

ROLF HERZOG

Ein Beitrag zur Geschichte des nordafrikanischen
Karawanenhandels

EIN BEITRAG ZUR GESCHICHTE DES NORDAFRIKANISCHEN KARAWANENHANDELS

VON

ROLF HERZOG

Kairo

Seit dem Altertume gelangten Güter des Sudans, d.h. der Halbwüsten und Steppen zwischen dem Südrand der Sahara und dem Nordrand des zentralafrikanischen Urwaldes, auf dem Rücken von Lasttieren zu den Häfen am Mittelmeer. Der Mangel an Flüssen liess keine andere Wahl; auch der wegen der Katarakte beschränkt schiffbare Nil ändert die verkehrsgeographische Situation in Nordostafrika nur wenig. Der vorwiegend in Nord-Süd-Richtung abgewickelte Karawanenhandel erlebte den ersten Bedeutungsverlust, als im 15. Jahrhundert Europäer den Seeweg zum Golf von Guinea fanden. Obgleich in der Folge ein beträchtlicher Teil der Handelsgüter des West- und Zentralsudans den kürzeren Weg zur Westküste einschlug, blieb der Karawanentransport zum Mittelmeer noch lebendig. Im Ostsudan brachte erst die Eröffnung des Suezkanals (1869) und die damit verbundene Schaffung eines direkten Seeweges vom Roten Meer zu den europäischen Häfen dem Karawanenbetrieb Einbussen. Die berühmten Karawanenrouten im Westen, die Timbuktu mit Marokko und Algerien, und im Osten, die— als *Darb el-Arba'in* bekannt — Darfur und Kordofan mit Ägypten verbanden, sollen fortan ausserhalb dieser Betrachtung bleiben. Es sei vielmehr versucht, auch durch Veröffentlichung einer bisher ungenutzten archivalen Quelle, die Spätzeit des Handels vom Zentralsudan nach Tripolitanien oder Tunesien zu beleuchten.

Die Landschaften um den Tschadsee und ostwärts bis an die Grenze von Darfur, also vorwiegend die einst unabhängigen Eingeborenenreiche von Kanem, Bornu, Borku und Wadai, stellen

das natürliche Hinterland für die Häfen an der Syrte dar, speziell für Tripolis und Bengahzi. Bovill¹ hält die Route über den Fezzan südwärts für die am leichtesten passierbare von allen Transsahara-Pisten; und er nimmt ununterbrochene Benutzung an, obwohl sie seit der römischen Epoche nur selten in uns erhaltenen Quellen erwähnt wird. Als Konkurrenz galt die westlich dazu laufende Route über Ghadames nach dem Air und weiter nach Kano, auf der tripolitanische Karawanen gelegentlich sogar Zamfara nach monatelanger Reise erreichten². Tripolis genoss handelspolitische Bedeutung als Endpunkt zweier wichtiger Karawanenwege, auf denen Güter des Sudans, wie Elfenbein und Straussenfedern, an die Küste gelangten. Leider zählten Sklaven bis weit ins 19. Jahrhundert hinein zu den nach Handelswert bedeutendsten Erwerbungen aus den Negerländern. Trotz der Unterzeichnung von Anti-Sklaverei-Abkommen seitens der Hohen Pforte hielt sich dieser Menschenhandel so offen, dass alle Forschungsreisenden, die Libyen durchstreiften, ausführlich davon berichten. Heinrich Barth³, einer der hervorragendsten Pioniere der Entschleierung Nordafrikas, schildert den Zustand um die Mitte des vorigen Jahrhunderts wie folgt:

Der Gesamtbetrag des alljährlichen Umsatzes in Mursuk beträgt etwa 100 000 österreichische Thaler . . . Da sieben Achtel dieses ganzen Betrages auf den Sklavenhandel kamen, so sind die Folgen der Abschaffung dieses Handels, die jetzt schon in Kraft getreten ist, ganz unüberschubar.

Gerhard Rohlfs⁴ schätzte die um 1873/75

nach Tripolitanien von Sudan gebrachten Sklaven . . . immer noch auf jährlich 1 000-1 200, meistens Kinder. Der grösste Theil derselben verbleibt wol in der Regentschaft, aber viele finden doch auch ihren Weg über das Mittelmeer nach Konstantinopel und den übrigen türkischen Provinzen, ohne dass die türkische Regierung es verhindern möchte und ohne dass die europäischen Consuln es verhindern könnten.

Gustav Nachtigal⁵, gleich Barth und Rohlfs einer der Grossen der Afrikaforschung, umreisst die Bedeutung von Tripolis mit den Worten:

¹ Bovill, E. W.: *The golden Trade of the Moors* (London 1958), S. 243.

² Krieger, Kurt: *Geschichte von Zamfara*. Baessler-Archiv, N. F. Beiheft 1 (Berlin 1959), S. 77. — Vgl. auch die Übersicht über die Karawanenstrassen bei Oppenheim, Max von: *Rabeh und das Tschadseegebiet* (Berlin 1902), S. 192-199.

³ Barth, Heinrich: *Reisen und Entdeckungen in Nord- und Central-Afrika in den Jahren 1849 bis 1855*, 1. Band (Gotha 1857), S. 180.

⁴ Rohlfs, Gerhard: *Kufra* (Leipzig 1881), S. 83.

⁵ Nachtigal, Gustav: *Sahara und Sudan*, 1. Band (Berlin 1879), S. 12.

Tripolis ist ein Hauptausgangspunkt des Handels der Ghadâmesija, Bewohner von Ghadâmes, deren Handel die westliche Wüste beherrscht, und welche die Beziehungen zu den Tuârik vermitteln, Comtoirs in den Haussa-Staaten haben und über Tuât nach Timbuktu reisen. Die Kaufleute der Stadt selbst und der Cyrenaïca, die Bewohner von Ghariân und der Oasen Fezzân's theilen ihre Handelsbeziehungen zwischen den Haussa-staaten und Bornû und haben neuerdings angefangen, nach Wadâi zu reisen.

Die Eröffnung oder Wiederaufnahme von Handelsbeziehungen zu Wadai wurde nach innenpolitischen Veränderungen in diesem sudanischen Reiche möglich. 'Ali, 1853-83 umsichtiger und tatkräftiger Herrscher Wadais, ermunterte den Karawanenhandel nach Tripolis und Benghazi und zog fremde Kaufleute in sein Land ¹. Die unmittelbare Ursache sieht Rohlf's ² im Angriff Zubair Paschas auf Darfur, der 1874 Sultan Ibrahim das Leben kostete und zur Einverleibung seines Reiches in den ägyptischen Sudan führte:

Erschreckt durch diesen Gewaltact, gab aber der Sultan von Uadai nun sofort Befehl, allen Verkehr mit Aegypten abzubrechen, und schloss sich von Dar For, also von Aegypten, durch einen militärischen Cordon ab. Aller Verkehr, sogar für Einzelreisende, war unterbrochen. Irgendwo mussten aber doch die Waaren ihren Abfluss haben und daher entstand seit 1873 der rege und ununterbrochene Verkehr mit Tripolitaniern, dessen Handelsaufschwung also in ganz directem Zusammenhang steht mit . . . der Annectirung Dar Fors.

An diesem Beispiel lässt sich beweisen, wie nachdrücklich politische Vorgänge weit im Inneren den Karawanenhandel beeinflussten und Aufschwung oder Niedergang der am Endpunkt liegenden Hafenstädte auslösten. Habgierige, vertragsbrüchige oder auch nur misstrauische Potentaten vermochten selbst lang eingespielte Handelsbeziehungen vorübergehend lahm zu legen. So war z.B. Bornu lange Zeit der wahrscheinlich bedeutendste Handelspartner von Tripolis gewesen. Als aber Omar, der 1846-1881 regierte, wegen des türkischen Einmarsches im Fezzan einen Angriff auf sein Reich befürchtete, verfiel diese Geschäftsverbindung und Unsicherheit der Routen griff Platz. Barth ³ schreibt,

dass in Bezug auf Handel der Zustand der westlichen oder Sudanstrasse weit günstiger ist, als derjenige der Strasse nach Borno. Denn während auf jener die Tuaregs stets bereit sind, irgend welche Anzahl von Kameelen zum Waarentransport zu liefern, und dabei Sicherheit verbürgen, ist die Strasse nach Borno, welche die nächste für Mursuk ist, in so unsicherem, gefährdetem Zustande, dass der Kaufmann seine Waaren auf seinen eigenen Kameelen und auf seine eigene Gefahr transportieren muss.

¹ Westermann, Diedrich: Geschichte Afrikas (Köln 1952), S. 176.

² Rohlf's, a.a.O., S. 81.

³ Barth, a.a.O., S. 179.

War vorher der Handel Wadais nur gering und teils über Bornu teils über Darfur geleitet gewesen, so nahm er nun Aufschwung und direkte Richtung zum Meer. Rohlfs¹ schildert den Beginn:

So wurde denn auch nach 1873 eine Karavane versuchsweise ausgerüstet, bestehend aus circa 250 Kamelen, welche mit Waaren im Werthe von circa 250 000 Frs. nach Uadai zogen und dafür Elefantenzähne und Straussenfedern (höchst wahrscheinlich auch Sklaven) zurückbrachten, wodurch man 925 000 Frs. erzielte. Einige Jahre später organisirte man schon eine Karavane von 800 Kamelen, welche für 850 000 Frs. Waaren mitnahmen, und seit der Zeit ist zwischen Uadai und Tripolitanien ein beständiges Kommen und Gehen.

Wenig später sah Tripolis seinen Sudanhandel erneut in Schwierigkeiten, denn Rabeh, ein Unterführer des sudanischen Mahdi Mohammed Ahmed (gest. 1885), war vom Nil aus weit nach Westen vorgedrungen, hatte Wadai erobert, den Tschadsee erreicht und dabei immer mehr Selbständigkeit und Unabhängigkeit vom Hauptquartier in Omdurman gewonnen. Nachdem Rabehs Versuch, den Handel willkürlich zu verlagern, gescheitert war,

zog er andere Saiten auf und gab die Strasse vom Tschadsee nach Norden wieder frei. Es kam hinzu, dass der Pascha von Tripolis Rabeh direkt zur Wiederbelebung des Handels mit dem Mittelmeere aufgefordert hatte, ein Schritt, der von Rabeh dem Vertreter der türkischen Regierungsgewalt im Norden gegenüber mit Höflichkeitsbezeugungen beantwortet wurde. Die gefangen gehaltenen tripolitanischen Kaufleute wurden aus der Haft entlassen, und Rabeh versicherte die Karawanenführer und Kaufleute aus Tripolis nunmehr seines Schutzes. Für Tripolis war dies die höchste Zeit. Ich habe mich dort während eines Besuches davon überzeugen können, wie diese Stadt vollständig auf den Handel mit dem jenseits der Sahara gelegenen Hinterlande im Innern Afrikas angewiesen ist².

Während also politische Wechselfälle dem Handel von Tripolis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts oft arg mitspielten und der Hafenbetrieb zuweilen vorwiegend von dem seit 1870 vervielfachten Export des im Küstenstreifen gewonnenen Halfas³ lebte, zog mit der französischen Konkurrenz eine neue Bedrohung am Horizonte auf. Seit dem Ende der unabhängigen Karamanli-Herrschaft (1714-1835) war Tripolitanien ein türkisches Wilajet. Das französische Interesse an diesem Raume war gering und Versuche eines rührigen Konsuls gegen Ende des 18. Jahrhunderts, Handel und Einfluss Frankreichs zu festigen, fanden im Mutterlande nur wenig Unterstützung, wie die Akten der Handelskammer

¹ Rohlfs, a.a.O., S. 83.

² Oppenheim, a.a.O., S. 71.

³ Rohlfs, a.a.O., S. 80.

von Marseille ¹ erkennen lassen. Zwar berichtet Rohlf's ² von der um 1875 beabsichtigten Gründung einer französischen Gesellschaft zum Ausbau des Hafens von Tripolis, doch ist dieses Projekt nie verwirklicht worden. Rohlf's kommentiert:

Im Interesse der Schifffahrt können wir das Unternehmen ja nur mit Freuden begrüßen, aber das wäre ein Schritt mehr zur Annexion Tripolis seitens Frankreichs.

Politische Rücksichten auf die Hohe Pforte wie auf das ebenfalls interessierte Italien liessen in der Folge die Franzosen behutsam vorgehen, und nachdem das französische Protektorat in Tunis seit 1883 fest gegründet schien, hatte man allerorten ein wachsendes Auge auf eventuelle französische Expansionsabsichten in Nordafrika.

Der Erhellung dieser Zeit zunehmender handelspolitischer Aktivität der Franzosen sollen nun zwei bisher unveröffentlichte Aufzeichnungen aus dem libyschen Historischen Archiv dienen, das im Kastell von Tripolis untergebracht ist. Dem Leiter des Archivs, Herrn Bahgiat Karamanli, schulde ich Dank für die Erlaubnis, die Dokumente exzerpieren zu dürfen. Neben den stattlichen Bündeln der Konsularakten der Mittelmeerländer, die z.T. jahrhundertlang offizielle Vertretungen unterhielten, nimmt sich die Mappe „Akten des deutschen Konsulats zu Tripolis (Berberei)“ bescheiden aus. Da der deutsche Konsul keine auf Tripolitaniern gerichteten Kolonialinteressen seiner Regierung zu verfechten hatte, darf man ihn mit geringer Einschränkung als neutralen Beobachter sprechen lassen. Zwei Schriftsätze nehmen Bezug auf den Karawanenhandel; sie sind beide handgeschrieben und weder unterzeichnet noch genau datiert. Der Inhalt lässt aber eine ausreichende zeitliche Abgrenzung zu. Es dürfte sich entweder um Entwürfe oder Abschriften von Berichten an höhere Stelle handeln.

Die eine, allgemeiner gehaltene Notiz gibt im weiteren Text 'Abd el-Hamid als türkischen Sultan und Nikolaus II. als russischen Zaren an. Die Regierungszeiten der beiden Monarchen überschneiden sich von 1894 bis 1909. In diesen Jahren muss also die Aufzeichnung entstanden sein. Sie lautet in unveränderter Orthographie:

¹ Masson, Paul: Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque (Paris 1903), S. 610/11.

² Rohlf's, a.a.O., S. 77.

... Nachdem die ehemalige Seeräuberherrschaft zu Ende gegangen war, kam Tripolis als Transitohafen Stapelplatz für den Karawanenhandel nach den Sudanländern zu einiger Bedeutung. Die europäischen Industrieerzeugnisse wurden von hiesigen Kaufleuten nach Centralafrika verfrachtet und der Erlös hierfür hauptsächlich in Elfenbein und Straussenfedern zurückgebracht. Auch dieses Geschäft ist indess im Laufe der letztvergangenen Jahre sehr bedeutend im Niedergange begriffen. Andere, wol längere, doch verhältnissmässig sichere Verkehrswege haben sich inzwischen aus dem Inneren des Schwarzen Erdteils nach der Mittelmeerküste aufgethan und besonders die Franzosen geben sich alle erdenkliche Mühe, die Sudan-Karawanen nach der Regentschaft und den Hafenstädten der Regentschaft Tunis abzuziehen. Die türkische Regierung dagegen thut nach wie vor nichts, um diesen Konkurrenzbestrebungen zu begegnen und so dürfte die Zeit nicht mehr fern sein, zu welcher Tripolis auch diese seine letzte Erwerbsquelle verloren haben dürfte.

Das zweite Schriftstück gibt wesentlich mehr Einzelheiten. Neben der Darstellung eines zwielichtigen Überfalls auf eine Karawane erfahren wir einiges über die Achtung, die das Oberhaupt der Senussi beim deutschen Konsul genoss. Hier liegt auch der Ansatzpunkt für die Datierung. Sayyed Muhammad al-Mahdi as-Sanussi (1844-1902), der Vater des gegenwärtigen Königs von Libyen, verlegte 1895 das Hauptquartier seiner Bruderschaft von Djaghbub nach Kufra und 1899 nochmals weiter ins Innere, nach Quru am Osthange des Tibesti-Gebirges¹. Dieser Ort wird im Text erwähnt. Damit kommen wir zu der Zeitspanne 1899-1902, in der die Aufzeichnungen niedergeschrieben sein müssen:

... denn nächst der Seeräuberi war zu allen Zeiten der Transitohandel mit seinen centralafrikanischen Gebieten die Haupterwerbsquelle für Tripolis. Damit ist es nunmehr jedoch beinahe ganz vorbei; die Franzosen sind nicht müssig geblieben und es ist ihnen auch bereits so ziemlich gelungen, diese Handelsstrassen in ihr Gebiet hinüberzuverlegen. Die Mittel, welche die französische Regierung der Regentschaft hierbei anwendet oder sagen wir, weil wir es denn doch nicht so ganz und gar beweisen können, anzuwenden scheint, sind nicht immer auch gerade einwandfreie. So zog z.B. da im vorigen Jahre eine grosse Karawane mit ihrer, Kaufleuten aus Tripolis und Bnghazi gehörenden Sudanwaarenladung von Wadai ab. Führer derselben waren ein Tripolitaner Mohammed Nassouch, vor einiger Zeit politischer Umtriebe wegen und als französischer Parteigänger verdächtig von der Regierung aus Tripolis nach Bnghazi verbannt, und ein anderer Araber Namens Saghan. Bei Abessia wurde diese Karawane überfallen, geplündert und fast der gesammten Waaren im Werte von 200 000 Franken beraubt. Die Geplünderten kehrten hierauf zum Sultan von Wadai zurück. Saghan war im Kampfe gefallen. Nassouch giebt an, dass die Wegelagerer vom Beduinenstamme Medschabiri gewesen seien, während Kameltreiber etc. einen andern Tribus als Thäter bezeichnen. Der Sultan von Wadai sendet hierauf die Leute zu Schech Mohammed Sinussi, damit dieser die Sache genauer untersuche, um den Thatbestand zu ermitteln. Dieser Sinussi ist eine in der ganzen Sahara sehr angesehene Persönlichkeit, eine Art König der Wüste, und befand sich damals gerade ungefähr acht Tage-reisen von Guro, zu Kannem. Dessen Stammsitz und eigentliche Residenz sind die Oasen von Kufra. Er ist im Ganzen, insoweit es eben ein Beduinen-Schech überhaupt sein kann, ein anständiger Mensch, versieht die gesammte Wüstenpolizei und sorgt namentlich auch für die Sicherheit der Karawanenstrassen in der Sahara. Obwohl sein Einflussgebiet sich zumeist auf nominell türkischem Staatsgebiet befindet, ist er von der ottomanischen Regierung vollkommen unabhängig, hält aber dabei gute Freundschaft mit derselben und wechselt ab und zu Geschenke mit dem Sultan.

¹ Evans-Prichard, E. E.: The Sanusi of Cyrenaica, 2. Aufl. (London 1954), S. 20-22.

Aus dieser Untersuchung seitens des Schechs Sinussi gieng mit ziemlicher Sicherheit das Resultat hervor, dass die besagte Karawane von einem aus den südlichen Gebieten Tunesiens herübergekommenen Beduinenstamme geplündert wurde und die Angabe des Nassouch, es sei der Medschabiri-Tribus gewesen, eine falsche war. Ausserdem erschien Nassouch in hohem Grade verdächtig, mit dem ? im Einverständnis gehandelt zu haben.

Nach einiger Zeit hörten indess die betreffenden Eigenthümer der geraubten Waaren zu ihrer nicht geringen Verwunderung, dass dieselben sich sammt und sonders wohl erhalten unter der Obhut der französischen Regierung zu Djerba (Hafenstadt am Mittelmeer) befinden sollten. Sie machten sich zu folge dessen dahin auf und erhielten vom Gouverneur den Bescheid, dass es mit der Sache seine Richtigkeit habe. Ihre Waaren befanden sich wirklich alle da, in sicherer Obhut. Der Gouverneur erklärte sich natürlich auch bereit, ihnen dieselben auszuliefern, falls sie ihm versprechen wollen, künftighin ihre Karawanentransporte nach dem Hafen von Djerba zu befördern. Später kam der Gouverneur von Djerba selbst auch einmal incognito als Tourist nach Tripolis und besuchte hierselbst einige der bedeutenderen Kaufleute, welche er bei dieser Gelegenheit dazu zu bewegen suchte, ihre Sudan-Karawanen über Tunesien zu dirigieren. Er versprach ihnen für diesen Fall nebst allen anderen Erleichterungen und Unterstützungen seitens der französischen Regierung vollkommene Freiheit von jedweden Transitozoll und sonstigen Abgaben, welch' letztere sie zur Zeit an die türkische Regierung in Tripolis zu bezahlen haben.

Das hier berichtete Ereignis gibt eine Vorstellung von der Härte und den geringen Skrupeln, mit denen die Kolonialmächte um den wirtschaftlichen Aufstieg ihrer Schutzgebiete kämpften. Um die Jahrhundertwende gehörte ein reger Karawanenhandel zu den Lebensvoraussetzungen vieler nordafrikanischen Hafenstädte. Die Lage von Tripolis verschlechterte sich gegen Ende der Türkenzeit zusehends, da die Franzosen immer weitere Landschaften zwischen Niger und Tibesti, das sie 1913 erreichten, ihrem Kolonialbesitz zufügten. Seitdem trennt eine Grenze Tripolis und Bughazi von ihrem Hinterland, ein Zustand, der sich auch durch den Übergang der Herrschaft auf die Italiener (1911) nicht änderte. Ewald Banse¹ schildert Tripolis in düsteren Farben als wirtschaftlich niedergehende Stadt:

Der leere Hafen, in dem bis 1911 drei Dampfer auf einmal ein Ereignis waren

Während meines Aufenthaltes in Murzuk Ende 1959 gab auf meine Frage der Mutašarrif (Verwaltungsvorsteher) die Auskunft, dass zu seinen Lebzeiten keine grosse Karawane mehr aus dem Sudan über Murzuk nach Tripolis oder umgekehrt gezogen sei. Der ihn umgebende Kreis älterer Einwohner stimmte ohne Ausnahme seiner Behauptung zu. Der Karawanenhandel alten Stils darf heute in Libyen als erloschen angesehen werden; geblieben ist höchstens ein bescheidener Güternahverkehr. Treffend umreisst Heinrich Schiffers² die gegenwärtige Lage mit den Sätzen:

¹ Banse, Ewald: Tripolis (Weimar 1912), S. 139.

² Schiffers, Heinrich: Libyen und der Verwaltungsbezirk Sahara. Die Länder Afrikas, Bd. 6 (Bonn 1958), S. 30.

So entstand die Isolierung des arabischen Nordens vom negerischen Süden. Sie belastet das ganze Land mit einer bis in die Gegenwart hinein wirkenden Hypothek. Mit der Ablenkung des Handels wurde nicht nur der Fessan, sondern ganz Libyen seines „Hinterlandes“ beraubt.

Die Zukunft mag lehren, ob sich ein bodenständiges Transportgewerbe zwischen dem Fezzan und Tripolis bzw. zwischen der südlichen Cyrenaika und Benghazi herausbilden wird, falls sich diese Provinzen je so weit entwickeln, dass sie eigene Erzeugnisse abgeben können. Dann wird aber der Lastwagen oder das Flugzeug die Beförderung übernehmen; für langsame Kamelkarawanen ist in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts kein Platz mehr.