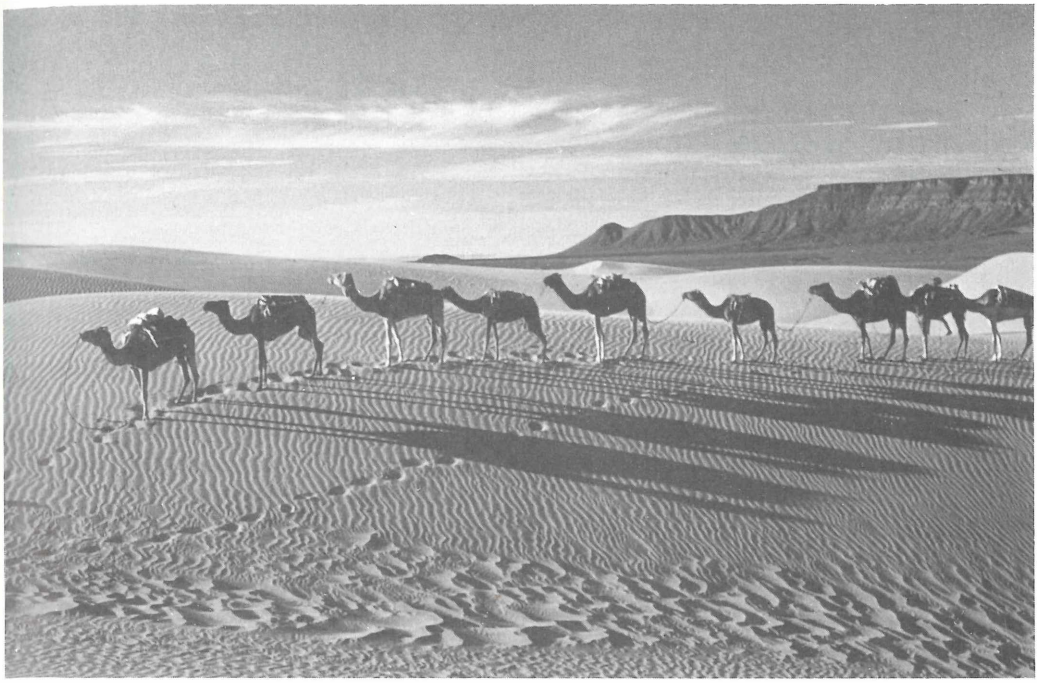
© Naturhistorische Gesellschaft Nürnberg e.V.; download www.zobodat.at

Peter Hochsieder

Azalai - Salzkarawanen
Reste eines umweltangepaßten Verkehrssystems



Karawane beim Durchqueren von Sandformationen; die noch tiefstehende Sonne zeichnet die Rippelmarken mit langen Schlagschatten auf den Dünen scharf nach.

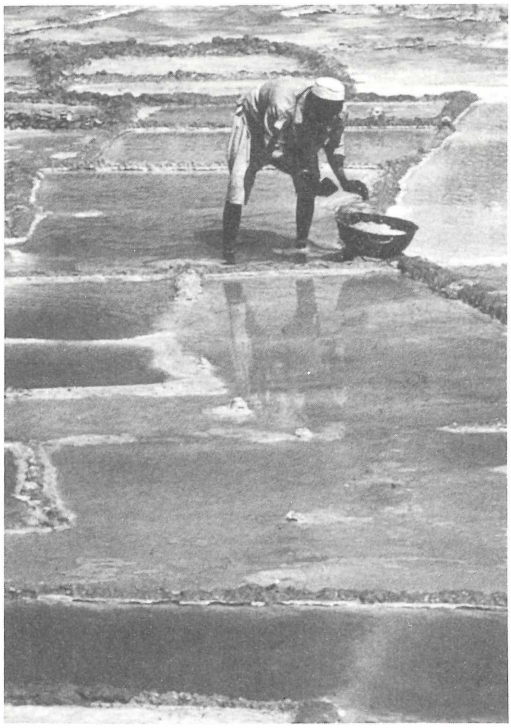
Traditionelle Wirtschaftsweisen

Jahrtausendelang hatten sich in Nordafrika die Wirtschaftsformen kaum verändert. Drei große Gruppen prägten das Bild: Die Nomaden in ihren Zelten, die Fellachen in ihren Dörfern und die Menschen in den „Städten". Die unterschiedlichen Daseinsformen führten zu unterschiedlichen Traditionen, Ernährungsweisen und Trachten bei den Hirten, den seßhaften Bauern und den geschäftstüchtigen Kaufleuten, Händlern und Handwerkern.
Zahlreiche Übergangsformen zwischen Vollnomaden und Fellachen lassen Rückschlüsse auf die Entwicklung zu vom Seßhaftwerden von Nomaden bis zur „Nomadisierung" von Seßhaften als Folge von Bevölkerungsdruck oder Ertragsrückgang, Dürrekatastrophen u.a.m.

Wirtschaftliche Grundlagen

Schon in der Vergangenheit war eine funktionierende Symbiose zwischen Oasenbewohnern und den Nomaden Voraussetzung für ein Überleben. Während die „Seßhaften" Datteln und Hirse produzieren, nutzen die „Nomaden" auf ihren Wanderungen die kargen Weideflächen, die auf Dauer nicht anders nutzbar waren, zur Viehzucht. Die Kamelzucht liefert neben „Wolle", Milch, Butter, Reit- und Tragtiere. Daneben werden Kleinvieh, wie Ziege, Schaf, auch Esel gehalten. Die Fleischreserven werden dabei nur zurückhaltend angegriffen. Feste und Notschlachtungen sind die extremen Anlässe dazu. Viele Nomaden pflegten die Tradition des Teppichknüpfens, wiederum weniger für den Eigenbedarf, sondern mehr zur Belieferung des Marktes, wobei heute die Touristen die Abnehmer sind. Dazu kommt besonders in Notzeiten eine wildbeuterähnliche Betätigung der Frauen in den Wüstensteppen durch das Sammeln von Heilkräutern, Süßholz... und der Männer im Gebirge durch Gewinnung von

© Naturhistorische Gesellschaft Nürnberg e.V.; download www.zobodat.at



Mit bloßen Füßen watet in der natürlichen Sole von Bilma ein Mann und sammelt beza-Salz mit einer Schale. Frauen formen später daraus kleine fochi, die zu harten Salzlaiben (ca. 2 kg) erstarren und als Speisesalz in den Handel gehen.

Männer stellen hier kantu (= Salzstöcke) her. Als Einheitsform dient ein lederbezogener Palmstrunk. Ein Gemisch aus verschiedenen Salzqualitäten, Pflanzenasche und Salzerde wird feucht in die Form gefüllt, durch Aufstoßen auf den Boden gepreßt und auf den Sand gestülpt. Innerhalb weniger Tage erstarrt die Masse zu transportfähigen, ca. 25 kg schweren, harten Salzkegeln. Auch der Verkauf als Viehsalz ist Männersache.

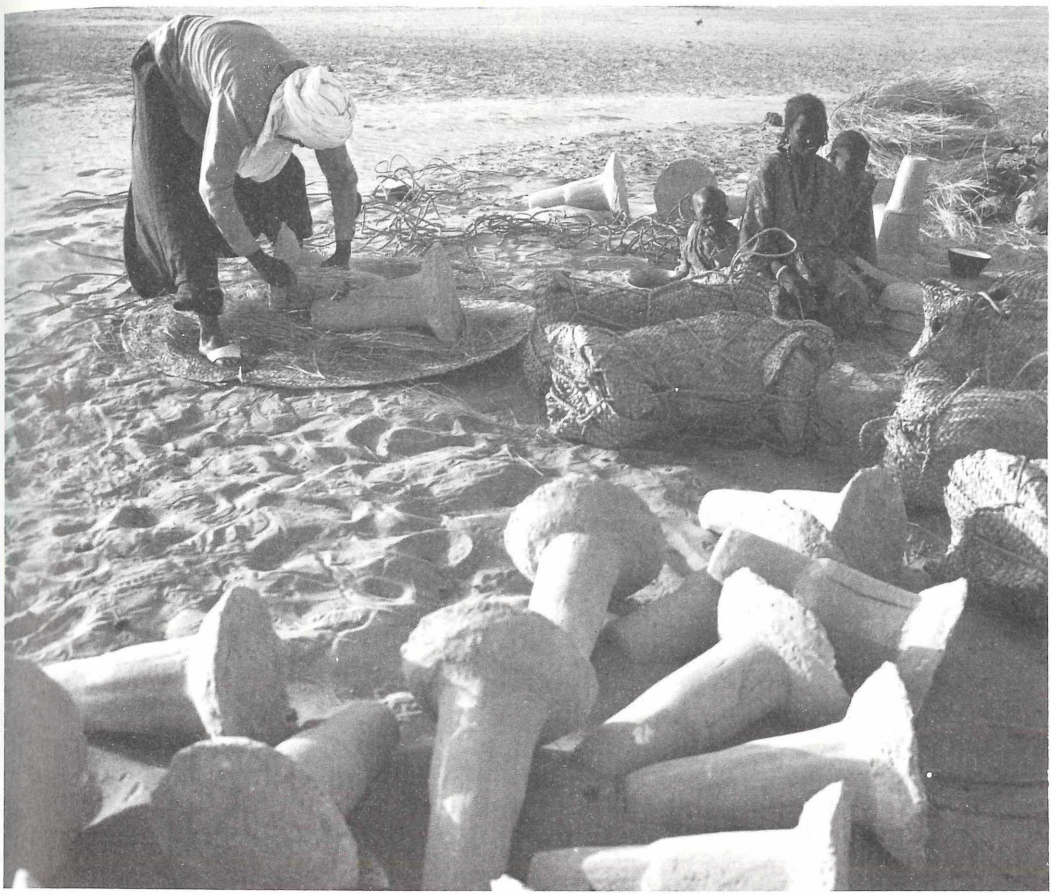
Holz und Holzkohle für die Siedlungen. Die handwerkliche Betätigung beschränkt sich auf Schmiede und Sattler. Körperliche Arbeit deklassierte nach Vorstellungen eines Nomaden sozial, und man nahm lieber eine mühevolle, entbehrungsreiche, aber einträgliche Wanderung in Kauf.

Ein eingespieltes System

Eine „Reise" oder ein Transport durch unwegsame Wüsten, Wüstensteppen und Gebirge war lange Zeit nur mit Hilfe organisierter Karawanen möglich. Vor allem auf der N-S-Route hatte sich ein saharischer Gütertransport zwischen den Endpunkten in den Sudanländern und den Hafenstädten am Mittelmeer und an der marokkanischen Atlantikküste etabliert. Importe aus Europa, wie Metallerzeugnisse, Waffen, Farbstoffe u.a. gingen über Ceuta, Tunis, Alexandria und Mogadir nach Timbuktu, Gao, El Fascher. Exportgüter waren Elfenbein, Straußenfedern, Gold, Gummiarabicum und lange Zeit auch noch Sklaven, die auf dem Landweg nach Nordafrika als Haussklaven, Arbeitskräfte, Leibwächter und Soldaten verkauft wurden. Daneben diente ein lokaler Karawanenbetrieb dem Austausch zwischen einzelnen Oasen.

Aufgrund ihrer überlegenen Machtposition scheuten die Nomaden auch nicht vor gelegentlichen Raubüberfällen und Erpressungen zurück, verlangten Schutzgebühren, garantierten freies Geleit bei Handels- und Pilgerkarawanen, verdienten am Schmuggel und nützten die abhängigen Fellachen schamlos aus. Das islamische Recht mit seiner Fünftelgliederung (Khammesat) begünstigte dabei die Besitzer (Boden, Wasser, Saatgut, Zugtiere) vor den Pächtern, die wie Sklaven nur ihre Arbeitskraft einbringen konnten. Dafür erhielten sie auch nur ein Fünftel der Ernte und hatten außerdem das alleinige Risiko bei Dürre und Heuschrekken, während die Besitzer vier Fünftel der Ernte kassierten.

© Naturhistorische Gesellschaft Nürnberg e.V.; download www.zobodat.at

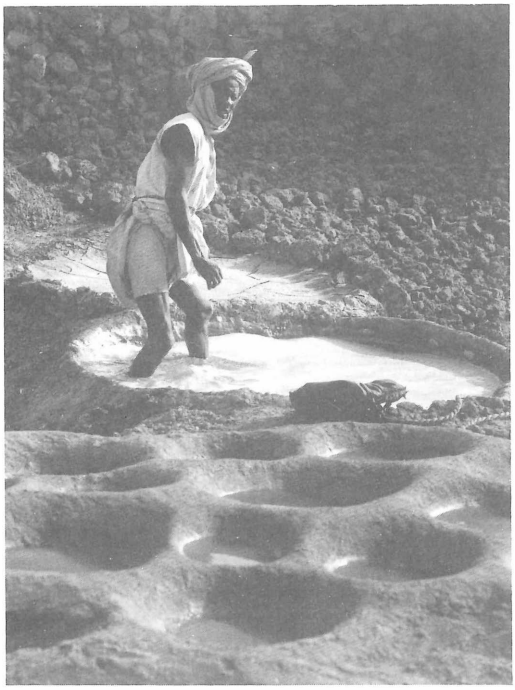


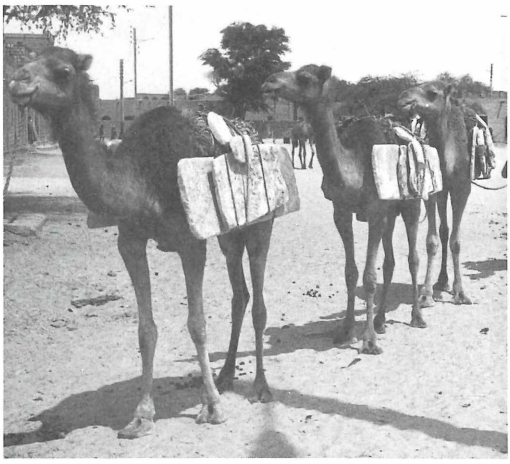
Hier wird die Salzfracht verpackt. Jeweils 2 bis 3 Salzkegel werden mit Stroh gepolstert und in Strohmatten gewikkelt. Eine Kamelladung besteht aus 4 bis 5 kantu (ca. 100 bis 150 kg). Vor den Kindern liegen 3 fochi, die von Frauen hergestellt und als Speisesalz verkauft werden.

Das Ende alter Traditionen

Mit dem Vordringen der Kolonialmächte im 19. Jh. änderte sich die Situation grundlegend. Die Kontrolle der Wanderwege, die Unterbindung von Erpressungen der Seßhaften durch Nomaden, die Verhinderung organisierter Viehdiebstähle, die nicht selten als traditionelle Mutprobe eher als Kavaliersdelikt gewertet wurden, brachten das Ende der politischen und militärischen Überlegenheit der Nomaden, die zunehmend „pazifiziert" wurden.
Die neu entstandenen selbständigen Staaten nach dem Ende des 2. Weltkriegs hielten sich an die mit dem Lineal gezogenen unnatürlichen Grenzen und behinderten damit zunehmend die früheren Fernwanderungen der nomadisierenden Minderheiten. In den Augen vieler Staatsmänner der jungen Staaten Nordafrikas stellt die Stammesloyalität ein mittelalterliches Relikt dar, das nicht in moderne Staatswesen paßt. Auch ohne Zwangsmaßnahmen, wie sie z.B. in Algerien gegen „hartnäckige" Nomaden üblich sind, haben sich die alten Machtverhältnisse zwischen Seßhaften und Nomaden total verändert. Die Förderung durch Regierungsmaßnahmen bei der Kultivierung der Wüstenrandgebiete im Sahel (= arab. Uferzone) führte zum Verlust der ergiebigsten Weidegründe der Nomaden.
Das System der alten Wasserstellen, das Voraussetzung für Durchquerung der Wüsten war, verfällt rapide. Besorgniserregend ist dabei das Absinken des Grundwasserspiegels, auch bei Brunnen, die über Jahrhunderte hinweg als absolut sicher galten. Der steigende Wasserbedarf, der nun bedenkenlos über moderne Tiefbrunnen gedeckt wird, verändert auch die Verhaltensweisen der Nomaden. Die ergiebigen, ganzjährigen „Wasserstellen" lassen die mühsamen Wanderungen sinnlos erscheinen. Dabei wird aber übersehen, daß im

© Naturhistorische Gesellschaft Nürnberg e.V.; download www.zobodat.at





Kamele mit Salzplatten, die in Taudeni bergmännisch in ca. 5 m Tiefe abgebaut werden. Die natürlich entstandenen Salzschichten werden auf „tragbare" Platten gespalten und an den Kanten gerundet.

Ein Arbeiter mischt in der Saline von Tegide n'Tessum Salzerde und Wasser. Die entstandene Sole kommt dann portionsweise in die kleinen, runden Becken, in denen wegen der Verdunstung körniger, rötlicher Salzgries auskristallisiert.

Umkreis der Motorpumpen die Herden die Vegetation bald völlig zerstören, daß zwar die Wasserversorgung noch, aber nicht die Futterversorgung gesichert werden kann. Der Aufbau zu großer Herden engt die beschränkte Futterbasis weiter ein. Früher sorgten die Wanderungen, auch Überfälle und Tierseuchen, dafür, daß sich ein gewisses Gleichgewicht zwischen Futterbasis, Herdengröße und Bevölkerung einstellte.
Die einschneidendste Veränderung für die Nomaden aber brachte die Entwicklung des modernen LKW-Verkehrs mit geländegängigen Fahrzeugen und die Zunahme moderner Stückgüter, die wegen ihrer Größe und ihres Gewichtes nicht mehr für Kamele geeignet sind. Dazu kam der Luftverkehr, der über zahlreiche Landepisten rasch und termingerecht z.B. Ölbohrstellen oder Montanbetriebe bedienen kann.

Wenn Zeit keine Rolle spielt

So ist es nicht verwunderlich, daß klassische Karawanen, bei denen zu einem einzigen Unternehmen noch 1913 bis zu 26000 Kamele aufgebrochen waren, heute keine Chance mehr haben. Am Südrand der Sahara funktioniert trotz der Einführung von LKW noch ein Tauschhandel mit Salz und Datteln aus Bilma und Fachi gegen Hirse und Holz aus Komo und Maradi. Dabei werden im Rhythmus der Weidewanderungen Produkte dort gekauft, wo sie gerade billig angeboten werden. Der Verkauf erfolgt oft an weit entfernten Plätzen, wo wesentlich höhere Preise bezahlt werden.
Wenn es 1982 auch noch ca. 23000 Kamele waren, die sich im Laufe eines ganzen Jahres mit einer Transportkapazität von ca. 4000 t am Salzhandel beteiligten, geben andere Quellen „nur" ca. 10000 Kamele an. Die unterschiedlichen Angaben lassen sich mit Verlusten in Dürrejahren erklären, die erst langsam wieder ausgeglichen werden können. Dabei fällt auf, daß es keineswegs nur traditionsgebunde „Alte" sind, die sich auf das immer noch lukrative Geschäft einlassen.
Zweifellos ließe sich das Salz in einem Bruchteil der Zeit, die Karawanen benötigen, auf die Märkte bringen. Doch in der Sahara ist die Zeit ohne Bedeutung. Dagegen stellt man andere Überlegungen an: Selbst wenn eine Herde verloren gehen sollte, ist der Aufbau einer neuen Herde durchaus wieder möglich. Jungtiere als Entlohnung bei Hirtentätigkeit, Teilnahme an Karawanen, wobei ein Teil der Ladung als Lohn anfällt, ermöglichen es, das Eigenkapital

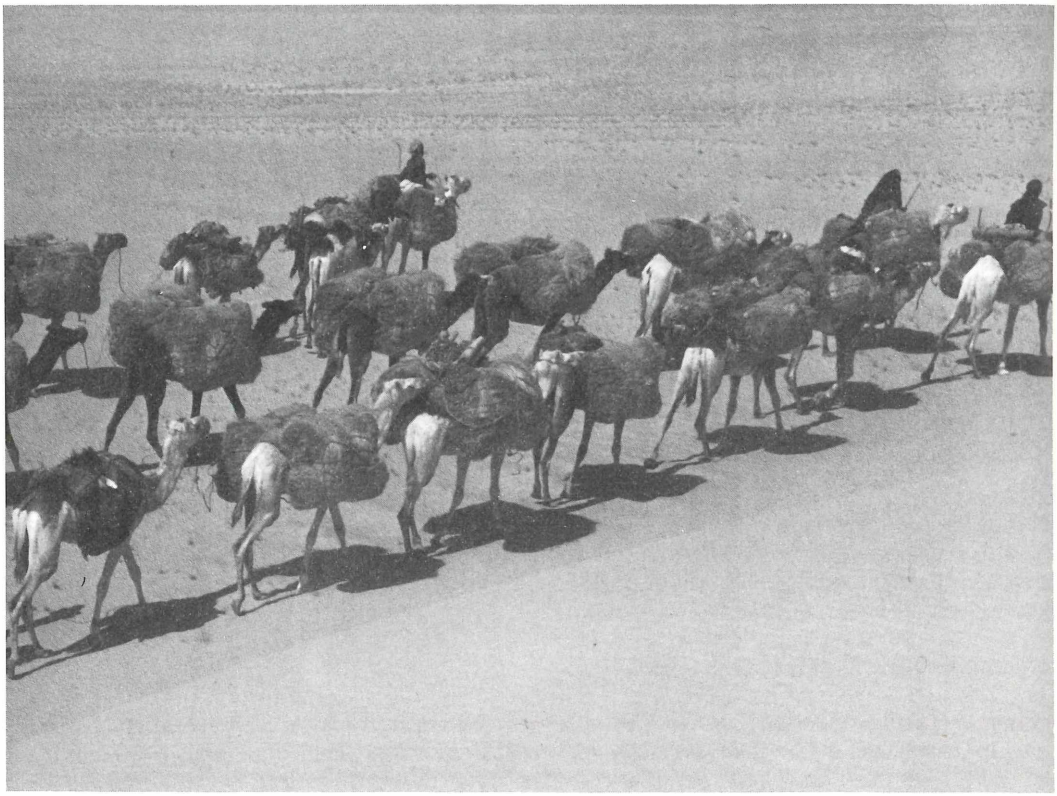
© Naturhistorische Gesellschaft Nürnberg e.V.; download www.zobodat.at

schrittweise zu vergrößern. Viele Nomaden, die während der Dürre Lohnarbeit in den Städten suchen mußten, verwendeten, zurückgekehrt, ihre Ersparnisse für den Aufbau neuer Herden. Wenn es Weide und Wasser erlauben und Allah es will, kann man in absehbarer Zeit wieder eine eigene Existenzgrundlage aufbauen.
Dagegen ist es utopisch, auf einen LKW zu sparen, ihn gar erarbeiten zu wollen. Dazu kommt bei Fahrzeugen, daß sich ihr Wert durch Abnutzung ständig verringert. Teildefekte am LKW führen nicht selten zum Totalverlust des Fahrzeuges und damit der gesamten Ladung.
Anders bei der Karawane: „Teildefekte" durch den Verlust einzelner Tiere bedingen nur den Verlust dieser Ladung. Auch eine Rentabilitätsrechnung zeigt das Mißverhältnis von Aufwand und Gewinn bei LKW-Transporten. So wurde 1974 für die Strecke Agadez - Fachi (ca. 500 km) allein als Treibstoffpreis für den Transport einer Tonne Hirse der Gegenwert von zwei Tonnen Hirse vom Karawanenhändler ermittelt. Dazu kommt noch der Vorteil des Tauschhandels, der die Preisspanne zwischen Produktionsgebiet und Absatzmarkt voll ausnutzen kann. Ohne Subventionen könnte im Sahel kein LKW fahren; dagegen kann das „nomadische System" durch den Einsatz von Zeit, Mobilität, Tragtieren und durch Ausnutzung der kostenlosen Naturweideflächen den Lebensunterhalt sichern, ohne erhebliches Eigenkapital zu benötigen.
Selbst bei der Dürrekatastrophe 1972/74 überstanden die Nomaden mit den genügsamen Kamelen den Marsch in die rettenden Savannenzonen, während jene Nomaden, die sich durch „Entwicklungsprojekte" verleiten ließen, ihren Viehbestand auf Rinder umzustellen, lebensbedrohende Verluste erlitten haben.

Mühsam – aber immer noch lohnend

Am Beispiel der Tuareg-Karawanen läßt sich die stufenweise Wertsteigerung der Waren zwischen den verschiedenen Produktionsstätten zeigen. Im Norden der Sahara liegen die Salinen. In Bilma oder in Fachi werden neben dem Salz auch Datteln produziert; Produktionszeit ist der Sommer, Überschüsse fallen im Herbst/Winter an. Im Süden, im Sahel, leben die Hirsebauern, sind die Märkte wie Kano, Sokoto ... mit ihrem Warenangebot und -bedarf. Überschüsse fallen auch hier im Herbst/Winter an.
Die „Aktiva" der Nomaden sind die Transporttiere, das Know-how (Planung, Durchführung, Wegekenntnis etc.) des Karawanenbetriebs, die Ausrüstung und auch Vieh- und Milchprodukte.
In der „kühlen" Jahreszeit (Oktober bis März) ziehen die Karawanen in Richtung Norden. Seit wenigstens 300 Jahren hat sich ein Karawanenzyklus eingespielt, der vom Produktionskalender (Erntezeit) und von den Weidebedingungen abhängig ist. Man kennt sich seit Generationen und produziert z.B. nur so viel Salz, wie voraussichtlich abgenommen wird. Die Sahara-Kanuri (= seßhafte Oasenbewohner) tauschen Salz und Datteln bei den Tuareg (Nomaden) gegen Hirse, Trockenfleisch, Zuckerhüte u.a. ein. Der Wert eines Zuckerhutes z.B. entsprach 1979 ca. 500 Fr., wofür man 5 Kantu (= Salzstöcke) bekam.
Salz und Datteln transportieren die Tuareg nun über 1000 km nach Süden. Dabei benötigen sie für die Datteln keine zusätzlichen Lasttiere, weil die getrockneten Datteln, in Ledersäcke gefüllt, als Sattelkissen unter die Salzlasten gelegt werden. Die Karawane nutzt bei ihrem Zug jede Möglichkeit, sich unmittelbar aus der kargen Umgebung zu versorgen. Bei Gelegenheit werden Vorräte gewonnen und z.T. für die Rückreise versteckt. Nur der Wanderweidebetrieb der Nomaden ermöglicht der spärlichen Vegetation die notwendigen Erholungspausen und ist Voraussetzung für den Erhalt der Lebensgrundlagen für Tier und Mensch.
Nichts verkommt ungenutzt. So klaubt man noch aus der Asche des Lagerfeuers die Holzkohlenstückchen heraus und der Letzte der Karawane sammelt auch noch den Kamelmist auf, weil er als wertvoller Brennstoff Kosten sparen hilft, sogar verkaufbar ist. Und die Zeit – für uns unvorstellbar – kostet nichts!

© Naturhistorische Gesellschaft Nürnberg e.V.; download www.zobodat.at



Die Karawane hat Bilma verlassen. Die Kamele durchqueren mit den Salzladungen bepackt die flachen Dünenwellen des Tenere (= leeres Land).

Im Süden, z.B. in Kano oder Sokoto, angekommen entsprechen die 5 Kantu für einen Zuckerhut nun einem Gegenwert von 20 Zuckerhüten. Man kann sich leicht ausrechnen, daß man damit bei der nächsten Reise 100 Kantu eintauschen könnte. Wenn auch beim Dattel-Hirse-Handel die Gewinnspannen niedriger sind, ist das Prinzip ähnlich. Mit dem Erlös aus dem Handel wird in erster Linie der Eigenbedarf (Bekleidung, Tee, Zucker u.a.) gedeckt. Ein kleinerer Teil wird zurückgelegt und bildet das Warenangebot für die nächste Saison.
Wenn man bedenkt, daß keine Kosten für Treibstoffe entstehen, die nur die Umwelt belasten, daß mit dem Karawanensystem sogar Wüstenlandschaften genutzt werden können und vielen Menschen ein befriedigendes, unabhängiges Leben ermöglicht wird, kann man sich nur wundern, daß die umweltverträglichen Transport- und Überlebensmethoden aus falsch verstandenem Fortschrittsglauben heraus kaum gefördert werden.

Herrn Dr. Hans Ritter danke ich recht herzlich für die freundliche Erlaubnis, seine Fotos zu veröffentlichen.

Literatur

GÖTTLER, GERHARD, Hrsg. (1984): Die Sahara, Du Mont Buchverlag, Köln

RITTER, HANS (1980): Salzkarawanen in der Sahara, Atlantis Verlag, Zürich

WEICKER, MARTIN (1982): Nomadismus in Westafrika, dargestellt am Beispiel der Tuareg des Air/Niger, Neuwied

Anschrift des Autors
Dr. Peter Hochsieder
Viatisstraße 19
8500 Nürnberg 30

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Natur und Mensch - Jahresmitteilungen der naturhistorischen Gesellschaft Nürnberg e.V.

Jahr/Year: 1988

Band/Volume: 1988

Autor(en)/Author(s): Hochsieder Peter

Artikel/Article: Azalai - Salzkarawanen Reste eines umweltangepaßten Verkehrssystems 27-32