentlichen Marktbereich gehören.

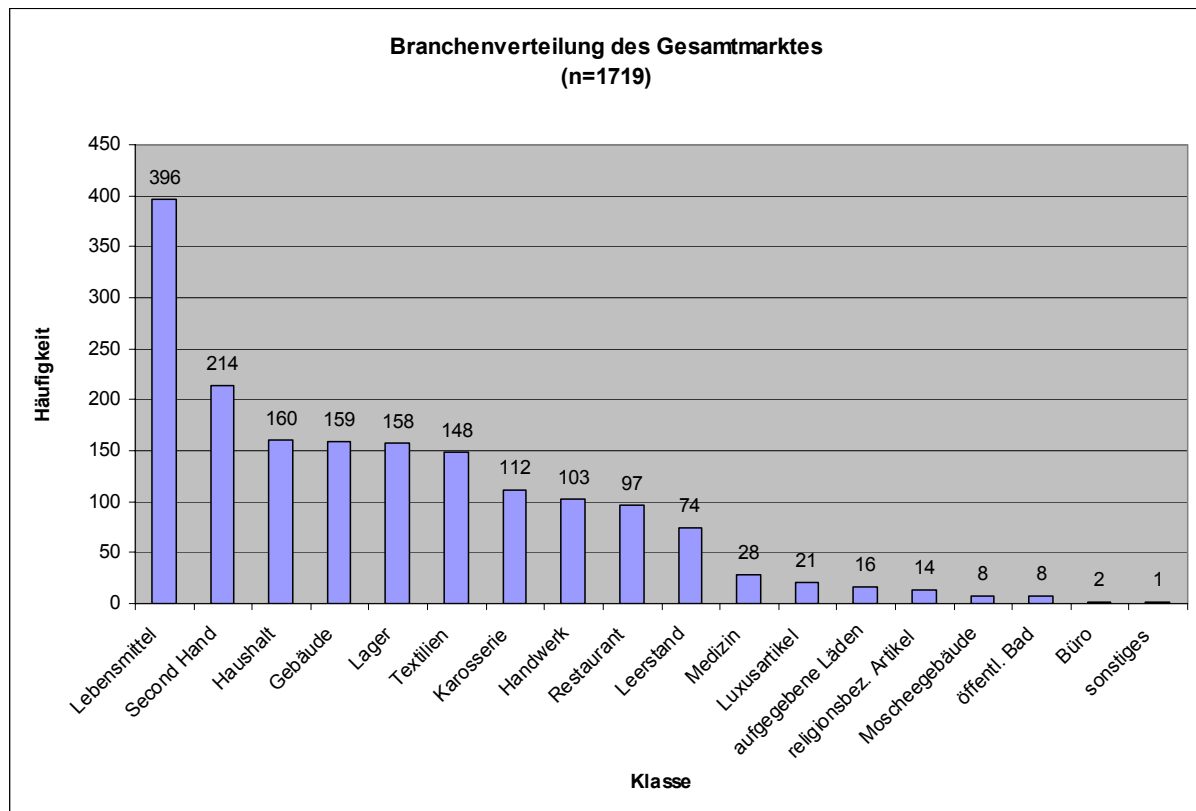


Tabelle 11: Verteilung der Branchen auf dem gesamten Markt von Tiné

Wenn von der Gesamtsumme aller aufgenommenen Wohneinheiten, die Moscheegebäude, die Gebäude des öffentlichen Bades, Büros und Sonstiges²⁰⁴ abgezogen werden, bestand der Markt zur Zeit der Marktanalyse aus insgesamt 1.541 Marktgebäuden, Lagern, Restaurants und Marktständen. Läden mit Lebensmitteln machen den größten Anteil mit 23 % am Gesamtmarkt einschließlich aller Gebäude aus, während Lager insgesamt neun Prozent umfassen. Bei den geringen neun Prozent Anteil der Lager am Gesamtmarkt bleibt charakteristisch, dass diese die Standorte in unmittelbarer Nähe zu der Moschee einnehmen. Bei der detaillierten Untersuchung der Lager können diese nochmals in allgemeine, Getränke- und Zuckerlager unterteilt werden:

²⁰⁴ Unter „sonstiges“ wurde hier ein Areal, das einen Märtyrerfriedhof einfasst, aufgenommen.

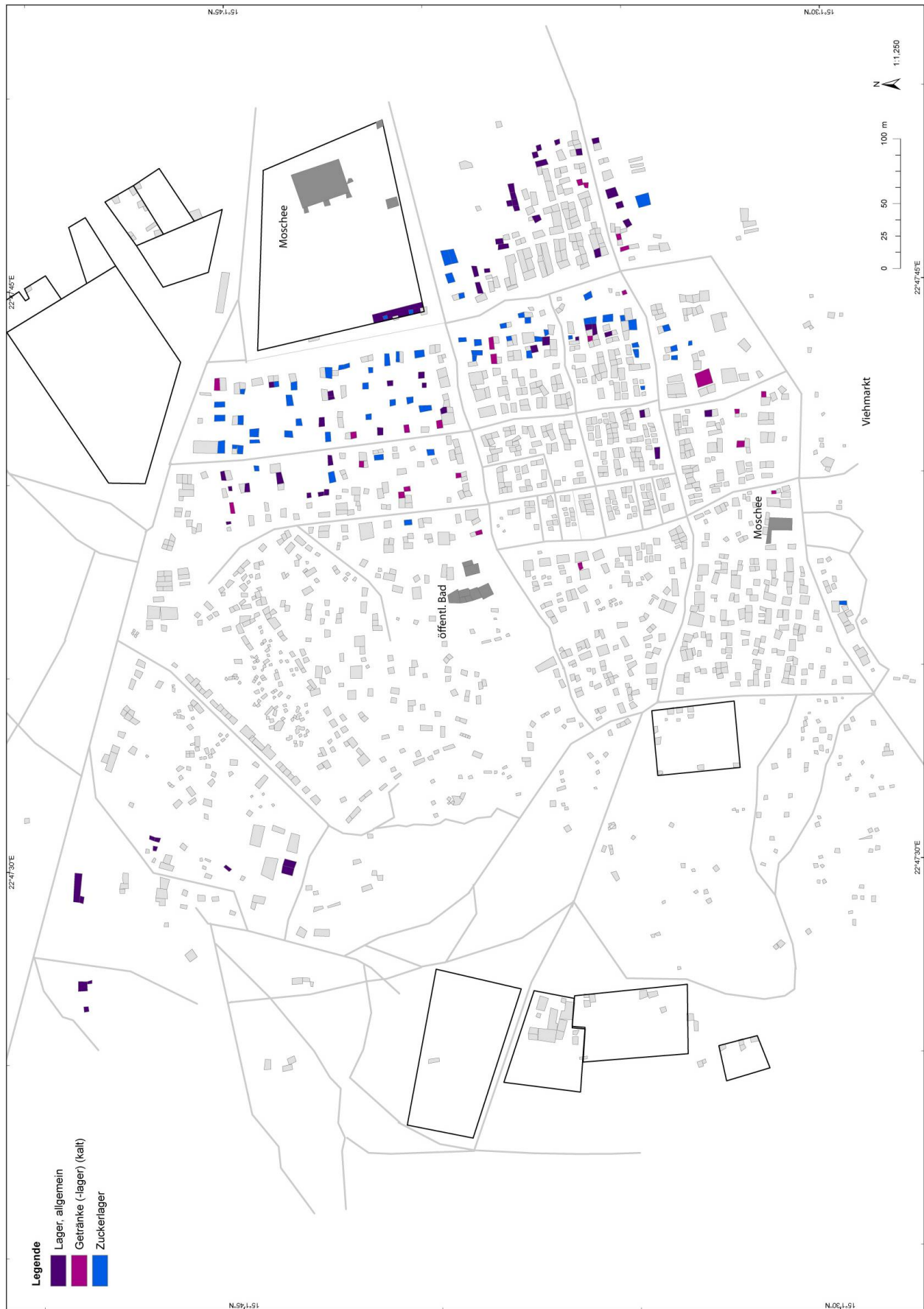


Abbildung 46: Branchensortierung von allgemeinen Lagern sowie Getränke- und Zuckerlagern (Karte: A. Bolten)

Dabei unterteilt sich die Anzahl der Lagerhäuser in 60 allgemeine Lager, die sich in erster Linie um den Textilmarkt herum gruppieren und für die Lagerung von Stoffen, Decken, Matten und Tuchen verwendet werden, ferner in 25 Getränkelager, die vorwiegend mit Pepsi als bevorzugtem Erfrischungsgetränk bestückt sind und in 73 Zuckerlager. Die Zuckerlager machen den größten Anteil aus. Was den Standort der Zuckerlager betrifft, so befinden sie sich in unmittelbarer Nähe zur Freitagsmoschee und gruppieren sich entlang einer der zwei Hauptachsen des Marktes:

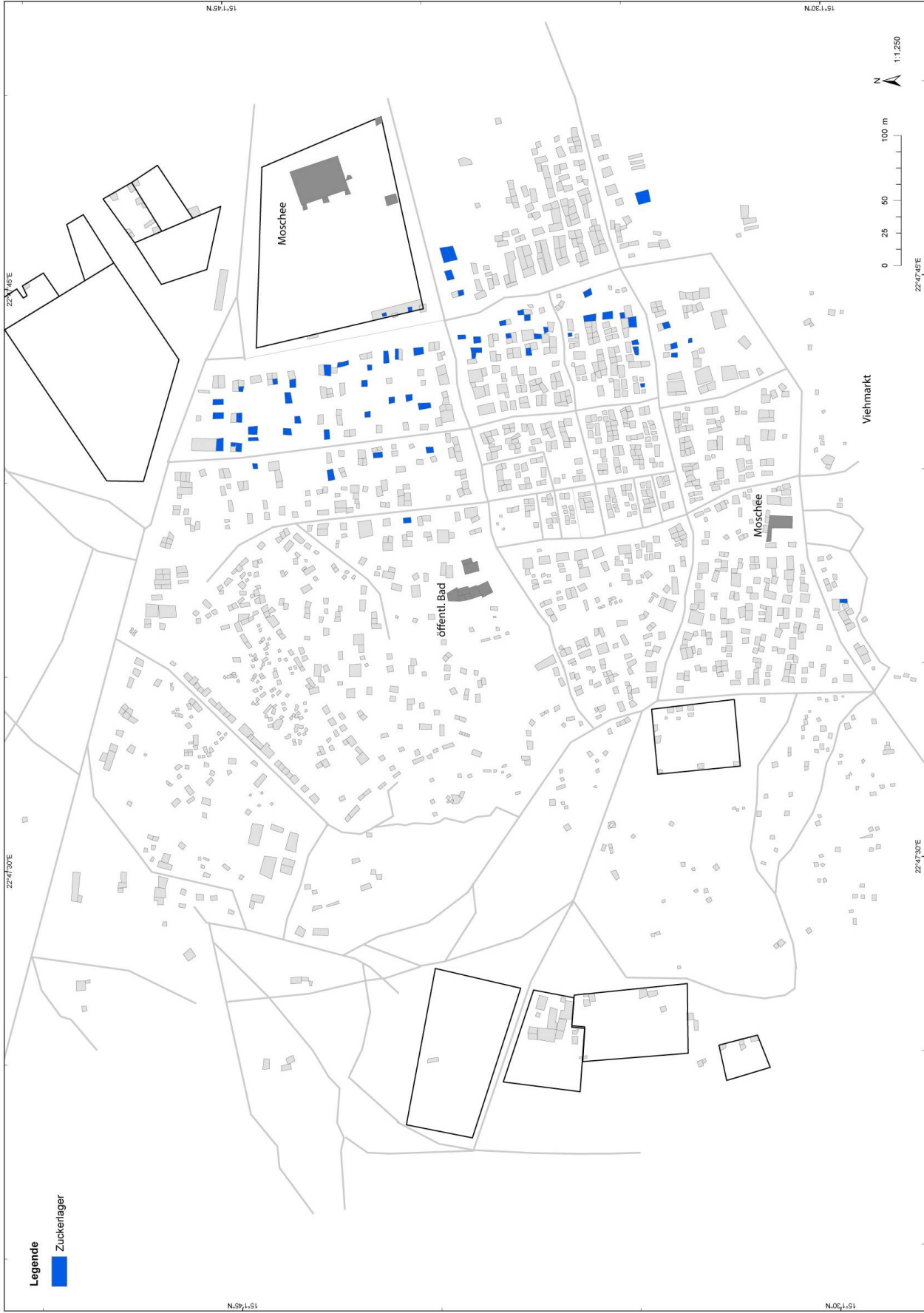


Abbildung 47: Standorte, die die Zuckerlager auf dem Markt einnehmen (Karte: A. Bolten)

Bezüglich Dettmanns Modell (Dettmann 1969: 64), ausgehend von moscheenahen Standorten als bevorzugten Marktarealen und bezüglich Wirths Modell (Wirth 2000: 119), mit bevorzugtem Warenangebot an Hauptstraßen, zeigt sich in Tiné deutlich, dass diese beiden Standorte durch eine Branche okkupiert sind, die in Tiné sehr eng mit dem Fernhandel verbunden ist und diesen repräsentiert, nämlich durch den Zuckerhandel. Die Zuckerlager beanspruchen die Standorte, die in Moscheenähe und entlang einer der zwei Hauptstraßen liegen. Der Fernhandel spiegelt sich in den Lagerbauten an sich und ferner in dem Produkt Zucker, der über weite Entfernungen hinweg gehandelt wird, wieder. Auffallend ist nicht nur, dass sich die Lager in Moscheenähe statt in Randbezirken, wo sie mit großen Fahrzeugen besser erreichbar wären, befinden, sondern auch dass sie in erster Linie Zucker lagern, der nach Wirth als „Spezerei“ gilt und in klassischen arabischen Städten üblicherweise einen bevorzugten Standort einnimmt.

„Neben den Händlern mit wertvollen Tuchen und Textilwaren gelten auch noch die Gewürzkrämer (Spezereienhandel) und die Geldwechsler als besonders geachtete Berufe [...]; auch sie findet man dementsprechend meist an bevorzugten Standorten des Bazars. Die Bezeichnung „Gewürze“ oder „Spezereien“ umgreift dabei eine Gruppe von pflanzlichen, tierischen und mineralischen Rohstoffen [...]. [Darunter] Rohrzucker, Kandis: als Heil- und Stärkungsmittel, erst spät als Nahrungsmittel.“ (Wirth 2000: 123)

Die Menge der Zuckerlager in Tiné weist auf eine hohe Nachfrage und einen stetigen Absatz des Produkts hin, auf seine wirtschaftlichen Bezüge und damit seinen Stellenwert innerhalb der Gesellschaft. Zucker im Allgemeinen und Zuckerhandel im Speziellen stellen folglich eine wichtige Branche dar, die innerhalb der Zaghawa-Gesellschaft eine besondere Wertigkeit genießt.

Wenn vor diesem Hintergrund ein Bezug zum Kamelhandel hergestellt wird, bei dem sich zeigte, dass die Erlöse aus dem Kamelhandel vorwiegend in Zucker reinvestiert werden und durchschnittlich etwa 30 Lkw voll Zucker monatlich Tiné erreichen, so verdeutlicht sich anhand der Marktanalyse, dass dem Zucker zum einen ein besonderer Platz auf dem Markt zukommt und dass er zum anderen auch standortbezogen einen hohen Stellenwert einnimmt. Der Umfang an Zuckerlagern in dem gesamten Marktgefüge und deren Standortnähe zur Freitagsmoschee zeigt auf unterschiedliche Weise Wichtigkeit, Bedeutung und Stellenwert, welche das Produkt Zucker und damit der Fernhandel inne haben.



Abbildung 48: Zuckerlager in Tiné

6.2.4 Kamele und Zucker

6.2.4.1 Zucker in Tiné und sein Status innerhalb der Gesellschaft

„Zucker ist vor allem für die Hirten wichtig, die mit ihrem Vieh auf der Weide sind.“ (Mustafa, Zuckerhändler)

„Der meiste Zucker geht an die Hirten, sie verbrauchen viel davon.“ (Bukhit, Ladenbesitzer in Tiné)

„Zucker und Tee ist für die Menschen mit Tieren („*fil-halla*“) am wichtigsten.“ (Amin, Kantonchef)

„Besonders die Hirten verbrauchen viel Zucker, da sie keine anderen süßen Dinge zu sich nehmen.“ (Dausa, lokale Autorität)

Auf die Frage, wer in erster Linie den Zucker konsumiert, wurden mir vielfach die Hirten genannt, für die der Zucker eine zentrale Stellung einnimmt. Sie sind oft tagelang fern von Städten, Ansiedlungen und Dörfern, leben vorwiegend von Kamelmilch, Hirse und Tee, der mit außerordentlich viel Zucker gesüßt wird. Tee mit Zucker ist von besonders hoher Bedeutung: Bereits morgens nach dem Aufstehen wird er als erstes zusammen mit Milch verzehrt, vor und nach jeder Mahlzeit getrunken, und abends, wenn die Hirten ihre Tiere zusammen getrieben haben und am Feuer sitzen, ist das süße Gut ebenso unentbehrlich, wie wenn Gäste kommen und ihnen Tee mit besonders viel Zucker bereit gestellt wird. Alle Beteiligten verköstigen zu jeder Tages- und Nachtzeit mit Vorliebe das süße Getränk.

„Die anregende Wirkung des Tees verbindet sich mit dem Nährwert von Zucker und Milch. Ohne lange Verdauung wird dieser Energie-Tee vom Körper rasch absorbiert, vertreibt die Müdigkeit und steigert die Leistungsfähigkeit.“ (Rothermund 1999: 145)

Der überreichlich beigebene Zucker in Tee dient als Energiezulieferer und bringt in der heißen Zeit und nach körperlich schweren Arbeiten die verlorenen Kräfte zurück. Fern von dem Zugang zu anderen Süßigkeiten, Obst, Trockenfrüchten und Backwaren stellt der reine Industriezucker den einzigen Zucker dar, den die Hirten zu sich nehmen. Wenn der Zucker zur Neige geht, gehen sie besonders sparsam damit um, und wenn er ausgeht, empfinden die Hirten das als schwerwiegenden Verlust. Den Tee bitter zu trinken, ist ihnen kein Genuss, und es erfüllt weder seinen Zweck als Aufputzmittel noch zur Zurückgewinnung der Energie. Der Zucker ist im Hirtenlager und -leben nur schwer entbehrlich. Bei Engpässen wird er – wenn Märkte in erreichbarer Nähe liegen – umgehend dort besorgt. Je mehr Zucker vorrätig ist und je mehr Zucker in den Tee gegeben werden kann, desto leichter wird auch das Hirtenleben ertragen.

Die Auswertung einer Hirtenbefragung nach den Produkten, die sie auf dem Markt erwerben, wenn sie dort Kamele verkaufen, bestätigte den Stellenwert, den Zucker im Hirtenleben einnimmt.

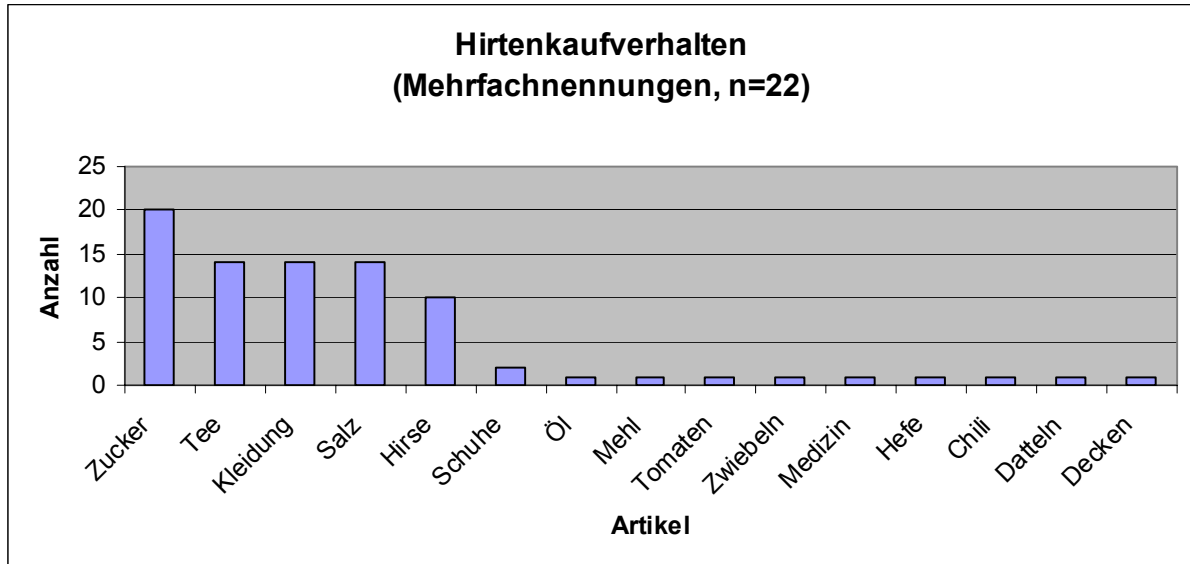


Tabelle 12: Das Kaufverhalten der Hirten auf dem Markt

Bei den Antworten auf die Frage nach den auf dem Markt gekauften Produkten nennen die 22 befragten Hirten in erster Linie Zucker, Tee, Kleidung, Salz (Viehsalz) und Hirse als die fünf meistgekauften und damit wichtigsten Produkte. Bei den verschiedenen Aussagen machen Schuhe, Öl, Mehl, getrocknete Tomaten, Zwiebeln, medizinische Präparate, Hefe, Shadda (Chilipulver), Datteln und Decken einen eher geringen Prozentsatz aus.

Zucker wurde insgesamt 20-mal genannt, Tee, Kleidung und Viehsalz je 14-mal und Hirse zehnmal. Zucker wurde damit von fast allen befragten Hirten erwähnt und nimmt folglich auch bei der Auflistung nach den Erstnennungen den größten Anteil ein.

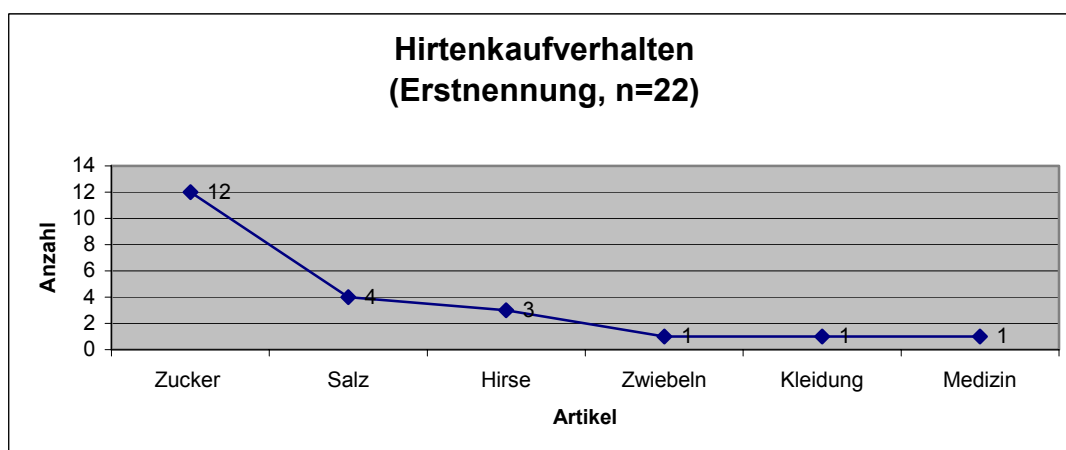


Tabelle 13: Die Verteilung der Güter, die von den Hirten als erste Ware auf dem Markt bezogen werden

Über die Hälfte der befragten Hirten gaben Zucker als das Produkt an, das sie als erstes auf dem Markt erwerben werden, nachdem sie die Kamele verkauft haben. Vier Hirten nannten Viehsalz als erstes zu erwerbendes Gut, für drei weitere Hirten war Hirse am wichtigsten, während Zwiebeln, Kleidung und medizinische Präparate jeweils einmal genannt wurden. Wenn Mehrfachnennungen prozentual ausgedrückt werden, ergeben sich zu 25 % Zucker, zu 18 % Tee, zu 17 % Kleidung, zu 17 % Viehsalz und zu 12 % Hirse, während die restlichen Güter eine untergeordnete Stellung einnehmen. Beck gab für die Kawahla im Sudan 1982 / 83 an, dass ein Haushalt 30 % seiner Ausgaben für Hirse, 20 % für Zucker, 20 % für Kleidung, 10 % für Tee, 10 % für Salz und 10 % für weiteres verwendete (Beck 1988: 321). Hierbei sei berücksichtigt, dass Hirse in einigen Fällen selbst oder von Familienmitgliedern auf den Feldern angebaut wird und daher nicht immer auf dem Markt bezogen werden muss, weshalb auf dem Markt die Nachfrage nach Zucker größer ist. Bei den Antworten auf die Frage, was wichtiger ist, Hirse oder Zucker, waren die Hirten unterschiedlicher Auffassungen. Während die Einen den Hirseverlust als größeren Mangel sahen, empfanden andere einen Zuckermangel als größere Entbehrung. Demgegenüber liegen die Kosten für Zucker, der ausschließlich auf dem Markt bezogen werden kann, um einiges höher als für Hirse: Ein *korro* Hirse (~ zwei Kilogramm) kosten ~ 0,74 €, ein Sack Hirse, der ~ 40 *korro* (~ 80 kg) enthält, kostet ~ 29,38 €. Demgegenüber kostet ein *korro* Zucker mit ~ 2,857 kg etwa 2,90 € und ein Sack Zucker, der etwa 17,5 *korro* (50 kg) enthält, ~ 48,78 €. Im Verhältnis wird etwa ein Sack Zucker (50 kg) zu zwei Säcken Hirse (je 80 kg) von den Hirten verzehrt. Von den Fernhandelsprodukten ausgehend, die die Hirten benötigen, ist Zucker auf jeden Fall das Produkt, nach dem die Hirten auf dem Markt am meisten verlangen.

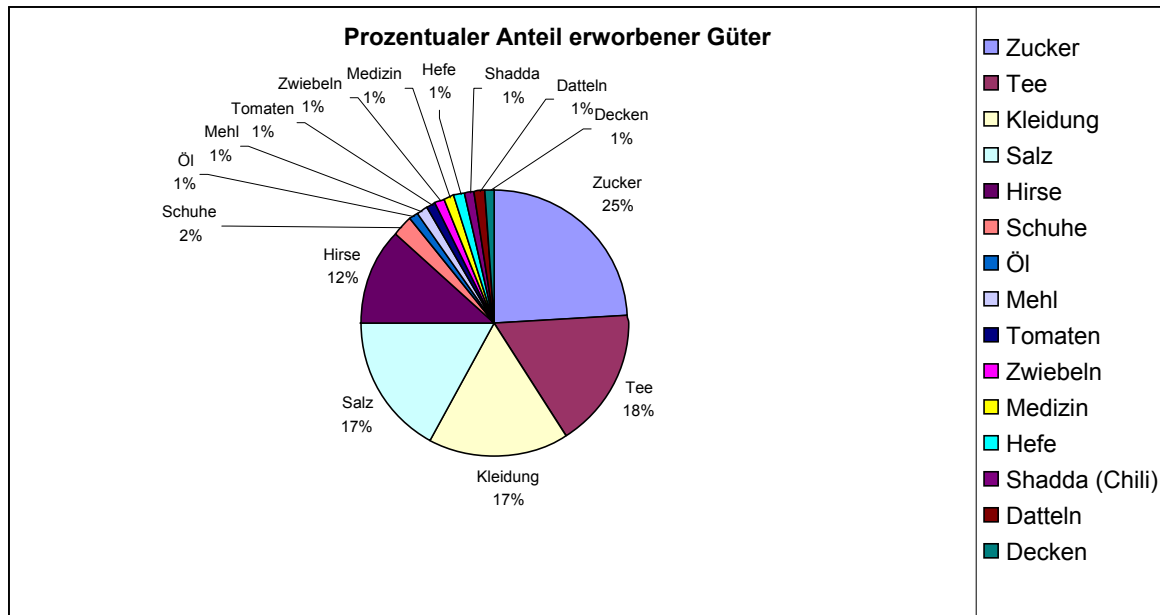


Tabelle 14: Verteilung der Güter, die von den Hirten auf dem Markt erworben werden



Abbildung 49: Drei Hände voll Zucker werden in der Regel in einem *feriq* in eine Teekanne gefüllt

Wenn der Zuckerverbrauch der Hirten beleuchtet wird, so benötigen nach dem Kamelzüchter Ali fünf Hirten im *feriq* etwa 50 kg Zucker in 40 Tagen. Das entspricht etwa 250 g Zucker pro Person und Tag. Abdallah benötigt im *feriq* in 25 Tagen für fünf Hirten etwa 30 kg Zucker. Das ergibt 240 g Zucker pro Person und Tag. Auf einer Transsahara-Strecke mit Kamelen von Tiné nach Kufra, die etwa 15 Tage umfasst, benötigen acht Hirten zusammen etwa 25 kg Zucker, das entspricht etwa 208 g Zucker pro Person und Tag. Da durch das kontinuierliche

Marschieren die Möglichkeit einer Teezubereitung und damit ein möglicher Zuckerkonsum vermindert werden, verbrauchen die Hirten hier insgesamt weniger Zucker als im *ferīq*, obwohl sie sicherlich während des Laufens mehr Energie verbrauchen. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass die Hirten auf einer Transsahara-Tour den Zucker vollständig alleine konsumieren, während im *ferīq* Zucker auch von Gästen verzehrt wird, gleichzeitig aber der Vorrat durch Zuckergaben aufgestockt wird, so dass sich die Menge von 250 g pro Person und Tag im *ferīq* wieder ausgleichen könnte. Ein Hirte trinkt bei einer Wüstendurchquerung vor und nach jeder Mahlzeit wenigstens zwei Gläser Tee mit Zucker. Das ergibt wenigstens 12 Gläser täglich des süßen Aufputzmittels. Jedes Glas beinhaltet etwa 15 g Zucker (das entspricht etwa fünf Stück Würfelzucker à drei Gramm), was bereits etwa 180 g Zucker gleichkommt. Im *ferīq* liegt die Anzahl der verköstigten Gläser süßen Tees am Tag deutlich höher.²⁰⁵ In Zeiten, in denen die Hirten weit entfernt auf peripheren Weiden, ihre Kamele hüten, wie auf den *ǧizu*-Weiden und keine Möglichkeit besitzen, ausgegangene Zuckervorräte auf Märkten oder in Dörfern zu erneuern, reduziert sich der Zuckerverbrauch. In dieser Zeit leben sie in erster Linie von Kamelmilch.

6.2.4.2 Der Zuckerverbrauch der Haushalte

Auch in den Haushalten der Dörfer wird viel Zucker verbraucht. Der wohlhabende Kamel-Zuckerhändler Ali gibt an, dass in seinem Haushalt in Tiné bei acht Personen in 30 Tagen etwa 50 kg Zucker konsumiert werden. Das entspricht etwa 208 g Zucker pro Person und Tag. Amina dagegen kauft 4,5 *korro* Zucker in der Woche für ihren Haushalt, der aus 8-9 Personen besteht. Auch das ergibt einen Zuckerkonsum von etwa 216 g Zucker pro Person und Tag. Yasim erwirbt nur einen *korro* Zucker bei drei Personen in der Woche, was etwa 127 g Zuckerverzehr pro Person und Tag entspricht. Halwa benötigt drei *korro* für sieben Personen in der Woche, bei dem pro Person und Tag etwa 163 g Zucker verzehrt werden. Dagegen benötigt Howa bei 30 Personen etwa 100 kg Zucker in 30 Tagen, was pro Person und Tag etwa 100 g Zucker bedeutet. Der Zuckerverbrauch von Mariam beträgt bei vier Personen innerhalb von fünf Tagen einen *korro* Zucker, im Ramadan dagegen überdauert die gleiche Menge Zucker bei gleicher Anzahl Personen nur zwei Tage. Das entspricht einem Verbrauch von 143 g pro Person / Tag außerhalb und 357 g Zucker pro Person während des Ramadan. Amira benötigt einen *šawwāl* Zucker für vier Personen in zwei Monaten was einem Verzehr

²⁰⁵ Zu berücksichtigen ist hier, dass die Erhebungen in erster Linie bei Zaghawa-Hirten im weiteren Umfeld von Tiné gemacht wurden. Die Region ermöglicht es ihnen zum einen, die Märkte, auf denen sie große Mengen an Zucker vorfinden, recht leicht zu erreichen, zum anderen besitzen sie oftmals eine enge Beziehung zu Kamelhändlern, die häufig auch Zuckerhändler sind. Bei anderen ethnischen Gruppen und in anderen Regionen im Tschad fällt der Zuckerverbrauch im Vergleich zu diesen Zaghawa-Hirten sicherlich um einiges geringer aus.

von 208 g pro Person gleichkommt, während sie im Ramadan einen *šawwāl* bei vier Personen benötigt (417 g pro Person / Tag). Dausa betitelt den Zuckerverbrauch von einem *šawwāl* bei fünf Leuten auf 40 Tage, was 250 g Zucker pro Person / Tag entsprechen würde. Im Sultanspalast werden zwei *šawwāl* im Monat benötigt, da hier viele Leute zusammen kommen und viel Tee getrunken wird.

So kann davon ausgegangen werden, dass in der Region Tiné, in der Zucker in großem Maße zu bekommen ist, der Zuckerverbrauch in Ortschaften zwischen 100 und 250 g pro Person und Tag liegt, folglich durchschnittlich bei 175 g, während bei den Hirten im *ferīq* etwa 200-250 g Zucker pro Person und Tag verzehrt werden. Das entspricht einem Zuckerverbrauch bei Dorfbewohnern von etwa 5,25 kg pro Kopf im Monat, während er bei den Hirten bei etwa 6,75 kg Zucker pro Person im Monat liegt. Die geringere Menge Zucker in Ortschaften erklärt sich dadurch, dass neben Zucker noch weitere Süßigkeiten wie Datteln, Obst, Backwaren und andere Süßwaren verzehrt werden. Als durchschnittlicher Wert kann folglich für einen Haushalt ein Zuckerverzehr von etwa 26,25 kg pro Monat bei fünf Personen und etwa 52,5 kg bei einem Haushalt von zehn Personen ausgegangen werden, während fünf Hirten im *ferīq* etwa 35,44 kg im Monat benötigen.²⁰⁶ Beck gibt für einen Haushalt der Kawāhla im Sudan 1982 / 83 an, dass der durchschnittliche Verbrauch bei etwa 100 g pro Person / Tag lag, während Hirten mit etwa 90 g auskommen mussten (Beck 1988: 321).

Bei durchschnittlich 30 Zucker-Lkw, die monatlich in Tiné mit je 540 Zuckersäcken à 50 kg ankommen, ergeben das insgesamt 810.000 kg Zucker, die den Markt erreichen. Dieser reicht folglich für etwa 120.000 Hirten oder für etwa 154.285 sesshafte Bewohner in den Dörfern. Daraus ist ersichtlich, dass der Zucker nicht alleine in Tiné verzehrt werden kann, sondern weiter gehandelt wird. Vielfach wurde mir versichert, dass die gesamten Zuckerlieferungen im Osttschad allein aus dem Kamelhandel resultieren. Zuckerlieferungen aus Richtung N'Djaména sind kaum existent, während die Handelsverbindungen mit dem Sudan seit Beginn des Darfur-Konflikts unterbrochen sind, so dass der Zucker tatsächlich überwiegend aus dem Norden, sprich Libyen, kommt, wo er durch die aus dem Kamelhandel erwirtschafteten Erträge erworben wird.

Nach der WHO wird für den Tschad ein Zuckerverbrauch von 8,7 kg / Jahr pro Kopf angegeben, was nur ~23 g Zucker / Person / Tag entspricht.²⁰⁷ Die angegebene Schätzung ist

²⁰⁶ Diese Angaben sind nicht für den gesamten Tschad repräsentativ, sondern in erster Linie für die Region Tiné, in der sich zahlreiche wohlhabende Händler und Personen aufhalten, die den Zucker auch erwerben können und wo Zucker in großen Mengen zu bekommen ist. In anderen Regionen und innerhalb anderer ethnischer Gruppen ist von einem geringeren Zuckerverzehr auszugehen.

²⁰⁷ Die WHO gibt für den Sudan 21,9 kg Zucker pro Person im Jahr (=60 g / Person / Tag) an, für Ägypten 36,1 kg pro Person im Jahr (= 98 g / Person / Tag) und für Libyen 48 kg pro Person im Jahr (=131 g / Person / Tag).

zum einen fraglich, weil viel Zucker inoffiziell ins Land gerät, zum anderen sind in anderen Regionen im Tschad und bei anderen Bevölkerungsgruppen, die sich nicht auf profitable Netzwerke stützen können und deren Kaufkraft geringer ausfällt, Zugänge zum Zucker erheblich schwieriger, so dass dort von einem geringeren Zuckerverbrauch ausgegangen werden kann als in den Regionen in und um Tiné.

„In den Ländern der sog. Dritten Welt erreicht der Zuckerverbrauch am Ende des 20. Jhs. Werte, wie sie in Mitteleuropa ein Jahrhundert zuvor üblich gewesen sind. Allerdings gibt es große regionale Unterschiede. So hat der Zucker mancherorts noch immer den Status eines Genussmittels, was die Industrie auf entsprechend hohe Zuwächse hoffen lässt. Andernorts weist der Verbrauch westeuropäisches Niveau auf, ja liegt zum Teil darüber. [...] Für die Entwicklung des Konsums bestimmend ist [...] ein ganzes Bündel von Faktoren, nämlich: der Preis des Zuckers, [...] das Bevölkerungswachstum, [...] die Verfügbarkeit von Zucker [...] oder die soziokulturell determinierte Struktur des übrigen Genussmittelkonsums. So hat das Alkoholverbot in den islamischen Ländern den Verbrauch gesüßter Getränke ohne Zweifel stark begünstigt, seien sie nun traditioneller Herkunft wie Tee oder Kaffee oder ‚westlichen‘ Ursprungs wie die *soft drinks*.“ (Merki 1999: 238-239)

In Deutschland liegt im Vergleich dazu der Zuckerverzehr bei etwa 94-104 g Zucker pro Tag und bei etwa 34,3-38 kg im Jahr.²⁰⁸ Hier umfasst Zucker etwa 12 % der täglichen Energieaufnahme (Merki 1999: 237) und macht 28 % der Kohlehydrate aus.²⁰⁹ Bei der Zuckeraufnahme in Deutschland macht reiner Haushaltszucker allerdings nur 18,4 % aus, während 81,6 % des Zuckers in verarbeiteten Lebensmittel wie Bäckerei- und Konditoreiwaren, Marmeladen, Obstkonserven, Speiseeis, Milchprodukten, Getränken und Süßwaren verzehrt werden²¹⁰, die wiederum im Tschad kaum erhältlich sind. Seit 1850 hat sich der Zuckerverbrauch in Deutschland verzehnfacht.²¹¹

In der Region in und um Tiné ist Zucker ein wichtiges Gut, es hat einen hohen Prestigewert und wird Gästen in möglichst großen Mengen angeboten. Zu Hochzeiten verlangt die Brautfamilie neben Kamelen ebenso Zucker, besonders die Brautmutter muss mit einigen Säcken Zucker beschenkt werden. Ferner verlangt es die Sitte, als Hochzeitsgast Zucker mitzubringen, ebenso bei Trauerfeiern und Beerdigungen sowie bei Festen der Namensgebung. Werden die Hirten auf der Weide aufgesucht, wird ihnen ebenfalls Zucker mitgebracht. Bei Besuchen von ärmeren Personen im ländlichen Umfeld oder in

²⁰⁸ <http://www.ak-ernaehrung.de/content/unsere-arbeit/jahrestagungen/jahrestagung-2005>, Zugang 28.08.2008; <http://www.suedzucker.de/produkt/zahlen/index.shtml>, Zugang 28.08.2008.

²⁰⁹ <http://www.ak-ernaehrung.de/content/unsere-arbeit/jahrestagungen/jahrestagung-2005>, Zugang 28.08.2008.

²¹⁰ <http://www.suedzucker.de/produkt/zahlen/index.shtml>, Zugang 28.08.2008.

²¹¹ http://www.guter-rat.de/ratgeber/Zucker_14148.html, Zugang 28.08.2008.

Flüchtlingslagern spielt Zucker als Gabe eine wichtige Rolle. Während er vor einigen Jahren noch schwer zu bekommen war und nur von den Wohlhabenden der Gesellschaft erworben werden konnte, ist er in den letzten Dekaden ein Nahrungsmittel geworden, das im Haushalt unentbehrlich ist. Die Nachfrage nach Zucker stieg sowohl seitens der reicheren, als auch der ärmeren Schicht.

Dawud weiß aus Erzählungen seines Vaters, dass es Anfang des 20. Jahrhunderts, zur Zeit des Sultans Abdelrahman Firtis, in Tiné bereits Zucker in Form von Zuckerhüten gab. Der Zucker kam in erster Linie aus Ägypten in den Sudan und wurde von al-Fasher durch Handelsverbindungen mit dem Fur-Sultan Ali Dinar nach Tiné gebracht. Die Zuckerhüte wurden in Netzen oder Säcken auf Kamelen transportiert, dabei trug ein großes Kamel drei Säcke mit Zucker. Jeder Sack enthielt 40 Zuckerhüte (pro Zuckerhut etwa 1,575 kg, das entspricht einem Gesamtgewicht von 189 kg, die von einem Kamel getragen werden konnten). Zucker war jedoch sehr rar und deshalb nur dem Sultan und der Sultansfamilie zugänglich. Der Zucker wurde damals vorwiegend für medizinische Zwecke und nur selten für gesüßten Tee genutzt. Neben Zucker kamen Güter wie Reis und Seife aus dem Sudan, doch waren alle Luxusgüter dem Sultan vorbehalten. Die Wegstrecke zwischen al-Fasher und Tiné dauerte per Kamel etwa zehn Tage. Die Anzahl der Karawanen, die jeden Monat Tiné erreichten, war unterschiedlich. In dem Zeitraum vor 1937 gab es insgesamt sehr wenig Zucker, erst mit der Kolonisation durch die Briten gelangte auch mehr Zucker in die Region. Bei großen Mengen wurde das süße Gut gegen Kamele getauscht, für den privaten Gebrauch gegen Schafe. Dabei war ein Zuckerhut etwa ein Schaf (*harūf*) wert und ein Kamel kam etwa 30 Schafen oder fünfzehn Rindern gleich. Ein Zuckerhut hatte ein Gewicht von 3,5 *ratl* (= 1,575 kg, ein *ratl* ≈ 450 g) und reichte für zehn Personen im Monat (5,25 g Zucker pro Person und Tag).

Mit Sultan Dausa Abdelrahman (Sultan von 1912-1981) etablierten sich die Handelsrouten in den Sudan, von wo vermehrt Zucker geholt wurde. In den 1950er Jahren gab es drei Fahrzeuge in al-Fasher, von denen etwa alle sechs Monate ein Auto nach Tiné kam. Lkw gab es erst vermehrt in den 1960er Jahren. Aber auch diese brachten vorwiegend nur Luxusgüter, die in erster Linie dem Sultan und einflussreichen Personen vorbehalten waren: Neben Gold, guten Stoffen und Kleidung auch gutes Lederzubehör, Straußenfedern und Zucker. Aber der Zucker blieb auch in dieser Zeit für die einfache Bevölkerung zu teuer und war nicht erschwinglich. Zucker gab es nur für Gäste im Sultanspalast, so dass die Gäste noch zehn Tage später von dem süßen Trank erzählten, erinnert sich Tareq.

Dausa weiß von seinem Vater Manzur (Sohn des Sultans Dausa und gegenwärtiger Sultan), dass dieser bereits in den 1950er Jahren ein Geschäft in Tiné und in Faya besaß und dort bereits Zucker und Tee gegen Kamele tauschte.

Khalil (geb. 1955) erinnert sich, dass in seiner Kindheit die Leute zu seinem Vater (Bruder des Sultans Dausa) kamen, um Zucker für medizinische Zwecke zu bekommen. Der Zuckerhut wurde für diesen Zweck gebrochen, dem Klienten ein kleines Stück gegeben und die entstandenen Krümel bekam er als kleiner Junge. Diese hielt er so lange in der Hand, bis sie schmolzen und er die süße Masse auflecken konnte. Andere Kinder durften höchstens mal ihren Finger in die süße Masse in seiner Hand hineinstecken, um zu probieren, wie süß es war, ansonsten hütete er das süße Gut über lange Zeit. Über viele Stunden leckte er immer wieder an seiner klebrigen Hand und genoss den seltenen süßen Geschmack.

Der Zuckerverbrauch stieg erst ab den 1980er Jahren. Ali erinnert sich, dass es vor 20 Jahren noch relativ wenig Zucker gab und dass er erst seit etwa 10 Jahren in größeren Mengen vorhanden war sowie erschwinglich wurde. Vor 20 Jahren waren zehn Teegläser Zucker noch etwa ein Schaf wert, während 2007 ein Schaf etwa 1,25 *šawwāl* Zucker wert war (2007 lag der Preis für einen Sack Zucker bei 49 € [32.000 FCFA] und der Preis für ein Schaf bei 61 € [40.000 FCFA]). Als er Hirte war (in den 1960-1980er Jahren), gab es so gut wie keinen Zucker, damals wurde der Tee nur mit Kamelmilch getrunken, Zucker gab es nur für die älteren, einflussreichen und wichtigen Leute. Sie kamen zu dritt mit einem *raʔl* Zucker etwa zehn Tage aus (15g / Tag / Person). Heute wird die gleiche Menge von zwei bis drei Personen an einem Tag verzehrt (150-225 g pro Tag / Person). Während bei Hochzeiten vor 1976 / 1977 beispielsweise etwa fünf Kilogramm Zucker gegeben wurde, sind es heute mindestens fünf Säcke (250 kg). Neben Zucker war vor den 1980er Jahren auch schwarzer Tee rar, es gab nur wenige Personen, die Tee erwerben konnten, auch dies war ein wertvolles Gut.

Auch Yunis in Kufra bestätigt, dass Zucker erst seit sieben bis zehn Jahren im Tschad von großer Wichtigkeit ist und er erst seit diesem Zeitraum vermehrt Zucker in den Tschad sendet. Mit Beginn des Darfur-Konflikts stieg die Nachfrage nach Zucker enorm, während andere Güter weniger wichtig wurden.

6.2.4.3 Exkurs Zucker

1493 brachte Columbus auf seiner zweiten Reise das Zuckerrohr nach Amerika, von wo es mit Hilfe von afrikanischen Sklaven zu Zucker verarbeitet und ab 1516 wieder zurück nach Europa transportiert wurde. Von 1526 an lieferte Brasilien große Mengen Zucker an Lissabon (Mintz 1987: 61). Der Markt für das süße Luxusgut wurde immer größer, England

konkurrierte mit Portugal um den ersten Platz auf dem Weltmarkt, so dass sich England weitere Zuckerinseln anschaffte und dort Handel trieb. Afrikanische Sklaven sicherten die Produktion (Mintz 1987: 90).

Bis ins 16. Jahrhundert wurde Zucker in erster Linie als Gewürz und Medikament verwendet, stellte ein teures Luxusgut dar und war keine Massenware (Merki 1999: 234; Mintz 1987: 116). Bis dahin hatte ein Kilogramm Zucker etwa den Wert von 100 kg Weizen (Merki 1999: 234). Erst im 16. Jahrhundert ging man dazu über, Zucker auch als Dekor zu verwenden. Rein weißer Zucker wurde mit Reinheit gleichgesetzt und je weißer er war, desto teurer war er auch (Mintz 1987: 117). Ein Zuckerhut war ein beliebtes Geschenk für hochgestellte Persönlichkeiten im 17. Jahrhundert (Mintz 1987: 192) und erst zwischen 1750 und 1850 transformierte sich der Zucker von einem Luxusgut zum Bedarfsartikel (Mintz 1987: 194) und verdrängte das traditionelle Süßungsmittel Honig (Merki 1999: 234). Erst als im Laufe der Zeit der Zucker billiger wurde, nahm seine symbolische Macht ab, stieg aber als Quelle des Profits weiter an. Im 18. Jahrhundert erwirtschafteten die Herrschenden weiterhin große Mengen an Geldsummen durch die Produktion, den Konsum, den Transport und das Raffinieren (Mintz 1987: 125). Zwischen dem 12. und dem 18. Jahrhundert hatten sich die verschiedensten Verwendungszwecke von Zucker heraus gebildet, so dass Zucker zu einem Massenkonsumgut wurde (Mintz 1987: 164). Bis Mitte des 19. Jahrhunderts wurde vorwiegend Zuckerrohr verwendet, das über 1000 Jahre die wichtigste Grundlage für die Zuckergewinnung war, bis die Zuckerrübe weiter verbreitet und zu einer gleichwertigen Ressource für Zucker wurde. Zuckerrohr und Zuckerrübe sind bis heute die beiden wichtigsten Grundlagen zur Herstellung von Zucker (Mintz 1987: 47). Mitte des 19. Jahrhunderts waren Kuba und Brasilien die Hauptzentren der Zuckerproduktion, die stetig anstieg, weil abendländische Konsumenten nach immer mehr Zucker verlangten (Mintz 1987: 65). In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde Zucker schließlich zu einem alltäglichen Nahrungsmittel (Merki 1999: 234).

„Was den Zucker angeht, so erlebte er eine Transformation; aus einem Luxus der Könige wurde der königliche Luxus der Bürger – ein käuflich erworbener Luxus, der von einem speziellen Status abgelöst und auf einen anderen übertragen werden konnte. So gesehen wurde der Zucker, gemeinsam mit anderen Dingen, zu einem scheinbaren Statusnivellierer. Diese Entwicklung zeigte alsbald Folgen: die Reichen und Mächtigen begannen, den gezielten Konsum eines Produkts, dessen frühere Symbolik ständig an Kraft verlor, einzustellen.“ (Mintz 1987: 126)

Der Zucker hatte seine Existenz als Luxusgut begonnen und repräsentierte die Rolle und Position der Reichen und Mächtigen. Als der Zucker auch bei wohlhabenden Bürgern

Einfluss erhielt, wurde sein Verbrauch vielfältiger und wurde allmählich zum Bedarfsartikel für immer größere Bevölkerungsgruppen.

„So wie die Gewürz- und Konfektschalen des Adels einst Rang und Status anderen – Ehegatten, Gleich- und (per Ausschluß) Minderrangigen – gegenüber proklamierten und bekräftigten, so hatten auch die neuen Verwendungsarten des Zuckers ihre sozialen und psychologischen Funktionen, nun aber für immer größere und immer weniger aristokratische Gruppen.“ (Mintz 1987: 171)

Während der Zuckerverbrauch der Reichen im 19. Jahrhundert wieder sank, so stieg er drastisch in der Arbeiterbevölkerung an (Mintz 1987: 174). In der Arbeiterbevölkerung stellte Zucker mit Tee in ihrer ansonsten kalorienarmen Kost die benötigten Kalorien bereit, wurde zum alltäglichen Begleiter und stellte eine Abwechslung in der Ernährung dar. Während der Zuckerverbrauch bei den Reichen, die sich Fleisch oder Gemüse leisteten, zurück ging, so wurde der Zucker von denjenigen konsumiert, deren Löhne gering waren (Mintz 1987: 177). Einen Unterschied im Verzehr bestand lange zwischen den sozialen Schichten: während der koloniale Rohrzucker zu einem wichtigen Statussymbol sozialer Elite wurde, wurde er in bäuerlichen Haushalten nur bei Festen verwendet. Hier wurde mit einem „demonstrativen Konsum“ gezeigt, dass man sich ebenfalls die Herrenspeisen leisten kann: „Deshalb streute man den bräunlichen Zucker vor dem Servieren gut sichtbar auf den Hirsebrei und kochte ihn nicht etwa mit“ (Merki 1999: 236). Nach 1850 stellten die ärmeren Bevölkerungsschichten die Großverbraucher des Zuckers dar, während es 1750 die Reichen gewesen waren. Damit hatte sich der Zuckers von einem Luxusgut zu einem Massenartikel und Konsumgut transformiert.

„Bis 1850 fiel der kalorische Anteil des Zuckers – meist in Verbindung mit Tee – an der Gesamtkost der Arbeiterklasse kaum ins Gewicht.“ (Mintz 1987: 179)

Doch

„[n]ach 1850 wuchs der kalorische Anteil des Zuckers an der Ernährung rasch, denn der Zucker figurierte nun nicht mehr nur als Beigabe zu Tee und Zerealien, sondern tauchte – in immer größeren Quanten – auch in vielen anderen Speisen auf.“ (Mintz 1987: 180)

Denn dann konnten

„[s]elbst die relativ Armen [...], indem sie Gastlichkeit demonstrierten, zeremoniellen Verpflichtungen nachkamen und soziale Bindungen bekräftigten, jedermann zeigen, dass auch sie Zucker verwendeten, denn Zucker war ein Gut geworden, das nicht mehr teuer war, aber weiterhin wie ein Luxusgut aussah und dem, der es darreichte, wie auch dem, dem es dargereicht wurde, eine Aura des Privilegs mitteilte.“ (Mintz 1987: 206)

Auch der Tee war im 17. Jahrhundert nur in Tee- und Kaffeehäusern zu bekommen, was sich ebenfalls im 18. Jahrhundert veränderte. Von da an wurde Tee auch von den ärmeren Schichten konsumiert. „Tee mit Zucker war sozusagen die erste Substanz, die zum festen Bestandteil der Arbeiterpause wurde“ (Mintz 1987: 172). Denn Zucker sorgt schneller für ein Sättigungsgefühl als andere Kohlehydrate. Er lässt sich leicht mit anderen Nahrungsmitteln verbinden, wie etwa mit Tee, Kaffee, Keksen, Brötchen oder Kakao. In der Arbeiterklasse erleichterte der Zucker somit den Übergang von Arbeit zur Erholung und erhielt große Symbolkraft (Mintz 1987: 220).

Zuckerzusätze in Getränken

„verweisen weniger auf eine spezielle (...) Vorliebe für Süßes – wiewohl es eine solche gegeben haben mag – als auf eine alte Gewohnheit, Getränke sowieso zu süßen. Es ist denkbar, daß das Süßen von Suchtgetränken – Kaffee, Schokolade und Tee – nicht nur deshalb üblich wurde, weil sie sowohl bitter als auch ungewohnt schmeckten, sondern auch, weil der Brauch, Getränken Zucker beizumengen, sehr alt war. Als der Tee angepriesen wurde als Getränk, das ‚heiter stimmt, ohne trunken zu machen‘ erwies sich sein süßer Geschmack sicherlich als ein günstiger Umstand für ein Volk, dessen süßer Zahn durch süße oder gesüßte alkoholische Getränke lange vorgebildet war. Umgekehrt trugen Tee, Kaffee und Schokolade ihrerseits natürlich kräftig zu dem heftigen Aufschwung des Sucrosekonsums bei. Es scheint unwahrscheinlich, daß sie ihn wesentlich verursacht haben, beschleunigt haben sie ihn indes ganz ohne Zweifel.“ (Mintz 1987: 167-168)

Damit stieg der Zuckerverbrauch in England schneller an als der Verbrauch von Brot, Fleisch und Milchprodukten. Während 1700-1709 der Pro-Kopf-Verbrauch in England noch bei vier englischen Pfund (1 englisches Pfund= 453 g) im Jahr lag, stieg er bereits zwischen 1720 und 1729 auf acht Pfund, zwischen 1780 und 1789 auf zwölf Pfund und zwischen 1800 und 1809 auf 18 Pfund an. Das ist ein Konsumzuwachs von 400 % in 100 Jahren (Mintz 1987: 96). Damit konnte Zucker im Gegensatz zu anderen Produkten seine Stellung auf dem Weltmarkt kontinuierlich steigern (Mintz 1987: 13). Im Jahr 1860, noch bevor die Rübenzuckerproduktion den Weltmarkt erreichte, waren 572.000 Tonnen Zucker auf dem Weltmarkt. 30 Jahre später, nachdem die Rübenzuckerproduktion den Weltmarkt erreichte, lag die Gesamtproduktion bei 1,373 Millionen Tonnen, ein Zuwachs von 233 %. In 1890 waren es über sechs Millionen Tonnen, ein weiterer Zuwachs von 500 % gegenüber den letzten 30 Jahren (Mintz 1987: 102). Im 20. Jahrhundert kletterte der Pro-Kopf-Verbrauch des Zuckers in England auf 105 Pfund pro Kopf (Mintz 1987: 194). Im Jahr 1972 verzeichnete Island den höchsten Zuckerkonsum in Europa mit 150g pro Person und Tag, im Gegensatz zu Irland, Niederlande, Dänemark und England mit 135 g Zucker am Tag.

„Sicher zu sein scheint, daß minderprivilegierte Gruppen (nicht unbedingt die Ärmsten in den weniger entwickelten Ländern, sondern eher die Ärmsten in den entwickelten Ländern) unverhältnismäßig große Mengen Zucker konsumieren; wahrscheinlich ist außerdem, daß jüngere Menschen mehr Zucker verzehren als ältere Leute.“ (Mintz 1987: 232-233)

65 % des weltweit produzierten Zuckers kommen aus Brasilien, Australien, Kuba und Thailand, während der größte Zuckerimporteure Russland ist. Zwei Drittel des Zuckers werden aus Zuckerrohr gewonnen, die Zuckerrübe nimmt dagegen nur eine untergeordnete Stellung ein (Sserunkuma & Kimera 2006: 8). Was den weltweiten Zuckerverbrauch betrifft, so liegt Singapur mit 69 kg / Kopf / Jahr an der Spitze. Länder wie Nordkorea mit 3,1 kg oder Afghanistan mit 2,7 kg / Kopf befinden sich am untersten Ende, während Deutschland mit 38 kg eine mittlere Position einnimmt.²¹² In den Ländern des Persischen Golfs liegt der Zuckerverbrauch bei 50 kg pro Person und Jahr, hier wird in erster Linie Zucker aus der EU verzehrt (Merki 1999: 239). Der Zucker, der durch den Kamelhandel in Tiné ankommt, wird in erster Linie aus Ländern des Persischen Golfs, vorwiegend Dubai, bezogen und kommt ursprünglich aus Brasilien und der Europäischen Union.

6.2.4.4 Kamele im Tausch gegen Zucker

Die Entwicklung des Zuckerkonsums in Tiné war ähnlich derjenigen, die in England und Europa stattgefunden hatte: Anfang des Jahrhunderts war Zucker nur dem Sultan und seiner Familie zugänglich, etwa wie einst in England nur den Königen und Mächtigen. Zucker stellte ein teures Gut dar, das die Macht und den Reichtum verdeutlichte und von der einfacheren Bevölkerung nicht zu erwerben war. Erst innerhalb der letzten zwei Dekaden wurde aus dem Luxusgut Zucker ein wichtiges Luxusgut und dominantes Fernhandelsgut²¹³, das in großen Mengen auf dem Markt zur Verfügung steht und auch von Zugehörigen einfacherer Schichten zu beziehen ist. So wie einst die Arbeiterbevölkerung Englands begann, Zucker in größeren Mengen zu konsumieren und dieser zusammen mit Tee zum wichtigen Bestandteil der Arbeiterpause wurde, um die kalorienarme Kost aufzubessern und sich der Trinkende privilegiert fühlte, so verhält es sich heute in Kreisen der Zaghawa-Hirten. Sie gehören zu den unteren Schichten der Gesellschaft, die hart arbeiten, sich kalorienarm und einseitig ernähren. Hier hat das Glas Tee mit Zucker immer noch einen besonderen Symbolcharakter und stellt einen Großteil der Kalorien bereit. Sein Symbolcharakter zeigt sich deutlich bei der

²¹² <http://www.ak-ernaehrung.de/content/unsere-arbeit/jahrestagungen/jahrestagung-2005>, Zugang 01.09.2008.

²¹³ Zur kulturellen Bedeutung von Konsumgütern siehe Rössler 1997: 333-343.

Gästebewirtung. Der Gast sowohl im Hirtenlager, als auch im Haushalt bekommt so viel Zucker in den Tee, dass – gelangt die süße Flüssigkeit an die Glasaußenseiten – die Finger an dem Glas fast kleben bleiben und der Tee nur schlückchenweise genossen werden kann; dem Gast erscheint es, als handle es sich vielmehr um Zucker mit um Tee als Tee mit Zucker. Hier wird der „demonstrative Konsum“ eines Guts sichtbar, dass besonders von einfacheren Schichten gerade bei der Gästebewirtung zur Schau gestellt wird und verdeutlichen soll, dass man sich das teure Gut im großen Umfang leisten kann. Darüber hinaus deckt sich Mintz' Beobachtung, dass Zucker von ärmeren Schichten in größeren Mengen verzehrt wird als von reicheren, mit der Differenz, die sich im Zuckerkonsum zwischen Hirten und Dorfbewohnern ausdrückt (Mintz 1987: 232-233). Hier spiegelt sich die Suche nach einer „Aura des Privilegs“ (Mintz 1987: 206), als auch der Versuch, die kalorienarme Kost der Hirten mit Zucker aufzuwerten sowie einen schnelleren Sättigungsgrad und die Wiedergewinnung verlorener Kräfte und Energie nach dem Hüten und Treiben der Tiere unter der heißen Sonne zu erlangen. Innerhalb der Entwicklung des Zuckerkonsums wurden zu Beginn des 20. Jahrhunderts in Tiné nach Aussagen von Schlüsselpersonen noch etwa 5,25 g Zucker pro Person am Tag verzehrt. Der Verbrauch lag in den 1960-1970er Jahren bei 15 g und war zum Zeitpunkt der Erhebungen auf durchschnittliche 225 g bei Hirten und 175 g bei Dorfbewohnern herangewachsen. Dies bedeutet einen Zuwachs auf das 42,85-fache bzw. das 33,33-fache. Während vor 1937 ein Zuckerhut (=1,575 kg) ein Schaf wert war, entspricht ein Schaf heute etwa 1,25 Zuckersäcken, d.h. 62,5 kg Zucker, was knapp vierzig Zuckerhüten entsprechen würde. Die Hochzeitsgabe umfasste in den 1970er Jahren noch etwa fünf Kilogramm Zucker. Heute sind es etwa 250 kg, was die Gabe 50-mal so groß sein lässt wie die vor knapp 40 Jahren.

Wenn davon ausgegangen werden kann, dass die Hirten, wenn sie Kamele auf den Markt bringen, zu großem Anteil Zucker aus den Erträgen beziehen, dann schließt sich der Kreislauf eines Kamel-Zuckerhandels: Während bereits auf der Mikroebene Hirten Kamele auf den Markt bringen, um ihren Lebensunterhalt sicherzustellen, und aus dessen Erträgen vorwiegend Zucker erwerben, so ist dieses Muster mit der Makroebene identisch: auf den überregionalen Handelsverbindungen nach Libyen werden zahlreiche Kamele gegen Zucker getauscht, der erneut durch die Wüste zurück nach Tiné transportiert wird. Während somit auf der lokalen Ebene ein Kamel-Zuckerhandel in kleinem Umfang stattfindet, wiederholt sich das Muster auch im überregionalen Handel. Der Unterschied besteht nur darin, dass ein Hirte auf dem lokalen Markt in der Regel nicht die gesamten Erträge in Zucker reinvestiert, die Kamelherden in Kufra dagegen fast ausschließlich gegen Zucker getauscht werden.

Wenn ein Hirte ein kleines Kamel in Tiné für einen durchschnittlichen Preis von 248 € verkauft, kann er davon etwa 5,08 Zuckersäcke mit einem durchschnittlichen Preis von 48,78 € in Tiné erwerben, das ergibt etwa 254 kg Zucker. Der Verkauf eines großen Kamels, das er durchschnittlich für 440 € veräußert, ermöglicht ihm einen Erwerb von 9,02 Zuckersäcken, d.h. etwa 451 kg Zucker. Wenn die Hirten nach oben aufgestelltem Ergebnis die Erträge aber nur zu 25 % in Zucker reinvestieren, erwerben der Verkäufer des kleinen Kamels etwa 1,3 Säcke Zucker (65 kg) und der Verkäufer des großen Kamels etwa 2,25 Zuckersäcke (112,5 kg). Bei erstem Verkauf und Erwerb kämen fünf Hirten im *ferīq* etwa 58 Tage damit aus, bei letzterem etwa 100 Tage, bei einem Verzehr von 225 g pro Tag. Da überwiegend kleine Kamele verkauft werden, könnten fünf Hirten etwa zwei Monate mit dem eingehandelten Zucker auskommen, Personen in dörflichen Strukturen etwa 74,28 Tage, also knapp drei Monate, bei einem durchschnittlichen Verzehr von 175 g Zucker pro Tag. Bei einer Befragung von einem Verkaufszyklus der Hirten gaben von insgesamt 15 Hirten elf an, alle zwei Monate auf den Markt zu kommen, um Kamele zu veräußern, während nur zwei Hirten jeden Monat und zwei alle drei Monate als Zeitraum nannten, in dem sie den Markt als Verkaufsplattform aufsuchen und nutzen.

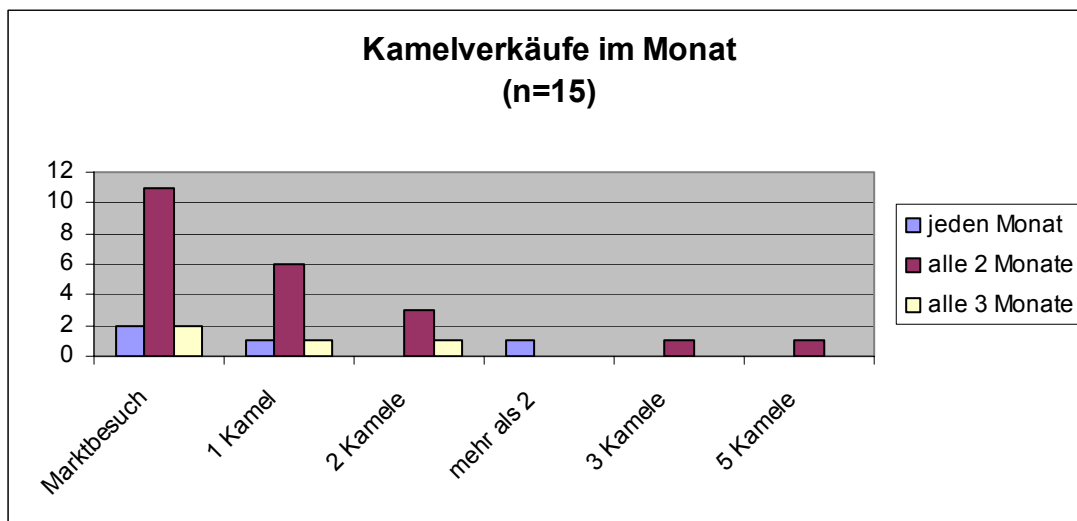


Tabelle 15: Die monatlichen Kamelverkäufe auf dem Markt

Von den elf Hirten, die alle zwei Monate auf den Markt kommen, verkaufen sechs je ein Kamel, drei Hirten zwei Kamele und je einer drei bzw. fünf Kamele. Wenn die Mehrheit der Hirten alle zwei Monate auf den Markt kommt, um ein Kamel zu verkaufen, von den Erträgen etwa 25 % in Zucker aufwendet, so können etwa fünf Personen zwei bis drei Monate ihren Zuckerbedarf davon decken. Dabei ist zu berücksichtigen, dass meist nicht der gesamte erwirtschaftete Ertrag aus dem Kamelverkauf in Güter reinvestiert wird, sondern oft ein Teil als Bargeld behalten wird. Somit umfassen die angegebenen 25 %, die für Zucker

aufgewendet werden, also nur den Anteil der Erträge, die die Hirten tatsächlich in Güter umsetzen, womit sich die wieder eingesetzten Erträge verringern und folglich auch die Zuckermenge, die erworben wird sowie der Zeitraum, den der Zucker überdauert.

Nach vorheriger Rechnung entsprechen bei einem Kamelverkauf in Kufra nach Abzug jeglicher Kosten etwa 68,5 Kamele einem Zucker-Lkw, d.h. 27 Tonnen Zucker, womit ein Kamel etwa 394,16 kg Zucker gleichkommt. Da sich die 68,5 Kamele aus 3,33 % großen und aus 96,67 % kleinen Kamelen zusammensetzen, entspricht im gleichen Verhältnis in Tiné ein Kamel 260,76 kg Zucker. (Bei 3,33 % bei einem durchschnittlichen Preis von 440 € für ein großes Kamel in Tiné und 96,67 % bei einem durchschnittlichen Preis von 248 € für ein kleines Kamel entsteht ein Ertrag von 254,4 € pro Kamel, der in 260,76 kg Zucker umgesetzt werden könnte). Demzufolge beträgt die Differenz etwa 133,4 kg Zucker, die ein Kamel in Tiné bzw. in Kufra wert ist.

Zu berücksichtigen ist hier, dass die tatsächlichen Erträge und Reinvestitionen in der Realität von diesem Überschlag abweichen können, da Kamel- und Zuckerpreise in Tiné wie in Kufra verhandelbar und variabel sind, täglichen Schwankungen und Nachfrage-Angebotsituationen ausgesetzt sind. Hier veranschlagte und angegebene Größen, Preise und Mengen entsprechen folglich nur einem Beispiel, das von Mittelwerten ausgeht.

Auf die Frage, warum vorwiegend Zucker als Ware aus dem Kamelhandel resultiert und als Handelsware zurückgebracht wird, antworten drei wohlhabende Kamelhändler:

„Zucker ist wie Dollar, er vergeht nicht.“ (Ali)

„Irgendwann wird er verbraucht, selbst wenn er zwei Jahre liegt.“
(Sinin)

„Zucker auf dem Markt lässt sich schnell veräußern, man kommt als Händler wieder schnell an Bargeld, um wieder Kamele einkaufen zu können; der Bedarf an Zucker ist hoch.“ (Dausa)

Der Vorteil der Handelsware Zucker ist, dass es einen ständigen Absatzmarkt gibt, der die Händler wieder schnell zu Bargeld bringt, welches wieder in Kamele umgesetzt werden kann. Dadurch verkürzt sich der Zyklus, in dem erneut Kamele nach Kufra gesandt werden können, und die Gewinne pro Jahr erhöhen sich. Ferner ist Zucker über einen längeren Zeitraum lagerfähig und verdirbt nicht in den heißen Klimazonen. Und selbst wenn er nicht direkt verkauft werden kann, weil der Markt gesättigt ist, stellt es zu einer anderen Zeit, auf einem anderen Markt oder in einer anderen Region stets eine profitable Handelsware dar. Zucker wird ferner in der eigenen Kern- und Großfamilie verzehrt, für Braut- und *diyya*-Zahlungen (Blutgeld) benötigt und bei Hochzeiten, Trauerfeiern oder sonstigen Feiern verbraucht.

6.2.4.5 Der Kamel-Zucker-Fernhandel und seine Bedeutung für Tiné

In Tiné ist es, wie auch in vielen klassisch-arabischen Städten, der Fernhandel, der der Stadt, ihrem Markt und ihrer Wirtschaft die überregionale Bedeutung bringt. Als Produkt und Exportgut sind es die Kamele, die die Region hervorbringt und die über weite Entfernungen durch die Wüste zu überregionalen Märkten getrieben werden. Andere Exportgüter, die in der Region hergestellt oder produziert werden, besitzt die Stadt nicht, andere Güter werden nur weitergehandelt bzw. umverteilt. Vor dem Darfur-Konflikt waren neben Kamelen noch Schafe und Ziegen, die in größerer Anzahl nach Omdurman verkauft wurden, wichtige Exportgüter der Region. Diese Handelsverbindung ist mit Beginn des Konfliktes abgebrochen. Nach Libyen wird das Kleinvieh nur in geringem Umfang gehandelt, einen geeigneten Absatzmarkt gibt es dort nicht. Das Exportgut Kamel stimuliert somit den Fernhandel und seine Händler, knüpft die überregionalen Handelsbeziehungen und verleiht der Stadt ihren Fernhandelscharakter, was sich in der Komplexität des Marktes widerspiegelt. Das Exportgut Kamel belebt den Fernhandel in großem Umfang. Aus dessen Erträgen ist es den Händler möglich, ein weiteres wichtiges profitables Handelsgut, den Zucker, zu erwerben, überregional zu handeln und zusätzliche Profite zu erwirtschaften. Der gegenwärtige Transsahara-Handel ist der Stimulus, der den Markt expandieren ließ und ihn zu seiner Größe und zu seiner überregionalen Bedeutung brachte: Denn es ist bemerkenswert, dass sich der Markt in Tiné innerhalb von vier Jahren nach der Umsiedlung von seinem ursprünglichen auf einen neuen Standort, in seiner Größe, Komplexität und Bedeutung in dieser peripheren Lage im Nordosten des Tschad herauskristallisieren konnte, trotz politischer Spannungen am Rande eines Bürgerkrieges mit daraus resultierendem Abbruch von zahlreichen bedeutenden Handelsverbindungen. Die Bedeutung des Fernhandels spiegelt sich nicht nur in der Komplexität des Marktes und der Menge seiner vorhandenen Lager wider, sondern seine Waren nehmen darüber hinaus noch die bevorzugten Standorte ein. Die Fernhandelslager beanspruchen die Standorte in unmittelbarer Nähe zur Moschee sowie entlang einer der Hauptachsen des Marktes, so dass sie an Wertigkeit gewinnen. Die überregionalen Handelsverbindungen sind für die Stadt Tiné, die von den wirtschaftlichen Zentren des Sudan, des Tschad und Libyens ähnlich weit entfernt ist, von großer Wichtigkeit und bilden die wirtschaftliche Sicherung der Region. Die Fernhandelsverbindungen sowie der daraus resultierende große *sūq* geben der Stadt die wirtschaftliche Sicherheit und stellen die wichtigste Einkommensquelle der Bewohner dar. Die Entwicklung dazu war bereits in den 1990er Jahren zu erkennen:

„Die tschadische Grenzsiedlung Tine [...] ist [...] Standort eines internationalen Dreieckshandels zwischen Sudan, Tschad und Libyen, der gerade in allerjüngster Zeit immer noch weiter expandiert und heute das wirtschaftliche Rückgrat [...] bildet. [...] Die ökonomische Bedeutung dieses in das zwischenstaatliche Fernhandelsnetz der östlichen Sahara eingebundenen Marktstandortes manifestiert sich nicht zuletzt darin, dass hier täglich etwa 1000-2000 Kamele, etwa 100 bis 150 Rinder und etwa 2000 bis 5000 Schafe und Ziegen vermarktet werden.“²¹⁴ (Haggar 1999: 202)

Deutlich wird hier – abgesehen von den fraglichen Viehzahlen – dass der Markt in Tiné bereits in den 1990er Jahren einen wirtschaftlichen Standort darstellte, der weiter expandierte. Diese Expansion ging trotz der direkten Einflüsse des Darfur-Konflikts weiter, so dass sich ein großes Marktareal herausbilden konnte, bei dem der Fernhandel im Allgemeinen und der Kamel-Zuckerhandel im Speziellen den wichtigsten Stimulus ausmachen und von denen der Markt, seine Händler und die Bevölkerung leben. Während andere profitable Handelsverbindungen durch den Darfur-Konflikt abgebrochen sind, florieren der Kamel- und Zuckerhandel weiterhin.

²¹⁴ Was die Angabe der verkauften Tiere betrifft, so scheinen diese Zahlen weitaus übertrieben. Zum einen fand auch vor dem Darfur-Konflikt der Viehmarkt nur an drei Tagen in der Woche statt, so dass nicht täglich Vieh verkauft werden konnte und 2000 Kamele täglich daher sicherlich zu hoch gegriffen sind. Rinder sind mir in den fünf Jahren zwischen 2003 und 2007 auf dem Markt nicht begegnet. Was die Zahl der Ziegen und Schafe betrifft, so waren die Zahlen vor dem Darfur-Konflikt sicherlich höher als während des Konflikts, da die Haupthandelsbeziehungen für Kleinvieh in den Sudan führten, diese dann mit Beginn des Konflikts unterbrochen wurden. Libyen weist für Kleinvieh keinen geeigneten Absatzmarkt in großer Form auf. Genaue Zahlen über Kleinviehverkäufe liegen mir nicht vor, dennoch halte ich auch hier die Angabe von 5.000 Stück Kleinvieh täglich weitaus zu hoch geschätzt; das würde bis zu 150.000 Kopf monatlich umfassen.

7 Schlussbetrachtungen

Die zentralen Fragen, denen in dieser Arbeit nachgegangen wurde, waren, wie sich der rezente Transsahara-Handel zwischen Tschad und Libyen Anfang des 21. Jahrhunderts darstellt, wie er sich im Vergleich zu früheren Zeiten veränderte, auf welchen Wegen er sich bewegt und in was für einer Form welche Akteure mit welchen Gütern ihn heute nutzen.

Meine Forschungsergebnisse zeigen, dass sich die Form des Transsahara-Handels in der Vergangenheit ständig veränderte und sich auch in Zukunft weiter wandeln wird, weil sie an ökologische, ökonomische, politische und soziokulturelle Rahmenbedingungen geknüpft ist. Ferner wurde ersichtlich, wie eng Politik und Wirtschaft in dem überregionalen Handel miteinander verbunden sind: Die Beschreibung der ökonomischen Situation in den Königreichen Darfur und Wadai sowie in Libyen während des 19. Jahrhunderts verdeutlichte, wie stark profitable Handelsverbindungen und der Einfluss von Macht und Reichtum miteinander verknüpft waren. Das Königreich Darfur, das im 19. Jahrhundert die profitabelsten Handelsverbindungen auf dem *darb al-arbaʿīn* zwischen Darfur und Ägypten aufrecht erhalten konnte, verfügte über bedeutende Reichtümer und über eine größere Macht gegenüber Wadai. Das Königreich Wadai an der östlichen Seite Darfurs bemühte sich infolgedessen, ebenfalls erfolgbringende Handelsverbindungen zur Mittelmeerküste zu etablieren. Die neu begründeten Handelsverbindungen nach Norden wurden durch Konflikte, Fehden und Überfälle immer wieder unterbrochen. Erst nachdem es der Bruderschaft der *Sanūsiyya* gelang, sich in Kufra zu etablieren, wurden die Bedingungen für eine ertragreiche Handelsverbindung zwischen Wadai und Benghazi geschaffen. Die Führer der *Sanūsiyya* konnten durch ihre Präsenz in der Region Einfluss auf die verschiedenen ethnischen Gruppen ausüben, wichtige Streitfragen zwischen einzelnen Gruppierungen klären und infolgedessen die Kontrolle über den Routenverlauf zwischen Nord und Süd übernehmen. Grundlegend für ihren wirtschaftlichen Erfolg war die Vertrauensbildung zwischen den verschiedenen Händlern und Agenten über die ethnischen Grenzen hinweg, die sie durch die Stabilisierung der sozialen, politischen und wirtschaftlichen Situation erreichten und durch die sie letztendlich ihre Anerkennung und Macht in der Region erlangten. Erst durch diese Befriedung und Stabilisierung der Region mittels des Islam und der religiösen Doktrin der *Sanūsiyya* waren der Ausbau von Handelsverbindungen und der wirtschaftliche Erfolg auf den Routen möglich. Durch die spezifischen politischen Strategien der Führer, die die Organisation ihrer Bruderschaft über die religiösen Zentren den administrativen Gegebenheiten der jeweiligen Region anpassten, erlangten die Führer der *Sanūsiyya* Ansehen

und Respekt unter den lokalen ethnischen Gruppen, die im Laufe der Zeit als Anhänger der Bruderschaft gewonnen werden konnten. Durch die neu etablierte, profitable Ökonomie und die Verbreitung des Islam schufen sie ein politisches Instrument zur Gestaltung einer sozialen Ordnung in der Wüstenregion, mit dem sie Kontrolle über die verschiedenen ethnischen Gruppen ausüben konnten. Um ertragreiche Handelsverbindungen zu begründen, verfolgten sie außer ihren sozio-politischen Absichten weitere strategische Ziele: Alle Hauptorte des Ordens, zunächst al-Baidha, später Jaghbub, Kufra und zuletzt Gouro lagen an wichtigen strategischen Punkten entlang der Route, an denen sie direkten Einfluss auf den Handel nehmen und gleichzeitig die regionale Politik in erheblichem Maße mitbestimmen konnten. Auch die Aufnahme von Handelsbeziehungen zu den Sultanen im Wadai und später in Darfur war strategisch gewählt und begründete sich auf dem wirtschaftlichen Interesse der *Sanūsī*-Führer, weil diese Königreiche die Lieferanten der damals wertvollsten Handelsgüter waren. Zusätzlich zu ihren Hauptorten etablierten sie Gastehäuser entlang der Routen und ließen Brunnen an wasserlosen Streckenabschnitten bauen, um die Handelsabläufe einerseits zu erleichtern und andererseits besser kontrollieren zu können. Außer ihren Handelsverbindungen verbreitete die *Sanūsiyya* zusätzlich ihre religiöse Doktrin unter den regional ansässigen ethnischen Gruppen, durch die letztere eine Zugehörigkeit zur Bruderschaft empfinden sollten und durch die die *Sanūsiyya* ihrerseits einen Zusammenhalt unter den verschiedenen Gruppen erreichen wollte. Durch die zielgerichtete Einrichtung eines wirtschaftlichen wie religiösen Zusammenhalts unter den verschiedenen Gruppen in den ariden Gebieten gelang es der *Sanūsiyya* somit, die Handelsroute bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts aufrecht zu erhalten – so lange, bis die französischen und italienischen Kolonialmächte die Kontrolle über die Region endgültig übernahmen und die Handelsverbindungen teils unterbrochen, teils gänzlich aufgegeben wurden. Nach Jahren des Bürgerkrieges, der Instabilität und verschiedener Konflikte war es erst am Ende des 20. Jahrhunderts vornehmlich den Zaghawa möglich, die Handelsverbindung zwischen beiden Regionen wieder zu beleben und profitabel zu nutzen.

Der wirtschaftliche Erfolg der Zaghawa war ebenfalls an ökologische, ökonomische, politische und soziokulturelle Rahmenbedingungen geknüpft: Das Dar Zaghawa, das in der Vergangenheit immer wieder von extremen Dürrejahren heimgesucht worden war, stellte seinen Bewohnern nur eingeschränkte wirtschaftliche Möglichkeiten zur Verfügung. In der Bewältigung verschiedener extremer Situationen waren die Zaghawa in der Vergangenheit stets zu Mobilität sowie zu Kreativität und Flexibilität bei der Lösung ökonomischer und ökologischer Probleme gezwungen gewesen. Bedingt durch die ökologischen Extreme waren

die Zaghawa regelmäßig genötigt, ihr Siedlungsgebiet zu verlassen und ihre wirtschaftlichen Strategien den neuen Gegebenheiten anzupassen. Im Rahmen umfangreicher Migrationsbewegungen ließen sich viele Zaghawa in unterschiedlichen Regionen innerhalb und außerhalb des Sudans nieder und sammelten auf diese Weise auch weitreichende Erfahrungen im städtischen Umfeld. Auch arbeiteten zahlreiche Zaghawa in den Ölländern und erwirtschafteten sich dort ein Startkapital, das sie nutzten, um eine Händlertätigkeit zu beginnen. Neben ihren erwirtschafteten Gewinnen etablierten sie weitreichende familiäre Netzwerke, die zum Ausbau von Handelsverbindungen über die Grenzen ihres Siedlungsgebietes hinaus genutzt wurden. Innerhalb des Migrationsprozesses kam ihnen ihre ausgeprägte Solidarität innerhalb ihrer eigenen ethnischen Gruppe zugute. Durch die gegenseitige finanzielle Unterstützung gelangten zahlreiche Zaghawa zu einem enormen wirtschaftlichen Erfolg in den Destinationsregionen ihrer Migrationsbewegungen, der sich durch Investitionen in ihrer Heimatregion auch im Dar Zaghawa selbst manifestierte. Die ökologischen Veränderungen in ihrem Siedlungsgebiet sind ferner dafür verantwortlich, dass die Zaghawa das Grundmuster ihres Pastoralismus, der sich bis in die 1960er Jahre vornehmlich auf Rinderhaltung gestützt hatte, umgestalteten und nach umfangreichen Verlusten die Viehzucht in erster Linie auf Kamelhaltung umstellten. Durch die in den Ölländern erwirtschafteten Gewinne war es ihnen möglich, in die Herden ihrer Familien in ihrer Ursprungsregion zu investieren und damit die Grundlage für prosperierende Herden zu schaffen. Das in den Migrationsgebieten erwirtschaftete Kapital, die ebenfalls durch die Migrationen etablierten weitreichenden, familiären Netzwerke, die wirtschaftliche Umorientierung von Feldbau und Pastoralismus zu einer Händlertätigkeit sowie die Umstrukturierung ihrer Herden von Rindern zu Kamelen legten die Basis für einen florierenden überregionalen Kamelhandel. Begünstigt durch die geographische Lage ihres Siedlungsgebiets, das sowohl von dem tschadischen Zentrum N'Djaména, als auch vom sudanesischen Khartum und dem libyschen Tripolis weit entfernt ist und dadurch nur geringer Regierungspräsenz und -kontrolle unterworfen ist, gelang es den Zaghawa, insbesondere durch inoffizielle Handelsgeschäfte, durch Schmuggel sowie durch den Transsahara-Handel beachtliche Gewinne zu erwirtschaften. Die politischen Rahmenbedingungen im Tschad begünstigten diesen Trend zusätzlich: Seit der Machtübernahme Débys 1990 wanderten viele Zaghawa aus politischen Gründen aus ihrem Siedlungsgebiet aus und ließen sich in N'Djaména nieder, wo sie einflussreiche Positionen in der Regierung, dem Militär, der Polizei und im Zoll übernehmen und zu Monopolstellungen ausbauen konnten, so dass Handelsgeschäfte durch das Umgehen von offiziellen Zahlungen in

Form von Korruption und Vetternwirtschaft erleichtert wurden und der überregionale, von außen unkontrollierbare Handel große Gewinnspannen ermöglichte.

Die Wirren im Sudan seit 2003 zeigten sehr deutlich auf, wie stark die überregionalen Handelsgeschäfte an politische Faktoren geknüpft sind: Seit den Unruhen in Darfur sind die Handelsverbindungen der Zaghawa in östliche Richtung erschwert worden, beziehungsweise größtenteils ganz zum Erliegen gekommen. Doch zeigte sich hier die ausgeprägte Flexibilität der Zaghawa, die notwendig war, um die Handelsverbindungen den äußeren Einflüssen anzupassen: Ihre weitreichenden Netzwerke ermöglichten ihnen, ihre Handelsverbindungen vom Sudan in Richtung Libyen zu verlegen. So schafften sie es trotz des Darfur-Konflikts ihre Handelsaktivitäten – insbesondere den Kamel- und Zuckerhandel – auch während der Kriegshandlungen aufrecht zu erhalten und sogar auszubauen.

Die Basis für den Kamelhandel bilden die prosperierenden Kamelherden, die optimal an die ariden Regionen angepasst und die ökologischen Extreme besser zu ertragen in der Lage sind als andere Viehherden. Die für die Herdenproduktion entbehrlichen Kamele werden auf den Viehmärkten der Region veräußert – in erster Linie auf den Märkten in Tiné und Abéché – um aus den Erlösen für den Haushalt benötigte Güter zu erwerben. Die Analyse der Vermarktung der Kamele im Tschad zeigte, dass die Gewinne aus den Kamelverkäufen in erster Linie zur Reinvestition in Zucker verwendet werden. Des Weiteren fiel bei der näheren Betrachtung des Alltags der Hirten auf der Weide auf, dass Zucker eine besondere Rolle spielt, in großen Mengen auf dem Markt bezogen und im *ferīq* verzehrt wurde. Die Gründe hierfür sind einerseits in der schnellen Energiezufuhr von Kohlenhydraten sowie in der Kompensation des entbehrlichen Lebens auf der Weide im Gegensatz zu einem leichteren Leben in einer Siedlung zu suchen. Andererseits spielen im Zusammenhang mit Zucker weitere Faktoren eine Rolle, die weiter unten angesprochen werden.

Die nähere Betrachtung der Kamelmärkte zeigte, dass die Zaghawa die Haupthändler im Kamelhandel darstellen. Auch wenn sie als einzelne Händler miteinander konkurrieren, so kooperieren sie untereinander gegenüber anderen ethnischen Gruppen, worin sich letztendlich abermals ihr ausgeprägter ethnischer Zusammenhalt verdeutlicht. Durch ihre geographischen Kenntnisse über die peripheren Wüstengebiete, die sich unmittelbar an ihr Siedlungsgebiet anschließen, besitzen sie in den nördlichen Regionen deutliche Vorteile gegenüber anderen ethnischen Gruppen. Dies trägt in entscheidendem Maße dazu bei, dass sie in dieser Region nicht nur die Märkte, sondern auch die Wege kontrollieren und Abgaben an Brunnen und Wasserstellen erheben, wodurch sie Kontrolle und Macht über das Territorium wie auch über andere ethnische Gruppen ausüben. Durch ihre zahlreichen

Verwandten, die einflussreiche Positionen im gesamten, aber insbesondere im nördlichen Tschad einnehmen, werden ihnen Schmuggelaktivitäten erleichtert und bestimmte Kosten, wie beispielsweise Ausfuhrsteuern, erlassen. Diese ausgeprägte Monopol- und Vormachtstellung gegenüber anderen Gruppierungen verschaffte den Zaghawa bedeutsame Vorteile und verhalf ihnen zur Kontrolle des gegenwärtigen überregionalen Kamelhandels zwischen Tschad und Libyen.

In der Gegenüberstellung der Handelsaktivitäten der *Sanūsiyya* und der Zaghawa sind eindeutige Parallelen zu erkennen: Die Bruderschaft der *Sanūsiyya* schaffte es einerseits, durch die Verbreitung des Islam eine von Vertrauen getragene Basis zwischen Händlern und Agenten zu etablieren und sich andererseits durch die Befriedung und Stabilisierung der Region eine soziale Position zu verschaffen, durch die sie eine umfassende ökonomische und politische Kontrolle über die Region ausüben konnte. Um eine auf gegenseitigem Vertrauen beruhende Handelsbasis in der gleichen Region am Anfang des 21. Jahrhunderts zu schaffen, nutzen die Zaghawa anstelle von religiösen Beziehungen ihre weitreichenden verwandtschaftlichen Netzwerke und politischen Machtpositionen. Durch den Präsidenten im Tschad – einen Zaghawa –, durch zahlreiche Familienmitglieder in einflussreichen Positionen und durch die geographischen Vorteile ihres Siedlungsgebietes werden ihre Handelsaktivitäten begünstigt und ihnen gleichzeitig Möglichkeiten einer wirtschaftlichen Vormachtstellung sowie einer umfassenden Kontrolle und Machtausübung verschafft. In ähnlicher Weise wie die *Sanūsiyya* ihre wirtschaftlichen Ziele durch strategisches Vorgehen auf sozio-politischer Basis erreichte, gehen auch die Zaghawa zum Erreichen ihrer Ziele vor: Sie nutzen ihre politische Vormachtstellung ebenso wie ihre ethnisch basierte Kooperation gegenüber anderen Gruppierungen, so dass sie den Transsahara-Handel zwischen Tschad und Libyen am Anfang des 21. Jahrhunderts klar dominieren. Ein weiterer wesentlicher Faktor, der gleichermaßen zum Erfolg der *Sanūsiyya* wie der Zaghawa beiträgt, ist die Flexibilität, mit der die Handelsrouten in den ariden Zonen den äußeren Gegebenheiten angepasst werden müssen: Die *Sanūsiyya* verlegte ihre Hauptorte im Laufe der Zeit entlang der Route in Entsprechung der erforderlichen Kontrolle einerseits und des wachsenden Druckes des kolonialen Einflusses andererseits, so dass es ihr gelang, die Route solange aufrecht zu erhalten, bis die Kolonialmächte am Anfang des 20. Jahrhunderts die Kontrolle über die Region endgültig übernahmen. In auffallender Übereinstimmung mit der Flexibilität der *Sanūsiyya* richteten auch die Zaghawa ihre wirtschaftlichen Strategien flexibel aus: Einerseits transformierten sie ihre wirtschaftlichen Grundorientierungen infolge ökologischer Einflüsse, und andererseits passten sie ihre Handelsaktivitäten infolge politischer Veränderungen

während des Darfur-Konflikts an die aktuellen Bedingungen an, indem sie sich auf einen Kamelhandel mit Libyen anstatt in Richtung Sudan und Ägypten konzentrierten.

Die detaillierte ethnographische Analyse des rezenten Transsahara-Kamelhandels verdeutlichte die Komplexität einer Wüstendurchquerung und das notwendige Zusammenspiel verschiedener Kräfte und Kompetenzen zwischen dem Kamelhändler, den ausführenden Hirten und den Empfängern der Handelswaren. Deutlich wurden ferner die notwendigen umfangreichen Kenntnisse über die Wegstrecke und ihre Gegebenheiten sowie über das Management, die Logistik und die erforderliche Belastbarkeit und Ausdauer von Hirten und Kamelen während des Unternehmens. Ein komplexes indigenes Wissen über risikominimierende Strategien vor und während der Wüstendurchquerung sowie in Krisen- und Gefahrensituationen ist wichtig, um die Kamele zeiteffizient, möglichst vollzählig und gewinnbringend durch die wasserlose Wüstenstrecke auf den Markt in Kufra zu geleiten.

Die Institution einer mobilen Tränkung während einer Wüstendurchquerung ist die deutlichste Veränderung innerhalb des Transsahara-Handels im Vergleich zu früheren Zeiten: Die Händler der *Sanūsiyya* nutzten auf ihrem Weg zwischen der Mittelmeerküste und Wadai die natürlichen Wasserstellen, um die Wüste durchqueren zu können. Sie waren auf diese Weise gezwungen, ihre Route entlang der wenigen Wasserstellen westlich des Ennedi auszurichten, wodurch sie längere Wegabschnitte und damit einen größeren zeitlichen Aufwand hinnehmen mussten. Durch die neue Errungenschaft, Wasser und Futter mobil an einen vereinbarten Ort in der Wüste zu bringen, ist es den Hirten heute möglich, ihre Wegstrecke und die benötigte Zeit erheblich zu verkürzen.

Die zweite deutliche – und mit der ersten in enger Verbindung stehende – Veränderung innerhalb des Transsahara-Handels ist die Verwendung einer Satellitenkommunikation. Mittels des Satellitentelefonats ist es den Hirten und dem Verantwortlichen möglich, miteinander in Kontakt zu bleiben und darüber hinaus die Wasserversorgung entsprechend anzupassen: Die Wassermenge, der Treffpunkt und die Häufigkeit einer „mobilen Oase“ auf dem Wüstenweg kann individuell den Kräften von Mensch und Tier, den jahreszeitlichen Schwankungen sowie den Vorkommnissen während der Wüstendurchquerung angepasst werden. Die mobile Versorgung der Tiere durch Lkw-Transporte und die Satellitenkommunikation sind somit diejenigen Elemente innerhalb des Transsahara-Handels zu Beginn des 21. Jahrhunderts, durch die sich der überregionale Kamelhandel entscheidend verändert hat, die Routen neu ausgerichtet und die Wegstrecke sowie die zeitliche Dauer der Handelsbewegungen deutlich verkürzt werden können. Darüber hinaus stellen die mobile Wasserversorgung und die Satellitenkommunikation risikominimierende Maßnahmen dar,

durch die die Gefahren auf der Wegstrecke deutlich reduziert – wenn auch nicht gänzlich ausgeschlossen – werden können.

Ein weiterer wichtiger Aspekt innerhalb der Analyse des rezenten Transsahara-Handels ist eine einschneidende Veränderung des Handelsgutes: Das Kamel wurde von einem Transportmittel zur gehandelten Ware. Nach Ankunft einer Kamelgruppe in Kufra und bei der Verladung der Kamele auf Lkw wird diese Transformation der Nutzung des Kamels besonders sichtbar. Hier zeigt sich deutlich, dass das Kamel seine ursprüngliche Funktion als Transportmittel im überregionalen Wüstenhandel – von den wenigen Packkamelen innerhalb einer Gruppe abgesehen – gänzlich eingebüßt und den Status eines Fleischlieferanten angenommen hat. Der überregionale Wüstenhandel unter der Kontrolle der *Sanūsiyya* wurde noch mit Kamelen als Transportmittel bewerkstelligt, um Sklaven und Güter wie Elfenbein und Felle über die ariden Zonen zu transportieren. Der von den Zaghawa durchgeführte Transsahara-Handel basiert nun jedoch auf den prosperierenden Kamelherden der subsaharanischen Zonen, die das Handelsgut „Kamel“ produzieren. Statt Kamele als Transportmittel zu nutzen, stellen motorisierte Fahrzeuge den Rücktransport jener Güter sicher, die durch die Gewinne aus dem Kamelhandel auf libyschen Märkten erworben und zurück auf tschadische Märkte gebracht werden.

Was das Kamel mit dieser Transformation allerdings nicht verloren hat, ist seine Funktion als Garant zur Sicherstellung des Lebensunterhaltes zahlreicher Haushalte – nomadischer wie sesshafter. Es sichert den Lebensunterhalt eines Haushalts, weil es zum einen Milch und Fleisch liefert und zum anderen gegen ein breites Spektrum von Waren eingetauscht werden kann.

Die Untersuchung der gehandelten Güter innerhalb des rezenten Transsahara-Handels erbrachte nicht nur Ergebnisse zu einer Transformation in der Funktion des Kamels, sondern deckte gleichzeitig auf, dass neuerdings ein bestimmtes Gut in diesem Zusammenhang eine ganz entscheidende Rolle spielt: der Zucker. Wie sich auf dem Markt in Kufra deutlich zeigte, werden die Erlöse aus dem Kamelhandel vornehmlich in Zucker investiert. Mit Zucker beladene Lkw fahren durch die Wüste und beliefern die Märkte im nördlichen und östlichen Tschad, wo einzelne Zuckersäcke an die kleineren Läden verkauft und von dort an die lokale Bevölkerung der näheren und weiteren Region veräußert werden.

Analog zu dem Ergebnis, dass Zucker im überregionalen Handel heute eine entscheidende Rolle spielt, ließ sich feststellen, dass dieses Gut nicht nur im Rahmen der Haushalte, sondern auch auf dem Markt einen bedeutenden Platz einnimmt: Ähnlich wie bei den klassischen arabischen Märkten, auf denen in Moscheenähe vorwiegend wertvolle Güter wie

Gold, Gewürze oder Bücher zu finden sind, ist auf dem Markt in Tiné an den moscheenahen Standorten Zucker als das wertvollste Fernhandelsgut lokalisiert. Der zweite zu beachtende Punkt, der bei den Resultaten der Marktanalyse besondere Aufmerksamkeit verdient, sind die deutlichen Merkmale eines klassischen arabischen Marktes, die das Handelszentrum Tiné aufweist: Darunter fallen die erkennbare räumliche Trennung von Wohn- und Marktbereichen, die große Freitagsmoschee, das öffentliche Bad sowie verschiedene Marktareale. In einem direkten Zusammenhang damit stehen die deutliche Branchensortierung, die Zuordnung spezieller Branchen an bestimmte Räume und die Orientierung des Angebotes an ein bestimmtes Publikum. Die Analyse der Branchenverteilung in dem Marktraum erbrachte zum einen das Ergebnis, dass diejenigen Läden und Lager, in denen Zucker verkauft wird, der Moschee am nächsten lagen, zum anderen wurde deutlich, dass Zucker sowohl auf dem Markt als auch in den Haushalten eine bedeutende Stellung einnimmt: So zeigen die Untersuchungen des Zuckerverbrauchs der Haushalte, dass Zucker einerseits ein wichtiges Konsumgut ist, andererseits aber auch einen bedeutenden Prestigecharakter aufweist. Der entscheidende Punkt bezüglich der Handelsware Zucker ist folglich die Tatsache, dass Zucker innerhalb kurzer Zeit von einem knappen und damit teuren Prestige- und Luxusgut, das noch vor wenigen Dekaden nur dem Sultan, seiner Familie, seinen Gästen und wohlhabenden Personen zugänglich und erschwinglich war, zu einer dominanten Fernhandelsware geworden ist, in großen Mengen auf dem Markt zu erwerben ist und die sich auch die einkommensschwache Bevölkerung leisten kann. Trotz der Transformation von einem Luxusgut zu einer dominanten Handelsware hat Zucker jedoch seinen Prestigecharakter behalten: Tee mit reichlich Zucker ermöglicht nicht nur eine funktionelle Aufnahme von Kohlenhydraten, sondern hebt auch das Ansehen eines Haushalts, der mit dem Besitz des Zuckers seinem Gast auch reichlich Zucker anbieten kann. So erhält Zucker im häuslichen Alltag sowie im *ferīq* eine herausragende Bedeutung auch symbolischer Natur.

Hier findet sich schließlich auch eine Erklärung für die Tatsache, dass Zucker in großen Mengen konsumiert und benötigt wird und infolgedessen in beachtlichen Quantitäten auf dem Markt zu erwerben ist, beziehungsweise mit einer bemerkenswerten Anzahl Lkw durch die Wüste transportiert wird. An dieser Stelle sollte abermals herausgestellt werden, dass die Hirten auf der Weide auffallend große Mengen Zucker verzehren. Hier liegt nun die Vermutung nahe, dass sie letztendlich besonders viel Zucker als schnellen Energielieferanten – neben Hirse und Milch als langsameren – benötigen, um die für die Produktion des Handelsgutes Kamel erforderlichen Kräfte aufzubringen. Als gewinnbringende Ware geht

das Kamel in den Handelskreislauf von Kamelen und Zucker ein, um somit die Bedürfnisse und den Lebensunterhalt der nomadischen wie sesshaften Haushalte sicherzustellen. Auf diese Weise schließt sich der hier beschriebene Kreislauf innerhalb eines überregionalen rezenten Transsahara-Handels mit Kamelen und Zucker zwischen Tschad und Libyen.

Es wurde somit deutlich aufgezeigt, dass die vor langer Zeit etablierten überregionalen Handelsverbindungen zu Beginn des 21. Jahrhunderts noch von großer Bedeutung sind. Auch wenn sich die Art und Weise des Handels, die Wege, die Güter, die Händler und das Management im Vergleich zu den Handelsverbindungen der *Sanūsiyya* im 19. Jahrhundert verändert haben, wurden sie letztendlich nur den verschiedenen Entwicklungen und örtlichen Gegebenheiten angepasst. Die regionale wie überregionale wirtschaftliche Bedeutung und der Austausch unterschiedlicher Ressourcen nördlich und südlich der Sahara sind jedoch gleich geblieben und sind weiterhin essentiell für einen Großteil der Bevölkerung innerhalb der Großregion. Die Form des rezenten Transsahara-Handels zwischen Tschad und Libyen begründet sich auf den klimatischen Veränderungen der letzten Jahrzehnte, die die Zaghawa immer wieder zwangen, ihr traditionelles Siedlungsgebiet zu verlassen. Ferner resultiert der Handel aus den daraus folgenden ökologischen Zwängen, infolge derer die Zaghawa einerseits dazu übergingen, ihre Herden von einer Rinder- auf eine Kamelhaltung umzustellen, und sie andererseits begannen, sich profitabel im Handel zu betätigen. Die verschiedenen Viehmärkte im Tschad bilden ergänzend die ökonomische Grundlage, um jene Tiere, die für die Herdenreproduktion entbehrlich sind, veräußern zu können. Die heutige Form des überregionalen Handels entwickelte sich gleichfalls in Entsprechung der politischen Rahmenbedingungen, die es den Zaghawa ermöglichten, einflussreiche Positionen im Tschad zu übernehmen und die sie aufgrund des Darfur-Konflikts gleichzeitig zwangen, ihre Handelsverbindungen den lokalen Gegebenheiten anzupassen und sich neue Netzwerke zu erschließen. Ferner richtete sich der Geschäftsverkehr nach der geographischen Situation, die die Zaghawa aufgrund der Lage ihres Siedlungsgebietes begünstigt und aufgrund ihrer regionalen Kenntnisse sowie durch vorausgegangene Migrationen in die Lage versetzte, Netzwerke und Verbindungen nach Libyen zu etablieren. Der gegenwärtige überregionale Wüstenhandel verdankt seine Form wie bereits gesagt auch der technischen Innovation der Satellitenkommunikation, die seit Anfang des 21. Jahrhunderts Einzug in die Region erhalten hat, sowie der Zuhilfenahme von Lkw-Transporten und damit einer mobilen Wasserversorgung.

Aus den genannten Punkten ergibt sich schließlich die Feststellung, dass der Transsahara-Handel ständigen Veränderungen und einer kontinuierlichen Anpassung an ökologische und ökonomische Einflüsse, an soziokulturelle Bedingungen, an politische Situationen sowie an technische Innovationen unterworfen ist. Sobald sich einer dieser genannten Faktoren aus inneren oder äußeren Einflussnahmen heraus entscheidend ändert, muss die Form des Transsahara-Handels angepasst werden. Im Besonderen wurde in dieser Arbeit deutlich, dass die Zaghawa in der Vergangenheit wie auch in jüngster Zeit stets fähig waren, sich an den jeweiligen modifizierten Gegebenheiten, verschiedenen externen Einflüssen sowie instabilen politischen Situationen flexibel auszurichten, neue Handelsverbindungen zu etablieren oder sich wirtschaftlich schnell umzuorientieren, was ihnen letzten Endes in der Vergangenheit immer wieder zu wirtschaftlichem Erfolg verhalf und sie auch gegenwärtig zum Erfolg führt. Auch in der Situation, wie sie sich zu Beginn des 21. Jahrhunderts im Dar Zaghawa, im Tschad, im Sudan und in Libyen zeigte, verstanden es die Zaghawa durch den Kamel- und Zuckerhandel profitable Gewinne zu erzielen. Ferner wurde durch die hier präsentierten Ergebnisse deutlich, dass der Wüstenhandel nicht nur in der Vergangenheit von einem ständigen Wandel betroffen war, sondern auch in Zukunft von äußeren Faktoren und Einflussnahmen abhängig sein wird, beziehungsweise den jeweiligen Gegebenheiten flexibel angepasst werden muss, um unter den schwierigen Voraussetzungen gewinnbringende Erträge zu erwirtschaften.

Zusammenfassend lässt sich also festhalten, dass der Transsahara-Handel – hier in Form eines Kamel- und Zuckerhandels, wie er sich zwischen Tschad und Libyen am Anfang des 21. Jahrhunderts gestaltet – nicht nur von verschiedensten äußeren Bedingungen abhängt, sondern jüngst auch in eine neue historische Phase eingetreten ist, in die eine mobile Wasserversorgung und technische Innovationen integriert wurden, so dass – letztendlich auch durch eine effektivere Kommunikation – Veränderungen und Anpassungen an äußere Einflüsse schneller als jemals zuvor vonstatten gehen können. Daher wird sich der Transsahara-Handel auch in Zukunft entsprechend sich stets verändernder ökologischer, ökonomischer, politischer und soziokultureller Rahmenbedingungen in neuen Formen präsentieren, sich wandeln und weiterentwickeln, so dass die vorliegende Arbeit als Grundlage für zukünftige Forschungen in dieser sowie anderen Regionen innerhalb der Sahara-Anrainerstaaten dienen kann.



Abbildung 50: Transsahara-Handel im 21. Jahrhundert: Kamele auf ihrem Weg durch die Wüste



Abbildung 51: Transsahara-Handel im 21. Jahrhundert: Zucker wird per Lkw durch die Sahara transportiert



Abbildung 52: Transsahara-Handel im 21. Jahrhundert: Das Kamel hat seine Funktion als Transportmittel eingebüßt und ist zu einem Handelsgut geworden



Abbildung 53: Transsahara-Handel im 21. Jahrhundert: Zucker ist zu einem dominanten Fernhandelsgut geworden und spielt in den Haushalten eine große Rolle

8 Anhang

8.1 Literaturverzeichnis

- Abdel-Rahman el-Rashid, Fatima (1991): *Activités commerciales et dynamisme socio-économique au Darfur*. Bruxelles: Académie royale des sciences d'Outre-Mer.
- Abdul-Jalil, Musa Adam (1988): *Some Political Aspects of Zaghawa Migration and Resettlement*. Fouad Ibrahim and Helmut Ruppert: *Rural-Urban Migration and Identity Change. Case Studies from the Sudan*. Bayreuth: Bayreuther Geowissenschaftliche Arbeiten. 11, 13-36.
- Abir, Mordechai (1968): *Caravan Trade and History in the Northern Parts of East Africa*. Paideuma. 14, 103-120.
- Ackello-Ogutu, Chris (1997): *Unrecorded Cross-Border Trade between Kenya and Uganda*. Nairobi, Kenya: U.S. Agency for International Development.
- Adu Boahen, A. (1962): *The caravan trade in the nineteenth century*. *Journal of African history*. 3, 2: 349-359.
- Ahmida, Ali Abdullatif (1994): *The Making of Modern Libya: State Formation, Colonization, and Resistance, 1830-1932*. New York: State University of New York Press.
- Aklilu, Yakob (2002): *An Audit of the Livestock Marketing Status in Kenya, Ethiopia and Sudan*. Nairobi: PACE.
- Alder, Yasin (2004): *Märkte spielen in der islamischen Welt immer eine entscheidene Rolle. Hintergrund: Die Institution des Basars*. *Islamische Zeitung*. Bonn: <http://www.islamische-zeitung.de/?id=4975>.
- Allaghi, Farida Adulkasam (1981): *Rural Women and Decision Making: A Case Study in the Kufra Settlement Project, Libya*. Department of Sociology. Fort Collins: Colorado State University.
- Almy Bahaim (1999): *Étude sur la structuration du milieu éleveur transhumant au Tchad oriental, analyses et propositions*. No. 4.
- Almy Bahaim (2000): *Projet sud Ennedi-Biltine (Iriba-Bilia), étude socio-économique*. No. 5.
- Almy Bahaim (2002): *Résultats d'enquêtes sur "la femme et l'élevage au Tchad Oriental"*. Volet pastoral. No. 86.
- Almy Bahaim (2003): *Almy Bahaim-Projet 2: Sud Ennedi-Biltine (Iriba Bilia)-Rapport de fin de travaux pour la réalisation de 40 points d'eau dans le Nord-Est du Tchad*. No.118.
- Al-Tinawi, Muhammed Ali Abbakr (1988): *Al-Zaghawa. Mahdi wa Hadir*. (in Arabisch). Kuwait: o.A.

- Andigue, Job, Bonnaventure Some and Adoum Alkhalil (2003): *Climat*. Danielle Ben Yahmed: Atlas du Tchad. Paris: Les Editions J.A. 12-13.
- Antweiler, Christoph (2003): *Stadtethnologie*. Bettina Beer and Hans Fischer: *Ethnologie*. Berlin: Reimer. 361-374.
- Arditi, Claude (1993): *Commerce, Islam et État au Tchad (1900-1990)*. E. ; P. Labazee Gregoire: *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest*. Paris: Karthala. 174-220.
- Arditi, Claude (1995): *Le commerce des dattes du Borku (Tchad)*. *Cahiers des Sciences humaines*. 31, 4: 849-882.
- Arditi, Claude (2003): *Le Tchad et le monde arabe: essai d'analyse des relations commerciales de la période précoloniale à aujourd'hui*. *Afrique contemporaine*. 207, 3: 185-198.
- Arditi, Claude (2005): *Le rôle des étrangers dans la constitution d'une classe de commerçants au Tchad au XX. siècle*. *Bulletin Méga-Tchad 2005*. 21-26.
- Arkell, A.J. (1922): *The southern route to Kufra. From el-Fasher to the Senussi and back with Ali Dinar's caravan. 1915-16. Told by Bidi Awdi, the guide*. *Sudan Notes and Records*. 5, 1-2: 130-136.
- Baaijens, Arita (2003): *Wüstennomaden. Als Frau mit Kamelen durch den Sudan*. München: Piper.
- Baars, R.M.T. (2000): *Costs and Return of Camels, Cattle and Small Ruminants in Pastoral Herds in Eastern Ethiopia*. *Tropical Animal Health and Production*. 32, 113-126.
- Bagnold, R.A. (1931): *Journeys in the Libyan Desert 1929 and 1930*. *The Geographical Journey*. 78, 13-39.
- Bagnold, R.A. (1933): *A Further Journey through the Libyan Desert*. *The Geographical Journey*. 82, 103-129.
- Bagnold, R.A. (1936): *The Libyan Desert*. *African Affairs*. 35, 140: 294-305.
- Baier, Stephen (1977): *Trans-Saharan Trade and the Sahel: Damergu 1870-1930*. *Journal of African History*. 18, 37-60.
- Bailey, DeeVon, Christopher Barrett, Peter D. Little and Francis Chabari (1999): *Livestock Markets and Risk Management among East African Pastoralists: A Review and Research Agenda*. GL-CRSP Pastoral Risk Management Project Technical Report No. 03/99. Logan: Utah State University.
- Barraud, Véronique, Ousman Mahamat Saleh and Didier Mamis (2001): *L'élevage transhumant au Tchad oriental*. N'Djaména: Ministère de l'Élevage.
- Barth, Heinrich (1857-1858): *Reisen und Entdeckungen in Nord- und Central Afrika in den Jahren 1849 bis 1855: Tagebuch seiner im Auftrag der Britischen Regierung unternommenen Reise*. Gotha: Perthes.

- Bashir, Halima (2008): Halima: Mein Weg aus der Hölle von Darfur. München: Droemer.
- Baumann, Kristin (2008): Intra- und Interspezifisches Verhalten von Equiden und Boviden in Gemeinschaftshaltung im Zoo Hannover. Diplomarbeit im Fach Zoologie. Göttingen: Georg-August-Universität zu Göttingen.
- Beck, Kurt (1988): Die Kawahla von Kordofan. Ökologische und ökonomische Strategien arabischer Nomaden im Sudan. Stuttgart: Franz Steiner Verlag Wiesbaden.
- Beck, Kurt and Georg Klute (1991): Hirtenarbeit in der Ethnologie. Zeitschrift für Ethnologie. 116, 91-124.
- Bennafla, Karine (2000): Tchad: l'appel des sirènes arabo-islamiques. Autrepart. 16, 67-86.
- Bennafla, Karine (2004): La réactivation des échanges transsahariens: L'exemple tchado-libyen. Laurenz Marfaing and Steffen Wippel: Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine. Un espace en constante mutation. Paris, Berlin: Karthala-ZMO. 89-110.
- Bergmann, Carlo (2002): Der letzte Beduine. Meine Karawane zu den Geheimnissen der Wüste. Hamburg: Rowohlt.
- Bernard, H. Russel (1995): Research Methods in Anthropology: Qualitative and Quantitative Approaches. Walnut Creek: AltaMira Press.
- Berzborn, Susanne (2006): Ziegen und Diamanten: Sicherung der Lebensgrundlagen im ländlichen Südafrika. Berlin: Lit.
- Bianca, Stefano (1974): Baugestalt und Lebensordnung im islamischen Stadtwesen. Zürich: Universität Zürich.
- Bianca, Stefano (1991): Hofhaus und Paradiesgarten. Architektur und Lebensform in der islamischen Welt. München: Beck.
- Bjoerkelo, Anders (1984): Turco-Jallaba Relations 1821-1885. Leif Manger: Trade and Traders in the Sudan. Bergen: Department of Social Anthropology, University of Bergen. 81-108.
- Bollig, Michael (1994): Überlebensstrategien in Afrika. Beiträge zur interdisziplinären Afrikaforschung. Köln: Heinrich-Barth-Institut.
- Bollig, Michael and Barbara Göbel (1997): Risk, Uncertainty and Pastoralism: An Introduction. Nomadic Peoples. 1, 5-21.
- Bollig, Michael (2006): Risk management in a hazardous environment. A comparative study of two pastoral societies. New York: Springer.
- Bollig, Michael, Olaf Bubenzer, Ralf Vogelsang and Hans Peter Wotzka (2007): Aridity, Change and Conflict in Africa. Köln: Heinrich-Barth-Institut.

- Bonfiglioli, Angelo Maliki (1993): *Agro-pastoralism in Chad as a strategy for survival. An essay on the relationship between anthropology and statistics.* Washington, D.C.: The World Bank, Africa Technical Department Series, Paper Nr. 214.
- Borchardt, Paul (1924): *Die großen Ost-West-Karawanenstraßen der Libyschen Wüste.* Dr. A. Petermanns Mitteilungen. 219- 223.
- Borchardt, Paul (1929): *Oasen und Wege der südlichen Libyschen Wüste.* Dr. A. Petermanns Mitteilungen. 302-306.
- Braukämper, Ulrich (1992): *Migration und ethnischer Wandel: Untersuchungen aus der östlichen Sudanzone.* Stuttgart: Steiner.
- Brett, Michael (1968): *Ifriqiya as a market for saharan trade from the tenth to the twelfth century A.D.* *Journal of African History.* 10, 347-364.
- Brett, Michael (1983): *Islam and the trade in the bilad al-Sudan, tenth-eleventh century.* *Journal of African History.* 24, 431-440.
- Brockelmann, Carl (1898): *Geschichte der arabischen Literatur.* Weimar: Felber. 1.
- Brockelmann, Carl (1949): *Geschichte der arabischen Literatur.* Leiden: Brill. 2.
- Browne, William George (1806): *Travels in Africa, Egypt, and Syria, from the Year 1792 to 1798.* London: T. Cadell.
- Buchanan-Smith, Margie and Abduljabbar Abdulla Fadul (2008): *Adaptation and devastation: The impact of the conflict on trade and markets in Darfur.* Tufts University: Feinstein International Center.
- Bürgel, Johann C. (2007): *Tausend und eine Welt. Klassisch arabische Literatur vom Koran bis zu Ibn Chaldun.* München: C.H. Beck.
- Buron, S. and G. Saint-Martin (1988): *Evaluation de l'élevage du dromadaire dans le Ouaddai géographique (Tchad).* Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ).
- Burr, J. Millard and Robert O. Collins (1999): *Africa's Thirty Years War: Libya, Chad, and the Sudan, 1963-1993.* Boulder: Westview Press.
- Chapelle, Jean (1986): *Le peuple tchadien. Ses racines et sa vie quotidienne.* Paris: L'Harmattan.
- Chapin Metz, Helen (2003): *Libya: A Country Study.* Steven Bianci: *Libya: Current Issues and Historical Background.* New York: Nova Science Publishers. 45-183.
- Charlick, Robert (1991): *Niger: personal rule and survival in the Sahel.* London: Boulder.
- Chatty, Dawn (1978): *Changing Sex Roles in Bedouin Society in Syria and Lebanon.* Lois and Nikki Keddie Beck: *Women in the Muslim World.* Chambridge: Harvard University Press.

- Chevriillon-Guibert, Raphaëlle (2007): Les réseaux zaghawa du souk Libya. *Outre-Terre*. 20, 3: 123-140.
- Ciammaichella, Glauco (1987): Libyens et Français au Tchad (1897-1914). *La Confrérie senoussie et le commerce transsaharien*. Paris: CNRS.
- Clanet, Jean-Charles, Jacques Lemoalle and Laobeul Dara (2006): Élevage et pêche. Danielle Ben Yahmed: *Atlas du Tchad*. Paris: Les Éditions J.A. 34-37.
- Cockrill, W. Ross (1984): The Camelid. An all-purpose animal. *Proceedings of the Khartoum Workshop on Camels, December 1979*. Uppsala: Scandinavian Institute of African Studies. 1.
- Corby, Richard (1988): Manding traders and clerics: the development of Islam in Liberia to the 1870s. *Liberian Studies*. 13, 1: 42-66.
- Cordell, Dennis D. (1977a): Eastern Libya, Wadai and the Sanusiya: a Tariqa and a Trade Route. *Journal of African History*. 18, 21-36.
- Cordell, Dennis D. (1977b): Dar Al-Kuti: a history of the slave trade and state formation on the Islamic frontier in northern equatorial Africa (Central African Republic and Chad) in the nineteenth and early twentieth centuries. Ann Arbor: University Ann Arbor, Mich.
- Cordell, Dennis D. (1983): The savanna belt of North-Central Africa. David Birmingham and Phyllis M. Martin: *History of Central Africa*. New York: Longman.
- Cordell, Dennis D. (1985): The Awlad Sulayman of Libya and Chad: Power and Adaptation in the Sahara and Sahel. *Canadian Journal of African Studies*. 19, 2: 319-343.
- Cordell, Dennis D. (2003): *The Myth of Inevitability and Invincibility. Resistance to slavers and the slave trade in Central Africa, 1850-1910*. Sylviane A. Diouf: *Fighting the slave trade*. Athens: Ohio University Press.
- Curtin, Philip D. (1984): *Cross-Cultural Trade in world history*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Dahl, Gudrun and Anders Hjort (1984): Dromedary Pastoralism in Africa and Arabia. Ross W. Cockrill: *The Camelid. An all-purpose animal. Proceedings of the Khartoum Workshop on Camels, December 1979*. Uppsala: Scandinavian Institute of African Studies. 144-160.
- Dalmau, Isabelle (1994): Transformation de l'élevage et de la commercialisation du cheptel camelin entre le Soudan et l'Égypte. *Égypte/ Monde arabe, Première série*, 17. www.ema.revues.org/index1452.html. 02.10.2008.
- Dalmau, Isabelle (2005): Camel production and trade in eastern Sudan. Catherine Miller: *Land, ethnicity and political legitimacy in Eastern Sudan*. Caire: CEDEJ. 203-228.
- Daly, M.W. and P.M. Holt (2000): *A history of the Sudan: from the coming of Islam to the present day*. Harlow: Longman.

- Damir-Geilsdorf, Sabine, Angelika Hartmann and Béatrice Hendrich (2005): *Mental Maps - Raum - Erinnerung. Kulturwissenschaftliche Zugänge zum Verhältnis von Raum und Erinnerung*. Münster: Lit.
- Davis, John (1987): *Libyan Politics: Tribe and Revolution – An account of the Zuwaya and their government*. London: Tauris Publisher.
- Davis, John (1992): *Trade in Kufra. Roy Dilley: Contesting Markets. Analyses of Ideology, Discourse and Practice*. Edinburgh: Edinburgh University Press. 115-127.
- Davis, John (1992): *Exchange*. Buckingham: Open University Press.
- de Waal, Alex (1989): *Famine that kills. Darfur, Sudan*. Oxford: Oxford University Press.
- de Waal, Alex (2007): *War in Darfur and the Search for Peace*. London: Justice Africa.
- Dettmann, Klaus (1969): *Islamische und westliche Elemente im heutigen Damaskus. Geographische Rundschau*. 21, 64-68.
- Djian, Georges (1991): *Étude sur les Senoussistes et leur action dans le centre africain. Islam et Sociétés au Sud du Sahara*. 5, 109-138.
- Doutoum, Mahamat Adoum (2006): *Histoire. Danielle Ben Yahmed: Atlas du Tchad. Paris: Les Éditions J.A.* 16-17.
- Ehlers, E. (1990): *Der islamische Orient. Grundlagen zur Länderkunde eines Kulturraumes*. Köln: Islamische Wissenschaftliche Akademie.
- El-Amin, F.M. (1984): *The Dromedary of the Sudan. Ross W. Cockrill: The Camelid. An all-purpose animal. Proceedings of the Khartoum Workshop on Camels, December 1979*. Uppsala: Scandinavian Institute of African Studies. 36-49.
- Encyclopaedia Al-Idrisi. *Encyclopaedia of Islam. New Edition*. Leiden, Brill. 3, 1038.
- Endreß, Gerhard (1997): *Der Islam. Eine Einführung in seine Geschichte*. München: Beck. 3. Auflage.
- Evans-Pritchard, E. E. (1940): *The place of the Sanusiya order in the history of Islam*. Tripoli: Government Press.
- Evans-Pritchard, E. E. (1945): *The distribution of Sanusi Lodges. Journal of the International Institute of African Languages and Cultures*. 15, 183-187.
- Evans-Pritchard, E. E. (1949): *The Sanusi of Cyrenaica*. Oxford: Clarendon Press.
- Faegre, Torvald (1979): *Tents: Architecture of the Nomads*. London: John Murray Ltd.
- Fafchamps, Marcel (2004): *Market Institution in Sub-Saharan Africa. Theory and Evidence*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology.

- Farah, Z. and A. Fisher (2004): Milk and Meat from the Camel. Handbook on Products and Processing. Zürich: Hochschulverlag der ETH Zürich.
- Ferrandi, J. (1912): Abéché. Renseignements coloniaux. 10, 349-370.
- Field, C.R. (1984): Camel Growth and Milk Production in Marsabit District, Kenya. Ross W. Cockrill: The Camelid. An all-purpose animal. Proceedings of the Khartoum Workshop on Camels, December 1979. Uppsala: Scandinavian Institute of African Studies. 209-230.
- Finke, Céline Patricia (2005): Substantielle Qualitätsparameter bei Kamelfleisch (*Camelus dromedarus*) - Physikalisch-chemische und sensorische Untersuchungen. Tierärztliche Fakultät. München: Ludwig-Maximilians-Universität München.
- Fischer, Anja (2008): Nomaden der Sahara. Handeln in Extremen. Berlin: Reimer.
- Flint, Julie and Alex de Waal (2005): Darfur. A short history of a long war. Cape Town: David Philip.
- Foerster, Frank (2007a): The Abu Ballas Trail: a Pharaonic Donkey-Caravan Route in the Libyan Desert (SW Egypt). O. Bubbenzer, Bolten, A., Darius, F.: Atlas of Cultural and Environmental Change in Arid Africa. Koeln: Heinrich-Barth-Institut. Africa Praehistorica 21, 130-133.
- Foerster, Frank (2007b): With donkeys, jars and water bags into the Libyan Desert: the Abu Ballas Trail in the late Old Kingdom / First Intermediate Period. The British Museum UK. 2008, 04.02.2008.
- Fuchs, Peter (1970): Eisengewinnung und Schmiedetum im nördlichen Tschad. Baessler Archiv. 18, 2: 295-334.
- Fuchs, Peter (1978): Die Völker der Sahara. Peter Stehli: Sahara – 10.000 Jahre zwischen Weide und Wüste. Köln: Handbuch zu einer Ausstellung des Rautenstrauch-Joest-Museum für Völkerkunde. 132-149.
- Fuchs, Peter (1983): Das Brot der Wüste: Sozio-Ökonomie der Sahara-Kanuri von Fachi. Studien zur Kulturkunde. Wiesbaden: Steiner. Band 67.
- Fuchs, Peter (1989): Fachi, Sahara-Stadt der Kanuri. Stuttgart: Steiner.
- Galaty, John G. and Philip C. Salzman (1981): Change and Development in Nomadic and Pastoral Societies. Leiden: Brill.
- Galaty, John G. (1994): Rangeland Tenure and Pastoralism in Africa. E. Fratkin, K.A. Galvin, E.A. Roth (Eds.): African Pastoralist Systems: An integrated approach. London: Lynne Rienner Publishers. 185-204.
- Gartung, Werner (2000): Die Salzkarawane: Mit den Tuareg durch die Ténéré. Bielefeld: Reise Know-How Verlag.

- Gauthier-Pilters, Hilde and Anne Innis Dagg (1981): *The camel. Its Evolution, Ecology, Behavior and Relationship to Man*. Chicago and London: University of Chicago Press.
- Gauthier-Pilters, Hilde (1984): *Aspects of Dromedary Ecology and Ethology*. Ross W. Cockrill: *The Camelid. An all-purpose animal*. Proceedings of the Khartoum Workshop on Camels, December 1979. Uppsala: Scandinavian Institute of African Studies. 412-430.
- Geertz, Clifford (1973): *Suq: the bazaar economy in Sefrou*. Clifford Geertz, Hildred Geertz and Lawrence Rosen: *Meaning and Order in Moroccan Society. Three Essays in Cultural Analysis*. Cambridge: Cambridge University Press. 123-304.
- Ghanem, Shukri (1982): *The Libyan Economy before Independence*. E.G.H. Joffe and K.S. McLachlan: *Social and Economic Development of Libya*. Cambridgeshire: Middle East and North African Studies Press. 141-159.
- Göttler, Gerhard (2004): *Libyen*. Bielefeld: Reise Know-How.
- Grunebaum, G. E. (1999): *Der Islam II. Die islamischen Reiche nach dem Fall von Konstantinopel*. Fischer Weltgeschichte. Frankfurt: Fischer. Band 15.
- Haaland, Gunnar (1972): *Nomadisation as an economic career among the sedentaries in the Sudan Savannah belt*. Ian Cunnison and Wendy James: *Essays in Sudan Ethnography*. New York: Humanities Press. 149-172.
- Haggar, Bichara Brahim (1999): *Wirtschaft und Gesellschaft der Beri - Ein ostsaharisches Feldbauer-Hirtenvolk im soziokulturellen Wandel*. Gießen: Gießener Schriften zur Wirtschafts- und Regionalsoziologie.
- Harding King, W.J. (1913): *The Libyan Desert from Native Information*. *The Geographical Journal*. 42, 277-283.
- Hare, John (2004): *Verwehte Spuren*. München: Frederking & Thaler.
- Hari, Daoud (2008): *Der Übersetzer: Leben und Sterben in Darfur*. München: Blessing.
- Harir, Sharif (1986): *The Politics of "Numbers": Mediatory Leadership and the Political Process among the Beri "Zaghawa" of the Sudan*. Bergen: Department of Social Anthropology, University of Bergen.
- Harir, Sharif (1993): *Racism in Islamic Disguise*. H. Veber, Jens Dahl, Fiona Wilson and Espen Waehle: *Never drink from the same cup*. Copenhagen: Centre for Development Research. 291-311.
- Harir, Sharif (1994): *"Arabic Belt" versus "African Belt"*. Sharif Harir and T. Tvedt: *Shortcut to Decay: The case of the Sudan*. Uppsala: Nordiska Afrikainstitutet.
- Harir, Sharif (1996): *Management of scarce resources: Dryland pastoralism among the Zaghawa of Chad and the Crisis of the Eighties*. Abdel Ghaffar M. Ahmed and Hassan A. Abdel Ati: *Management Scarcity. Human Adaptation in East African Drylands*.

- Addis Abeba: Organization for social science research in eastern and southern Africa (OSSREA). 163-178.
- Harir, Sharif (1998): Emissaries for Conflict Management among the Zaghawa on the Sudan-Chad Border. M.A. Mohammed Salih and J. Markakis: *Ethnicity and the State in Eastern Africa*. Uppsala: Scandinavian Institute of African Studies. 147-155.
- Harir, Sharif (1999): *The Mosque and the Secret Mountain: Duality of Religious Beliefs among the Zaghawa of Northwestern Sudan*. Ahmed Shahi: *The diversity of the Muslim community*. London: Ithaca Press. 200-223.
- Harir, Sharif (2000): Emissaries for peace, envoys for management: external relations and drylands management in the Zaghawa. Leif Manger and Abdel Ghaffar M. Ahmed: *Pastoralists and environment: Experiences from the Greater Horn of Africa*. Addis Abeba: OSSREA.
- Hartley, Brian (1984): *The Dromedary of the Horn of Africa*. Ross W. Cockrill: *The Camelid. An all-purpose animal. Proceedings of the Khartoum Workshop on Camels, December 1979*. Uppsala: Scandinavian Institute of African Studies. 77-97.
- Hassanein Bey, A.M. (1924): *Through Kufra to Darfur*. *The Geographical Journey*. 64, 274-291; 353-393.
- Hassanein Bey, A.M. (1925): *The Lost Oases*. London: Thornton Butterworth.
- Hjort, Anders and Gudrun Dahl (1984): A Note on the Camels of the Amar'ar Beja. Ross W. Cockrill: *The Camelid. An all-purpose animal. Proceedings of the Khartoum Workshop on Camels, December 1979*. Uppsala: Scandinavian Institute of African Studies. 50-76.
- Hogg, Richard (1986): *The New Pastoralism: Poverty and Dependency in Northern Kenya*. *African Affairs*. 56, 319-333.
- Höllriegel, Arnold (1931): *Die Derwischtrommel. Das Leben des erwarteten Mahdi*. Berlin: Wegweiser Verlag.
- Hopkins, A.G. (1973): *An Economic History of West Africa*. London: Longman.
- Ibrahim, Fouad (1980): *Desertification in Nord-Darfur. Untersuchungen zur Gefährdung des Naturpotenzials durch nicht angepaßte Landnutzungsmethoden in der Sahelzone der Republik Sudan*. Hamburg: Hamburger Geographische Studien. Heft 35.
- Ibrahim, Fouad (1984): *Ecological Imbalance in the Republic of the Sudan: Reference to Desertification in Darfur*. Bayreuth: Bayreuth Verlagsgesellschaft.
- Ibrahim, Fouad (1988a): *The Migration of the Zaghawa to el-Fasher Region - Its Causes and Consequences*. *Bayreuther Geowissenschaftliche Arbeiten*. 11, 37-62.
- Ibrahim, Fouad (1988b): *Causes of the Famine among the Rural Population of the Sahelian Zone of the Sudan*. *Geo Journal*. 17, 1: 133-141.

- Ibrahim, Fouad, Helmut Ruppert and Yath Awan Yath (1991a): Identitätswandel bei den seminomadischen Migranten in der Hauptstadt des Sudan. Dargestellt am Beispiel der Zaghawa, der Dinka und der Nuer. Fred Scholz: Nomaden, mobile Tierhaltung. Berlin: 91-112.
- Ibrahim, Fouad and Helmut Ruppert (1991b): The Role of Rural-Rural Migration as a Survival Strategy in the Sahelian Zone of the Sudan – A Case-Study in Burush, N. Darfur. *Geo Journal*. 25, 1: 31-38.
- Ibrahim, Fouad (1997): Observation on the Mobility of the Zaghawa of Northern Darfur, Sudan. Fouad Ibrahim, Daniel Ndagala and Helmut Ruppert: Coping with Resource Scarcity. Case studies from Tanzania and the Sudan. Bayreuth: Naturwissenschaftliche Gesellschaft Bayreuth.
- Ibrahim, Fouad (1998): The Zaghawa and the Midob of North Darfur - A comparison of migration behaviour. *Geo Journal*. 46, 135-140.
- Ibrahim, Fouad (1999): Überleben durch Migration - Eine Fallstudie aus dem Westsudan. Hans Peter Hahn and Gerd Spittler: Afrika und die Globalisierung. Münster: Lit Verlag. 187-200.
- International Crisis Group (2007a): Darfur's New Security Reality. Africa Report No. 134.
- International Crisis Group (2007b): Darfur: Revitalising the Peace Process. Africa Report No. 125.
- International Crisis Group (2007c): A Strategy for Comprehensive Peace in Sudan. Africa Report No. 130.
- International Crisis Group (2007d): Sudan: Breaking the Abyei Deadlock. Africa Briefing No. 47.
- International Crisis Group (2008a): Sudan's Southern Kordofan Problem: The Next Darfur? Africa Report No. 145.
- International Crisis Group (2008b): Sudan's Comprehensive Peace Agreement: Beyond the Crisis. Africa Briefing No. 50.
- International Crisis Group (2008c): Chad: A New Conflict Resolution Framework. Africa Report No. 144.
- International Crisis Group (2009a): Sudan: Justice, Peace and the ICC. Africa Report No. 152.
- International Crisis Group (2009b): Chad: Powder Keg in the East. Africa Report No. 149.
- Jakobi, Angelika and Joachim Crass (2004): Grammaire du beria (langue saharienne). Köln: Köppe.
- Jansen, Uwe, Tülay Kizilay and Manoutcher Salehi (1997): Die Orientalische Stadt. Aktuelle Landkarte. Berlin: Cornelsen, 10.

- Jennings, Sir Robert (1993): Public sitting 21. June 1993 in the case Territorial Dispute (Libyan Arab Jamahiriya / Chad). The Hague: International Court of Justice.
- Julien, Capitain (1904): Le Dar Ouadai. Renseignements coloniaux et documents. 14, 51-62; 87-92; 108-110; 138-143.
- Jungstand, Grit (2007): 'Going to greet the relatives' – household economy, mobility and politics in Dar Zaghawa, NE- Chad. O. Bubenzer, Bolten, A., Darius, F.: Atlas of Cultural and Environmental Change in Arid Africa. Koeln: Heinrich-Barth-Institut. Africa Praehistorica 21, 174-177.
- Kanya-Forstner, Alexander Sydney (1969): The conquest of the Western Sudan: a study in French military imperialism. Cambridge: Cambridge University Press.
- Kaptejins, Lidwien and Jay Spaulding (1991): The death of Ahmed al-Rifi: The passing of a generation in Sanusi history. Sudanic Africa. 2, 113-124.
- Kelly, Saul (2002): The hunt for Zerzura. London: John Murray.
- Kenny, Joseph (2000): The spread of Islam through North to West Africa: 7th to 19th century. A history survey with relevant Arab documents. Lagos: Dominican Publications.
- Khoury, Adel Theodor, Ludwig Hagemann and Peter Heine (1991): Islam-Lexikon. Freiburg, Basel, Wien: Herder. Band 1.
- King, Alan and E. Mukasa-Mugerwa (2002): Livestock Marketing in Southern Sudan. With Particular Reference to the Cattle Trade between Southern Sudan and Uganda. PACE.
- Kokot, Waltraud (1991): Ethnologische Stadtforschung: Eine Einführung. Berlin: Reimer.
- Kolff, G.H. van der (1957): The social aspects of the Gezira-project in the Sudan. Amsterdam: Royal Tropical Institute, Dept. of Cultural and Physical Anthropology.
- La Rue, G. M. (1986): The Export Trade of Dar Fur, ca. 1785-1875. G. Liesegang, H. Pasch and A. Jones (Eds.): Figuring African Trade: proceedings of the symposium on the Quantification and Structure of the Import and Export and Long Distance Trade of Africa 1800-1913. Berlin: Reimer. Kölner Beiträge zur Afrikanistik 11, 635-668.
- La Rue, G. M. (1992): Khabir Ali at home in Kubayh: A brief biography of a Dar Fur caravan leader. Africa. 62, 56-83.
- Lancaster, W. and F. Lancaster (1990): Desert Devices: The Pastoral System of the Rwala Bedu. J.G Galaty and D.L. Johnson: The World of Pastoralism. Herding Systems in Comparative Perspective. New York, London: Guilford.
- Lange, Dierk (1984): The kingdoms and peoples of Chad. General History of Africa. M. Elfasi (Hg.), UNESCO. 4, 238-265.
- Lange, Dierk (1988): The Chad region as a crossroads. General History of Africa. M. Elfasi (Hg.), UNESCO. 3, 436-460.

- Lapanouse, Joseph Mercure (1801): *Mémoires sur l'Égypte*. Paris: o.A.
- Law, Robin C.C. (1967): The Garamants and the Trans-Saharan Enterprise in Classical Times. *Journal of African History*. 8, 2: 181-200.
- Le Cornec, Jacques (2002): *Les mille et un Tchad*. Paris: L'Harmattan.
- Le Rouvreur, Albert (1989): *Sahéliens et Sahariens du Tchad*. Paris: L'Harmattan.
- Lebeuf, Jean-Paul and Johannes H. I. Kirsch (1989): *Ouara, ville perdue*. Paris: Editions Recherche sur les Civilisations.
- Legge, Karen (1989): Changing responses to drought among the Wodaabe of Niger. J. O'shea: Bad year economics. Cultural responses to risk and uncertainty. *New directions in Archeology*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lentz, Carola (2000): Die Konstruktion von Lokalität und Gemeinschaft. Eine Einleitung. *Zeitschrift für Ethnologie*. 125, 177-188.
- Levtzion, Nehemia (1973): *Ancient Ghana and Mali*. London: Methuen.
- Levtzion, Nehemia (1978): Islam in West African politics: accomodation and tension between the "Ulama" and the political authorities. *Cahiers d'études africaines*. 18, 71: 333-345.
- Levtzion, Nehemia (2000): *The history of Islam in Africa*. Athens: Ohio University Press.
- Little, Peter (1985): Absentee Herd Owners and Part-Time Pastoralists: The Political Economy of Resource Use in Northern Kenya. *Human Ecology*. 13, 2: 131-151.
- Little, Peter (1992): Trader, Brokers and Market 'Crisis' in Southern Somalia. *Africa*. 62, 1: 94-124.
- Little, Peter (2001): *Cross-border livestock trade and food security in the Horn of Africa: An overview*. University of Kentucky.
- Little, Peter (2004): *Pastoralism in a Stateless Environment: The case of the Southern Somalia Borderlands*. Geography Research Forum.
- Little, Peter (2005): *Unofficial trade when states are weak. The case of cross-border commerce in the Horn of Africa*. Helsinki: UNU-WIDER.
- Little, Peter (2007): *Unofficial Cross-border Trade in Eastern Africa*. FAO workshop, Rome: "Staple Food Trade and Market Policy Options for Promoting Development in Eastern and Southern Africa".
- Loimeier, Manfred (1998): *Sudan*. Göttingen: Lamuv.
- Lovejoy, Paul E. (1970): *Long-distance trade and Islam: the case of the nineteenth century Hausa Kola trade*. Boston: ASA.

- Lovejoy, Paul E. (1983): The Volume of Salt Production in the Central Sudan. In: G. Liesegang, H. Pasch and A. Jones: Figuring African Trade. Proceedings of the Symposium on the Quantification and Structure of the Import and Export and Long Distance Trade of Africa in the 19th Century (c.1800-1913). St. Augustin 1983.
- Lovejoy, Paul E. (1984): Commercial sectors in the economy of the nineteenth-century Central Sudan: The trans-saharan trade and the desert-side salt trade. *African Economic History*. 13, 85-116.
- MacMichael, H.A (1969² [1912]): The tribes of Northern and Central Kordofan. London: Frank Cass.
- Mahamat, Kodi und Soug Waayna (2006): Le Guéra des Hadjeray. *Cahiers d'Histoire à la découverte du Tchad*. 01, 7-24.
- Marçais, Georges (1945): La conception des villes dans l'Islam. *Revue d'Alger*. 2, 517-533.
- Marçais, William (1928): L'Islamisme et la vie urbaine. *CRAI*. 86-100.
- Marchal, Roland (2006): Chad/Darfur: How two crises merge. *Review of African Economy*. 33, 109: 467-482.
- Marchal, Roland (2008): The Roots of the Darfur Conflict and the Chadian Civil War. *Public Culture*. 20, 429-436.
- Martin, B.G. (1968): Kanem, Bornu, and the Fezzan: Notes on the political History of a Trade Route. *Journal of African History*. 10, 15-27.
- Mason, I.L. (1984): Origin, Evolution and Distribution of Domestic Camels. Ross W. Cockrill: The Camelid. An all-purpose animal. Proceedings of the Khartoum Workshop on Camels, December 1979. Uppsala: Scandinavian Institute of African Studies. 16-35.
- Mattes, Hanspeter (2007): Fremdherrschaft, Kolonisation, Unterdrückung: Der lange Weg Libyens zur Selbstbestimmung. Hamburg: GIGA Institut für Nahost-Studien. 1-25.
- Mattioli, Aram (2003): Libyen, verheißenes Land: Völkermord im Wüstensand. *Die Zeit*. S. 94. 15.05.2003. 21.
- McCall, Daniel and Norman R. Bennet (1971): Aspects of West African Islam. Boston: Boston University Papers on Africa. 5.
- Meerpohl, Meike (2006): Camels as Trading Goods: The Transformation of a Caravan Route between Chad and Libya. International conference on caravan trade, its political, economic and social impact. Jalu, Libya: 25.-30. November 2006.
- Meerpohl, Meike (2007a): Mobile Oases in the Libyan Desert. Olaf Bubenzer, Andreas Bolten and Frank Darius: Atlas of Cultural and Environmental Change in Arid Africa. Koeln: Heinrich-Barth-Institut. *Africa Praehistorica* 21, 138-141.

- Meerpohl, Meike (2007b): Ein Stein im Gepäck? Für die Forschung mit dem Kamel durch die Wüste. *Heinrich-Barth-Kurier*. 1, 7-15.
- Merki, Christoph Maria (1999): Zucker. Thomas Hengartner and Christoph Maria Merki (Hrsg.): *Genuss-Mittel. Ein kulturgeschichtliches Handbuch*. Frankfurt: Campus. 231-256.
- Mintz, Sidney, W. (1987): *Die süße Macht. Kulturgeschichte des Zuckers*. Frankfurt, New York: Campus Verlag.
- Morton, James (2005 [1985]): *A Darfur Compendium*. Hemel Hempstead, Uk: HTSPE Limited. 1-161.
- Nachtigal, Gustav (1880): *Sahara und Sudan. Ergebnisse sechsjähriger Reisen in Afrika. Dritter Teil*. Leipzig: Brockhaus.
- Nachtigal, Gustav (1967): *Sahara und Sudan. Band 2*, reprinted. Graz: Akademische Druck- und Verlagsanstalt.
- Nanassoum, Goual (1995): *300 dates de l'histoire du Tchad*. N'Djaména: Cefod-Editions.
- Newbold, D. (1931): The Kufara-Egypt Caravan Route. *The Geographical Journey*. 78, 533.
- Niedermüller, Peter (1998): Stadt, Kultur(en) und Macht: Zu einigen Aspekten "spätmoderner" Stadtethnologie. *Österreichische Zeitschrift für Volkskunde*. 101, 279-301.
- Nöther, Werner (2003): *Die Erschließung der Sahara durch Motorfahrzeuge 1901-1936*. München: Belleville.
- O'Fahey, R.S. (1970): *States and state formation in the eastern Sudan*. Khartoum: University of Khartoum, Sudan Research Unit, Faculty of Arts.
- O'Fahey, R.S. (1973): Slavery and the Slave Trade in Dar Fur. *Journal of African History*. 14, 29-42.
- O'Fahey, R.S. and J.L. Spaulding (1974): *Kingdoms of the Sudan*. London: Methuen.
- O'Fahey, R.S. (1980): *State and Society in Dar Fur*. London: Hurst and Company.
- O'Fahey, R.S. (1997): The conquest of Darfur, 1873-1882. *Sudan Notes and Records*. 1, 47-67.
- O'Fahey, R.S. and Jérôme Tubiana (o.J.): *Darfur: Historical and contemporary aspects*. <http://www.smi.uib.no/darfur/A%20DARFUR%20WHOS%20WHO3.pdf> Zugang 10.01.2008.
- Ogunremi, Gabriel Ogundeji (1982): *Counting the camels. The economics of transportation in pre-industrial Nigeria*. New York: Nok Publishers.

- Palmer, H.R. (1929): The central Sahara and Sudan in the twelfth A.D. *Journal of African Society*. 28, 368-378.
- Pawlitzy, Christine and Babett Jánosky (2008): Sources of violence, conflict mediation and reconciliation: a socio-anthropological study of Dar Sila.
- Pellat, Charles (1991): Mas'udi. *Encyclopedia of Islam*. 6,
- Polanyi, Karl (2001): *The Great Transformation: The political and economic origins of our time*. Boston: Beacon Press.
- Prange, Sebastian (2005): "Trust in God - But Tie Your Camel First." *The Economic Organization of the Trans-Saharan Slave Trade between the Fourteenth and Nineteenth Centuries*. London: Department of Economic History.
- Pret, Pierre-Francois (1993): *Les Palmerais du Borku. Traveau et documentation scientifique du Tchad III*. N'Djaména: CNAR.
- Prodoliet, Simone and Jürg Schneider (1995): *Pasar - Die Märkte von Curup und Muara Aman*. Wolfgang Marschall: *Menschen und Märkte*. Berlin: Reimer. 75-96.
- Prunier, Gérard (2005): *Darfur. The ambiguous Genocide*. Ithaka, New York: Cornell University Press.
- Rahma, Awalia (1999): *Sufi Order and Resistance Movement: The Sanusiyya of Libya, 1911-1932*. Institute of Islamic Studies. Montreal: McGill University, Montreal.
- Republic du Tchad (1998): *Reflexion prospective sur l'élevage au Tchad*. N'Djaména: Ministère de l'Élevage.
- Republic du Tchad (2004): *Rapport Annuel des Statistiques 2004*. N'Djaména: Ministère de L'Élevage.
- Republic du Tchad (2005b): *Vers la Sécurisation des système pastoral au Tchad: Enjeux et éléments de réponse*. N'Djaména: Ministère de l'Élevage.
- Rohlf, Gerhard (1881): *Kufra. Reise von Tripolis nach der Oase Kufra. Ausgeführt im Auftrage der Afrikanischen Gesellschaft in Deutschland*. Leipzig: Brockhaus.
- Roitman, Janet (1998): The Garrison-Entrepot. *Cahiers d'études africaines*. 150-152, 38, 2-4: 297-329.
- Rössler, Martin (1997): *Der Lohn der Mühe: Kulturelle Dimensionen von 'Wert' und 'Arbeit' im Kontext ökologischer Transformationen in Süd-Sulawesi, Indonesien*. Münster: Lit Verlag.
- Rössler, Martin (2005): *Wirtschaftsethnologie. Eine Einführung*. Berlin: Reimer. Zweite überarbeitete und erweiterte Auflage.
- Rothermund, Dietmar (1999): Tee. Thomas Hengartner and Christoph Maria Merki (Hrg.): *Genussmittel. Ein kulturgeschichtliches Handbuch*. Frankfurt: Campus. 141-166.

- Ruppert, Helmut (1969): Die Geschäftsviertel Beiruts. *Geographische Rundschau*. 21, 69-73.
- Ruppert, Helmut (1988a): Identity Change as a Result of the Migration of Population Groups in the Sudan. Fouad N. Ibrahim and Helmut Ruppert (Eds.): *Rural-Urban Migration and Identity Change. Case Studies from the Sudan*. Bayreuth: Bayreuther Geowissenschaftliche Arbeiten. 11, 5-12.
- Ruppert, Helmut (1988b): Konflikte bei der Wanderung von Nomaden in den städtischen Raum. Das Beispiel der Wanderung der Zaghawa nach Omdurman und der Hadandawa nach Port Sudan. *Die Erde*. 119, 211-217.
- Ruppert, Helmut (1988c): The Migration of the Zaghawa to Khartoum / Omdurman Conurbation. *Bayreuther Geowissenschaftliche Arbeiten*. 11, 63-78.
- Ruppert, Helmut (1991): The Responses of Different Ethnic Groups in the Sudan to Rural-Urban Migration – A Comparative Study. *Geo Journal*. 25, 1: 7-12.
- Salzman, Carl Philip (2004): *Pastoralists: Equality, Hierarchy and the State*. Oxford: Westview Press.
- Schliephake, K. (1992): Räumliche Entwicklung, Nahrungsmittelproduktion und der Engpass Wasser - Das Beispiel Libyen. *Würzburger Geographische Arbeiten*. 84, 385-404.
- Schmitz-Cliever, Guido (1979): *Schmiede in Westafrika*. Hohenschäftlarn bei München: Klaus Renner.
- Scholz, Fred (1995): *Nomadismus. Theorie und Wandel einer sozio-ökologischen Kulturweise*. Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
- Schrott, Raoul (2007): *Die fünfte Welt. Ein Logbuch*. Innsbruck / Wien: Haymon.
- Scoones, Ian and William Wolmer (2006): *Livestock, Disease, Trade and Markets: Policy Choices for the Livestock Sector in Africa*. Brighton: Institute of Development Studies, Working Paper 269.
- Senft, Gunter (1997): *Referring to space: Studies in Austronesian and Papuan Languages*. Oxford: Oxford University Press.
- Shalash, M.R. (1979): The production and utilization of camel meat. W. R. Cockrill: *The Camelid. An all-purpose animal*. Uppsala: Scandinavian Institute of African Studies. 1, 231-249.
- Skriwanek, Jan (2005): *Die Karawanenrouten der "Western Desert" in Ägypten. Eine GIS-gestützte Rekonstruktion auf Grundlage historischer und aktueller Quellen*. Geographisches Institut. Köln: Universität zu Köln.
- Spittler, Gerd (1998): *Hirtenarbeit. Die Welt der Kamelhirten und Ziegenhirtinnen von Timia*. Köln: Köppe.

- Sserunkuma, Shaban R. and Henry Richard Kimera (2006): Auswirkungen des EU-Zuckerhandels auf Entwicklungsländer. Eine Studie mit Schwerpunkt Ostafrika (Kenia, Tansania und Uganda). Bonn: Germanwatch.
- TAZ (2004): Nr. 7271. Seite 10. 31.01.2004.
- Tchad, Republic du (2004): Rapport Annuel des Statistiques 2004. N'Djaména: Ministre de L'Élevage.
- Tchad, Republic du (2005): Rapport Annuel des Statistiques 2005. N'Djaména: Ministre de L'Élevage.
- Teka, Tegegne, Alemayehu Azeze and Ayeke Gebremariam (1999): Cross-Border Livestock Trade and Food Security in the Southern and Southeastern Ethiopia Borderlands. Addis Ababa: OSSREA Development Research Report Series No.1.
- Thesiger, Wilfred (1939): A Camel Journey to Tibesti. *The Geographical Journal*. 94, 433-446.
- Thielke, Thilo (2006): Krieg im Lande des Mahdi: Darfur und der Zerfall des Sudan. Essen: Magnus.
- Tilho, Jean (1920): The Exploration of Tibesti, Erdi, Borkou, and Ennedi in 1912-1917. *The Geographical Journal*. 56, 2 & 4: 81-99, 241-267.
- Triaud, Jean-Louis (1996): Les "trous de mémoire" dans l'histoire africaine. *La Sanûsiyya au Tchad: le cas du Ouaddaï*. *Revue française d'histoire d'outre-mer*. 83, 311: 5-23.
- Tubiana, Jérôme (2008a): The Chad-Sudan Proxy War and the 'Darfurization' of Chad: Myths and Reality. Geneva: Small arms survey, Graduate Institute of International Studies.
- Tubiana, Jérôme (2008b): Land and Power: The case of the Zaghawa. www.ssrc.org/blogs/darfur/2008/05/28/land-and-power-the-case-of-the-zaghawa/. 11.03.2009:
- Tubiana, Marie-José (1960a): Un document inédit sur les sultans du Waddy. *Cahiers d'Études Africaines*. 1, 2: 49-112.
- Tubiana, Marie-José (1960b): Un rite de vie le sacrifice d'une bête pleine chez les Zaghawa Kobé du Ouaddai. *Journal de Psychologie*. 3, 292-310.
- Tubiana, Marie-José (1961): Le marche de Hili-ba: moutons, mil, sel et contrebande. *Cahiers d'Études africaines*. 2, 6: 196-243.
- Tubiana, Marie-José (1964): Survivances préislamiques en pays Zaghawa. Paris: Institut d'Ethnologie.
- Tubiana, Marie-José (1966): Danses Zaghawa. *Objects et Mondes*. 6, 4: 279-300.
- Tubiana, Marie-José (1967): Mission au Darfour. *L'Homme*. 7, 1: 89-96.

- Tubiana, Marie-José (1968): Une coiffure d'apparat des femmes zaghawa (kobé et kapka) et bideyat (bilila). *Objects et Mondes*. 8, 2: 129-144.
- Tubiana, Marie-José (1971): Système pastoral et obligation de transhumer chez les Zaghawa (Soudan-Tchad). *Études rurales*. 41, 120-171.
- Tubiana, Marie-José (1973a): Un peuple noir aux confins du Tchad et du Soudan: les Beri aujourd'hui. *Les Cahiers d'Outre-Mer*. 26 (103), 250-261.
- Tubiana, Marie-José (1973b): Premiers contacts avec le terrain. Leroi-Gourhan: *L'Homme, hier et aujourd'hui*. Paris: Cujas. 47-64.
- Tubiana, Marie-José (1975): Exogamie clanique et Islam: L'exemple Kobé. *L'Homme*. 15, 67-81.
- Tubiana, Marie-José and Joseph Tubiana (1975): Tradition et développement au Soudan oriental: l'exemple zaghawa. Theodore Monod: *Pastoralism in Africa*. London: Oxford University Press.
- Tubiana, Marie-José and Joseph Tubiana (1977): The Zaghawa from an ecological perspective. Foodgathering, the pastoral system, tradition and development of the Zaghawa of the Sudan and the Chad. Rotterdam: Balkema.
- Tubiana, Marie-José (1979a): Stratégies traditionnelles et modernes pour une utilisation des ressources en eau. *Revue française d'études politique africaines*. 159, 74-84.
- Tubiana, Marie-José (1979b): Nature et fonction du sacrifice chez les Beri du Tchad et du Soudan. *Systèmes de Pensée en Afrique Noire*. 4, 139-166.
- Tubiana, Marie-José (1979c): Pouvoir et confiance. La relation oncle maternel-nevue utérin et le système politique des Zaghawa (Tchad-Soudan). *Cahiers d'études africaines*. 19, 55-68.
- Tubiana, Marie-José and Joseph Tubiana (1981): L'acte du serment et la notion de "mani" chez le Beri. *Itinérances*. 2, 299-319.
- Tubiana, Marie-José (1983): Réaction à la famine dans une société traditionnelle. Joseph Tubiana: *Guirlande pour Abba Jérôme*. Paris: Le Mois en Afrique. 265-274.
- Tubiana, Marie-José (1985): Des troupeaux et des femmes: mariage et transfert de biens chez les Beri (Zaghawa et Bideyat) du Tchad et du Soudan. Paris: L'Harmattan.
- Tubiana, Marie-José, Joseph Tubiana and Michel Leiris (1989): *Contes Zaghawa du Tchad : trente-sept contes et deux légendes*. Paris: Editions L'Harmattan.
- Tubiana, Marie-José (1990): "Homme sans voix". De l'image que les Beri donnent de leurs forgerons. *Paideuma*. 26, 335-350.
- Tubiana, Marie-José (1996): Désertification et famines au sahel: les cas du Tchad, du Soudan et de L'Éthiopie. Claude Ardit, Edmond Bernus, Jean Boutrais, Anne Luxereau,

- Claude Pairault, Cathrine Quiminal and Marie-José Tubiana: Les dynamique du changement en Afrique sub-saharienne. Paris: L'Harmattan.
- Tubiana, Marie-José (2002): Les différents systèmes éducatifs au Nord du Tchad: Valeurs et comportements. Carrefour. 15, 9-12.
- Upton, Martin (2004): The Role of Livestock in Economic Development and Poverty Reduction. Rom: FAO. Pro-Livestock Policy Initiative. Working Paper No. 10.
- Vandewalle, Dirk (2006): A History of Modern Libya. Cambridge: Cambridge University Press.
- Vikør, Knut (1982): The desert-side salt trade of Kawar. African Economic History. 11, 115-144.
- Vikør, Knut (1987): Al-Sanusi and Qadhafi - Continuity of Thought? The Maghreb Review. 12, 1-2: 25-28.
- Vikør, Knut and R.S. O'Fahey (1987): Ibn Idris and al-Sanusi: the teacher and his students. Islam et Sociétés au Sud du Sahara. 1, 70-83.
- Vikør, Knut (1995): Sufi and Scholar on the Desert Edge. London: C. Hurst & Co.
- Vikør, Knut (1996): Sources for Sanusi studies. Bergen: Centre for Middle Eastern and Islamic Studies, University of Bergen.
- Vikør, Knut (1997): The oasis of salt: the history of Kawar, a Saharan centre of salt production. London: Hurst.
- Voell, Stéfane (2002): Eine Anthropologie des Ortes. Annäherung an die Bedeutung des marokkanischen souk. Ulrike; Bettina E. Schmidt Krasberg: Stadt in Stücken. Marburg: Curupira. 12,
- Völger, Gisela (1979): Markt in der Sahel. Sonderausstellung dt. Ledermuseum. Offenbach: Ledermuseum Offenbach.
- Wallach, Bret (1984): Irrigation in Sudan since Independence. The Geographical Review. 72, 2: 127-144.
- Walz, Terrence (1986): Trade between Egypt and Bilad as-Sudan. 1700-1820. Caire: Institut Français d'Archéologie Orientale.
- Wassmann, Jürg (1997): Finding the right path: The route knowlegde of the Yupno of Papua New Guinea. Gunter Senft: Referring to Space: Studies in Austronesian and Papuan Languages. Oxford: Oxford University Press. 143-174.
- Wassmann, Jürg (2001): Geozentrisch gegen egozentrisch - Raumvorstellungen auf Bali und in Papua-Neuginea. Frankfurter Allgemeine Zeitung 22.12.2001.

- Watts, Michael (1988): Coping with the market. Uncertainty and food security among Hausa peasants. G.A. Harrison: Coping with uncertainty in food supply. Oxford: Clarendon Press. 260-289.
- Westphal, Wilfried (2002): Sturm über dem Nil. Der Mahdi Aufstand. Köln: Parkland.
- Wiese, Martin (2004): Health-vulnerability in a complex crisis situation. Implication for providing health care to nomadic people in Chad. Saarbrücken: Verlag für Entwicklungspolitik.
- Wildner, Kathrin (1995): "Picturing the city": Themen und Methoden der Stadtethnologie. Kea. 8, 1-22.
- Wilson, R. T. (1978): The 'gizu': Winter grazing in the South Libyan desert. Journal of Arid Environments. 1, 327-344.
- Wippel, Steffen (2004): Die Wüste als Brücke und Chance zwischen den Völkern in Nord und Süd. Die Wiederbelebung transsaharischer Beziehungen. Das Parlament. 10, 01.03.2004.
- Wirth, Eugen (1974): Zum Problem des Bazars (suq, carsi). Versuch einer Begriffsbestimmung und Theorie des traditionellen Wirtschaftszentrums der orientalisch-islamischen Stadt. Der Islam. Zeitschrift für Geschichte und Kultur des islamischen Orients. 51, 204-260.
- Wirth, Eugen (1975): Zum Problem des Bazars (suq, carsi). Versuch einer Begriffsbestimmung und Theorie des traditionellen Wirtschaftszentrums der orientalisch-islamischen Stadt. Der Islam. Zeitschrift für Geschichte und Kultur des islamischen Orients. 52, 6-46.
- Wirth, Eugen (1982): Villes islamiques, villes arabes, villes orientales? Une problématique face au changement. Ville arabe dans l'Islam. Tunis, Paris: Université de Tunis. 193-226.
- Wirth, Eugen (1985): Tradition und Innovation im Handwerk und Kleingewerbe der vorderorientalischen Stadt. Strukturwandlungen und Überlebensstrategien in den vergangenen 150 Jahren. Die Welt des Islam. 25-26, 174-22.
- Wirth, Eugen (1991): Zur Konzeption der islamischen Stadt: Privatheit im islamischen Orient versus Öffentlichkeit in Antike und Okzident. Die Welt des Islam. 31-32, 50-92.
- Wirth, Eugen (2000): Die orientalische Stadt im islamischen Vorderasien und Nordafrika. Städtische Bausubstanz und räumliche Ordnung, Wirtschaftsleben und soziale Organisation. Mainz: Von Zabern.
- Wirth, Eugen (2004a): Der Suq, das Wirtschaftszentrum der arabischen Stadt. Günter Meyer: Die arabische Welt im Spiegel der Kulturgeschichte. Mainz: 31-40.
- Wirth, Eugen (2004b): Strukturwandel im Suq der Altstadt von Kairo. Günter Meyer: Die arabische Welt im Spiegel der Kulturgeschichte. Mainz: Universität Mainz.

- Wright, John (1982): *Libya: A Modern History*. Baltimore: Hopkins University Press.
- Wright, John (1989): *Libya, Chad and the Central Sahara*. London: Hurst & Co.
- Wright, John (1992): The Wadai-Benghazi slave route. Elizabeth Savage: *The human commodity: Perspectives on the trans-Saharan slave trade*. London: Cass. 174-184.
- Wright, John (1997): Diplomacy and Tribalism: Consul Warrington and the Awlad Slaiman. *The Maghreb Review*. 22, 1-2: 96-108.
- Young, Helen (2005): *Darfur 2005. Livelihood under siege*. Medford: Feinstein International Famine Center, Tufts University. 17th February 2005.
- Ziadeh, Nicola A. (1958): *Sanusiyah. A Study of a Revivalist Movement in Islam*. Leiden: E.J. Brill.
- Zoghby, Samir M. (1966): *The impact of the Western Sudanic empires on the Trans-Sahara trade: tenth to sixteenth century*. Washington, D.C.: Georgetown University, Washington.

8.2 Internetquellen

- www.ak-ernaehrung.de/content/unsere-arbeit/jahrestagungen/jahrestagung-2005 Zugang 28.08.2008; 01.09.2008
- www.bevoelkerungsstatistik.de/wg.php?x=&men=gcis&lng=de&des=wg&srt=npan&col=abcdefghinoq&msz=1500&geo=-133 Zugang 21.05.2008
- www.fao.org/tc/tca/work05/Tchad.pdf Zugang 14.05.2008
- www.bfai.de/DE/Content/_SharedDocs/Links-Einzeldokumente-Datenbanken/fachdokument,templateId=renderSE.html?flident=MKT20060609091625&source=Google&sourcetype=SE Zugang 16.07.2008
- www.darfur-hilfe.org Zugang 18.08.2008
- www.de.wikipedia.org/wiki/Sudanesisches_Pfund Zugang 16.07.2008
- www.en.wikipedia.org/wiki/US_Dollar Zugang 16.07.2008
- www.guter-rat.de/ratgeber/Zucker_14148.html Zugang 28.08.2008
- www.kenana.com/broadband/kenana.htm Zugang 14.05.2008
- www.laender-lexikon.de/Tschad Zugang 08.04.09
- www.libyen.com/Wirtschaft/Gruene-Wueste-Das-Kufra-Projekt Zugang 15.05.2008
- www.libyen.com/Wirtschaft/Great-Man-Made-River-Projekt Zugang 15.05.2008
- www.oasereisen.de/site/t_132.htm Zugang 10.05.2009
- www.sudan.net Zugang 12. Juli 2003; 14. Juli 2003; 15. Juli 2003

www.sudanjem.com/deutsch/news/2004_news/2004_text/Sudan_schauplatz.htm

Zugang 11.05.2004

[www.sudanjem.com/deutsch/news/ Zivilbevoelkerung_bei_Luftangriffe_30_Jan.htm](http://www.sudanjem.com/deutsch/news/Zivilbevoelkerung_bei_Luftangriffe_30_Jan.htm)

Zugang 11.05.2004

www.suedzucker.de/produkt/zahlen/index.shtml Zugang 28.08.2008

www.walking.de/index2.php?option=com_content&task=view&id=57&pop=1&page=0

Zugang 14.04.09

www.welt-auf-einen-blick.de/wirtschaft/waehrungsentwicklung.php Zugang 16.07.2008

8.3 Glossar

8.3.1 Arabische Termini und ihre Transkription

Die in der Arbeit verwendete Transkription der Arabischen Termini richtet sich nach der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft.

A

<i>alf šukran</i>	Tausend Dank
<i>anṣār</i>	Anhänger, Förderer
<i>al-Kabīr</i>	Der Große, Zuname bei bedeutenden Persönlichkeiten
<i>ʾaḥī</i>	mein Bruder
<i>ʿaiqāl Pl. ʿaiqālāt</i>	Beinfessel für Kamele
<i>ʿarab</i>	Araber, kollektive Bezeichnung der arabischen nomadischen Gruppen im Sudan und Tschad
<i>ʿasīda</i>	Typisches lokales Gericht aus gekochtem Hirsebrei meist mit einer Soße aus getrocknetem Fleisch, Trockentomaten und Okra
<i>ʿaṭaš</i>	Durst

B

<i>bawwābat al-Kufra</i>	Das Tor von Kufra
<i>bilād as-Sūdān</i>	Länder des Sudanstreifens

D

<i>dabuka</i>	Kamelherde, die kommerziell durch die Wüste gesandt wird
<i>daffa</i>	Wasserlose, ausgedehnte Landschaft oder Wegstrecke
<i>darb al-arbaʿīn</i>	Vierzig-Tage-Straße zwischen Sudan und Ägypten
<i>diyya</i>	Blutgeld
<i>dukkān, dakākkīn</i>	Laden
<i>ḍāmin</i>	Garant

F

<i>farša</i>	Matte, Teppich
<i>ferīq</i>	Hirtenlager

ḡil-ḡalla Dialektalischer, allgemeiner Ausdruck für „fern ab von einer Siedlungen auf der Weide sein“

G

ḡazwa Überfall, Angriff, Eroberungszug

ḡabal Berg

al-ḡaddi Nordstern

ḡallāba Arabische Wanderhändler aus dem Niltal

ḡihād Sich anstrengen, Kampf, Krieg

ḡinīh sudānī Sudanesisches Pfund

ḡizu (Gizu-) Gras im Norden des Sudan und des Tschad

ḡūʿ Hunger

H

hiḡra Auswanderung, Ausreise

ḡammām Öffentliches Bad

ḡaram Verboten, unverletzlich, Geheiligt, Heiligtümer

ḡarīm Geheiligt, Ort, Ehefrauen, Harem

ḡalāl Erlaubt, rechtmäßig (geschlachtetes Fleisch)

ḡabīr Pl. ḡubarā Führer, Experte

ḡalīfa Nachfolger, Stellvertreter, Kalif

ḡarūf Hammel, Schaf

ḡidma Dienen

I

iḡtiḡad Engagement, Anstrengung

iḡwān Brüder, Anhänger einer Bruderschaft

ʿīd al-aḡḡā Opferfest

K

kāfir Ungläubiger, Gottloser

karḡa Kameltasche

korro Schüssel, verwendet als Maßeinheit auf dem Markt

L

laʿib Spielen

M

madrasa Schule, Koranschule

Mahdiyya Bezeichnung für die Zeit des *Mahdī* zwischen 1881-1898 im Sudan

Mahdī Der „Rechtgeleitete“; Führer (Muhammed Ahmed) im Sudan zwischen 1881-1898)

maʿmūn Vertrauenswürdig, treu

masʿūl Verantwortlich

masʿūlīyya Verantwortung

muntasib Anhänger

murābiṭ ein im islamischen Glauben wundertätiger Mann, islamischer Heiliger, Mystiker oder Glaubenskämpfer (franz. auch Marabout)

murāh Dialektalischer Ausdruck für die Herde der Zucht- und Jungtiere auf der Weide

murīḥ Behaglich, gemütlich, bequem

mutʿib Ermüdend, beschwerlich, unangenehm

muqaddam Berater, Unteroffizier

N

nağd Zähigkeit

natrūn Natron, Viehsalz

nisf Hälfte

Q

Qarat al- Sherif Ortsbezeichnung an der tschadisch-libyschen Grenze

qauz Sandige Flächen (*Goz*)

quwwa Kraft

qinṭār Alte (ägypt.) Gewichtseinheit, 1 *qinṭār* = 44,93 kg (Gewicht von 100 *raṭl*)

R

<i>rakūba, rakā'ib</i>	Ladenstand mit Holzpfosten und einem Dach aus Bast, Plane, Holz, Karton oder Tuch
<i>ramadān</i>	Fastenmonat
<i>raṭl</i>	Altes (ägypt.) Gewichtsmaß, 1 <i>raṭl</i> =449,28g
<i>risāla, rasā'il</i>	Sendung

S

<i>sabābi</i>	Zwischenhändler, Kleinhändler
<i>sāhil</i>	Küste
<i>Saiḥ talat miye</i>	Ortsbezeichnung in der Libyschen Wüste („Düne 300“)
<i>Sanūsiyya</i>	Bezeichnung der muslimischen Bruderschaft in Kufra
<i>Sanūsī</i>	Angehöriger der muslimischen Bruderschaft der <i>Sanūsiyya</i>
<i>Sayyid Muhammed al-Mahdī al-Sanūsī</i>	Bedeutender Führer der Sanūsī
<i>simsār, pl. samāsira</i>	Zwischenhändler, Agent, Makler
<i>sūq, pl. aswāq</i>	Markt
<i>sūq lībiyā</i>	Libyscher Markt, Name eines Marktes in Omdurman
<i>šağā'a</i>	Tapferkeit
<i>šaiḥ, pl. šuyūḥ</i>	Scheich, Oberhaupt
<i>šar'ā</i>	Religiöses Gesetz, deutlich gebahnter Weg
<i>šauq as-šāy wa laḥm</i>	Begierde nach Tee und Fleisch
<i>šawwāl</i>	Sack
<i>šadaqa</i>	Almosen
<i>šahrā'</i>	Wüste, Sahara

T

<i>ta' ab</i>	Müdigkeit, Anstrengung
<i>ti' ib</i>	Mühsal
<i>tiğāra</i>	Handel
<i>ṭablīya</i>	Tisch
<i>al-ṭulṭ</i>	Drittel
<i>ṭarīqa</i>	Weg, Pfad auf dem ein Mystiker wandert
<i>tawakkul</i>	Vertrauen

U

ʿuṣūr Zehntel

W

wādi Trockental, Abflussrinne

wakīl Agent, Zwischenhändler, Bevollmächtigter, Stellvertreter

wasah Schmutz

Y

yaṣrab miyāh bārid „Kaltes Wasser trinken“; Ausdruck im Tschad als Synonym für ein angenehmes Leben

Z

zāwīya, pl. zawāyā Religiöse Zentren der *Sanūsī*

zakāt Almosen

8.3.2 Zaghawa-Bezeichnungen

Zaghawa-Bezeichnungen des jahreszeitlichen Kalenders

gye kurze Regenzeit zwischen Juli bis August

muguli warme kurze Trockenzeit von August bis September

tarba heiße Trockenzeit zwischen September und Oktober

dabo kalte Trockenzeit von November bis Februar

aigi lange heiße Trockenzeit von Februar bis Juni

Zaghawa-Bezeichnungen der Kamelfarben











terri weiß











gir grün, aber diese Bezeichnung wird für Kamele mit einer gräulichen Färbung benutzt











bri sandfarbig











meri schwarz







8.4 Kamelbrandzeichen der Zaghawa-Untergruppen, ihre Bezeichnungen und Stellen der Markierung

Zeichen	Zaghawa-bezeichnung	Bedeutung	Stelle der Markierung	Ethnische Untergruppe der Zaghawa
	<i>marmur</i>	Ring	Rechte Backe	Geli- Gargi
	<i>mirri</i>	Werfholz	Linker Hals	Erdie
	<i>al-koma</i>	Zeichen der Koma	Rechter Schenkel	Koma
	<i>hirde swi</i>	Pferd des Bräutigams od. zwei Pferde	Linker Hals	Shegera (Ba Chegele)
	<i>timsa`</i>	Krokodil	Rechter Hals	Bilidia
	<i>sirri</i>	Schwert	Linker Hals	Kobe
	<i>hirde arbo</i>	Trense od. ein Pferd	Linker Hals	N`djara
	<i>hirde arbo morutuigui</i>	Pferd Gazellenhufspur	Linker Hals	Koriara
	<i>hirde arbo nubi</i>	(evtl. Verbindung zu Nubier)	Linker Hals	Ouarara
	<i>hirde arbo dugola</i>		Rechter Hals	Boranga











Zeichen	Zaghawa- Bezeichnung	Bedeutung	Stelle der Markierung	Ethnische Untergruppe der Zaghawa
			Linker Hals	Kotora
	<i>tobara</i>		Linker Hals	Tobara
	<i>sirri</i>	Schwert	Linker Hals	Mura
	<i>marmur</i>	Ring	Rechter Hals	Nekeri
	<i>katinga</i>			Katinga
				Bora
	<i>marmur karfu</i>			Dan Sura
	<i>agui taso</i>	Stock mit zwei Köpfen		Albeira
	<i>guai</i>		Rechter Hals	Bora
	<i>soboli sondok</i>	Sitzender Hase	Linker Hals	Artadj- Beri Gei







Zeichen	Zaghawa- Bezeichnung	Bedeutung	Stelle der Markierung	Ethnische Untergruppe der Zaghawa
	<i>tutomani</i>			Artadj
	<i>dugola</i>	Stock	Hinterm Auge	Walad Dawud
	<i>tamana</i>		Rechte Backe bis Auge	Tamana
				Kera
				Marmir
				Ihla Ilal (Hilal?)
				Eigira
				Naura
				Ihla Dauri
				Tongonie

Zeichen	Zaghawa- Bezeichnung	Bedeutung	Stelle der Markierung	Ethnische Untergruppe der Zaghawa
				Borra
				Kurra
				Berti
				Digeen
			Richtung Ohr	Agawa
				Nugi
				Kadao
			Rechter Hals	Oste
				Lilla
			Linker Schenkel	Aulad Sunun

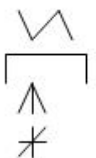
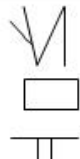
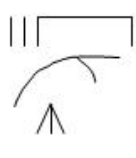
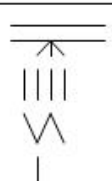


Zeichen	Zaghawa- Bezeichnungen	Bedeutung	Stelle der Markierung	Ethnische Untergruppe der Zaghawa
				Ekime
			Linker Hals	Arginat Daua
			Linker Hals	Ilasharra
	<i>wadai</i>			Kuira
	<i>diridirdi</i> <i>sino erfi</i>			Kotra (Bidie)
	<i>borri</i> <i>marmur</i>			Nanoura

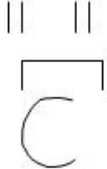
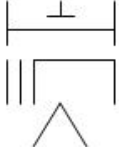
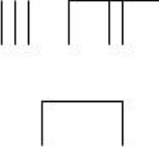


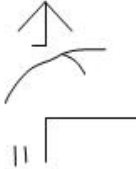
Kamelzeichen Borogat

Zeichen	Zaghawa- Bezeichnungen	Bedeutung	Stelle der Markierung	Ethnische Untergruppe der Zaghawa
	<i>agason</i>	Schwert	Linker Schenkel	Warda
	<i>ikre</i>		Bishida	Linkes Knie
	<i>marmur karfu</i>	Fußband für Frauen	Rechte Backe	Hubeira
	<i>ilishilanga</i>		Linker Hals	Ilishira
	<i>ikire</i>		Knie	Gada
	<i>kauda</i>	Schlange	Linker Hals	Sahr
	<i>kola fada</i>		Rechter Hals	Fadada Furara
	<i>anagai</i>	(für Bideyat)	Linker Hals	Gerura
	<i>gawaya</i>	Krähenfuß	Linke Backe	Ashira
	<i>gawaya</i>	Krähenfuß	Linke Backe	Shinida

Zeichen	Zaghawa- Bezeichnung	Bedeutung	Stelle der Markierung	Ethnische Untergruppe der Zaghawa
	<i>diridi</i>	Zickzack	Barala	Linker Hals
	<i>gawaya</i>	Krähenfuß	Linke Backe	Mogotata
	<i>mirri</i>		Linker Hals	Erdi-ha
	<i>kola fada</i>		Rechter Hals	Kamara
			Linkes Knie	Tumala
	<i>ordia</i> <i>Tu'a</i>			Ordia Tu'a

Beispiele von der Kennzeichnung der Tiere einzelner Personen bzw. Gruppen, die ihre Kamele individuell meist aus den Zeichen jener Untergruppen kennzeichnen, die sich in ihrer eigenen Genealogie finden

Zeichen	Name des Zeichen	Person	Subdivision/ Ethnische Gruppe
	Kaura Hirde Arbo Guae Timsa'	A.	Ouarara
	Dredi Marmur Kano Somur	B.	Boera
	Hirde Arbo Mirri Guae Guaba (Hinterbeine)	C.	Kuewera
	Iladigen Wori Agra Kaura Dabelei	D.	Tshushumie
	Hirde Arbo (Baro Tarqui) Mirri Libi	E.	Erdie
	Hirde Arbo Dugla	F.	Boronga

Zeichen	Name des Zeichen	Person	Subdivision/ Ethnische Gruppe
	<i>koma erbe (an den Hinterbeinen)</i> <i>hirde arbo</i> <i>marmur</i>	G.	
	<i>hirri (an den Hinterbeinen)</i> <i>hirde arbo</i> <i>dinlunga</i>	H.	Koliara
	<i>sinna erbe, tandui</i> <i>hirde arbo</i>	I.	Baga
	<i>hirde swi</i> <i>gaba gora (auch bei den Goran vorhanden)</i> <i>bri naura (auch bei Goran vorhanden)</i>	J.	Sherega
	<i>hirde arbo (Dendui)</i> <i>mirri</i> <i>lobi</i>	K.	Erdie
	<i>quade</i> <i>mirri</i> <i>baro takor, (Gazellenfüße)</i> <i>hirde arbo</i>	L.	

Beispiele von Brandzeichen auf den Kamelen

