

Das Kreuzkamel als Fortbewegungs- und Transportmittel in Westanatolien : eine nutztiergeschichtliche Perspektive

Autor(en): **nal, Onur**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire**

Band (Jahr): **28 (2021)**

Heft 2: **Auf den Spuren des Nutztiers = Sur les traces des animaux de rente**

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-953612>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Das Kreuzkamel als Fortbewegungs- und Transportmittel in Westanatolien

Eine nutztiergeschichtliche Perspektive

Onur İnal

2006 fanden ArchäologInnen im niederösterreichischen Tulln an der Donau ein komplettes Kamelskelett. Der Fund stammte aus der Zeit der Kriege zwischen den habsburgischen und osmanischen Heeren im 17. Jahrhundert. Umfangreiche morphometrische und paläogenetische Analysen ergaben, dass es sich um einen männlichen Hybriden handelte, dessen Mutter ein Dromedar und Vater ein Trampeltier war.¹ Der Fund in Tulln ermöglichte die erste systematische archäozoologische Forschung über hybridisierte Kamele und belegte deren Existenz. Von dieser wurde bereits in vielfältigen Archivdokumenten berichtet. Das hybridisierte anatolische oder sogenannte turkmenische Kamel, eine Kreuzung zwischen einem männlichen, zweihöckrigen Trampeltier (baktrisches Kamel) und einem weiblichen, einhöckrigen Dromedar (arabisches Kamel), war in der osmanischen Tierwelt allgegenwärtig und von grosser Bedeutung für den Transport, da es stärker als reinrassige Kamele und dementsprechend für das Tragen von Lasten besser geeignet ist.

In der spätosmanischen Zeit, von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg, nutzten die Bewohner Westanatoliens die Antriebskraft des Kamels mehr als die jedes anderen Lasttiers. Kreuzkamele waren für Westanatolien von grosser Bedeutung, da ohne deren Belastbarkeit das agrarische und wirtschaftliche Wachstum in der Region nicht hätte erreicht werden können. Anders gesagt: Dank seiner Ausdauer und physischen Stärke war das hybridisierte anatolische Lastenkamel ein wichtiger Bestandteil der sozialen und wirtschaftlichen Transformation Westanatoliens. Es konnte seine Rolle als Nutztier sogar nach dem Ausbau des westanatolischen Eisenbahnnetzes Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts noch behaupten.

Trotz seiner ausserordentlich zentralen Bedeutung für den Gütertransport im osmanischen und türkischen Westanatolien, ist die Agency des anatolischen Kamels bisher kaum berücksichtigt worden. In diesem Beitrag strebe ich an, die wichtige Rolle des Kreuzkamels als Nutztier im Kontext des wirtschaftlichen und technischen Wandels von Westanatolien in der spätosmanischen Zeit zu untersuchen und es in den Mittelpunkt der osmanischen und türkischen Geschichtsschreibung zu rücken. Der Beitrag ist in drei Abschnitte unterteilt: Zuerst wird

die Verwendung der verschiedenen Nutztiere als Transportmittel im Osmanischen Reich sowie die Erweiterung und Verstärkung des osmanischen Karawanennetzes durch die Einsetzung von Hybridkamelen diskutiert. Der zweite Abschnitt behandelt den Umgang der anatolischen Yörük-Nomaden mit Kreuzkamelen in Westanatolien. Der letzte Abschnitt ist dem angestiegenen Bedarf an Kreuzkamelen als «Zulieferer» nach dem Aufbau eines Eisenbahnnetzes in Westanatolien gewidmet.

Der Animal Turn, das Osmanische Reich und das Kamel

Die Omnipräsenz von Tieren in der Geschichte und ihre Bedeutung für diese sind unübersehbar. Im Gegensatz zu Europa und Nordamerika, wo sich der Animal Turn inzwischen etabliert hat, bilden tiergeschichtliche Zugänge in der Erforschung des Nahen Ostens weiterhin einen blinden Fleck.² Osmanisten, die lange Zeit ein begrenztes Interesse am Verhältnis von Mensch und Tier in der Region hatten, sind erst seit kurzem dabei, die Verflechtungen zwischen Tieren und Menschen zu beleuchten und Tiere als historische Akteure zu konzipieren.³ In seinem Werk *The Animal in Ottoman Egypt* bezeichnet Alan Mikhail, der Pionier der osmanischen Umweltgeschichte, das Osmanische Reich als ein «eco-empire», «einen komplexen Nexus von Beziehungen zwischen Ressourcen, Völkern, Ideen und Orten, in dem jedes Element der Gemeinschaft von jedem anderen abhängig ist».⁴ Das Osmanische Reich war nicht nur ein Reich der Menschen. Tiere, ebenso Pflanzen, Bakterien oder Parasiten waren eine wichtige Voraussetzung für dessen Funktionieren. In diesem Sinne vermittelt jede historische Studie über das Osmanische Reich, welche die komplexen Wechselwirkungen zwischen Menschen und anderen Lebewesen ausser Acht lässt, bestenfalls ein unvollständiges Bild.

Die physische Geografie des Osmanischen Reiches erforderte den Einsatz von Nutztieren für den Gütertransport an erster Stelle. Die zerklüftete Landschaft erschwerte den Transport auf Rädern über weite Strecken. Der Transport auf dem Wasserweg war grösstenteils nicht effektiv, denn bis auf wenige Ausnahmen (Donau im Westen, Tigris und Euphrat im Osten) mangelte es an Binnenwasserstrassen. Dies zwang die Händler und Gewerbetreibenden dazu, sich auf den Transport von Lasten mit Nutztieren zu konzentrieren. Neben ihrer Funktion als Tragtiere lieferten die Nutztiere der Bevölkerung die nötige Energie, um Wüsten, Berge und Steppen zu durchqueren, Pilgerreisen und Feldzüge zu unternehmen und Felder zu bewirtschaften. Nicht zuletzt verdienten die Hirtenvölker ihren Lebensunterhalt aus der Nutztierhaltung zur Erzeugung von Lebensmitteln wie Milch, Fleisch oder Eiern und Rohstoffen wie Wolle, Leder oder Federn. Kurz

gesagt: Nutztier spielen eine bedeutende Rolle im osmanischen «eco-empire», indem sie an der Entstehung und Gestaltung bestimmter ökonomischer, sozialer und kultureller Beziehungen mitwirkten. Sie erbrachten wirtschaftliche Leistungen und ermöglichten Unternehmungen, die sonst nicht hätten durchgeführt werden können.

Im Osmanischen Reich wurden verschiedene Nutztier als Transportmittel verwendet. Esel, Maultier und seltener auch Ochsen und Büffel wurden auf Höfen, Ackerland und Plantagen, zwischen Dörfern, aber auch in Städten eingesetzt. Pferde wurden wegen ihrer Schnelligkeit auf kürzeren Entfernungen für den Personentransport, die Briefpost und die Beförderung wichtiger Lieferungen eingesetzt.⁵ Das Kamel ist jedoch weitaus leistungsfähiger als andere Packtiere. Seine Geduld und Stärke verdrängten das Pferd, den Esel und das Maultier in der Rolle als Karawanentier. Aufgrund seiner Fähigkeit, die Körpertemperatur auch bei grosser Hitze und mit wenig Trinkwasser zu regulieren, kann das reinrassige Kamel Güter mit einem Gewicht von 250 bis 350 Kilogramm über weite Strecken transportieren.⁶ Darüber hinaus ist es leichter zu pflegen und günstiger im Unterhalt als andere Lasttiere, da es keine grossen Ansprüche an die Ernährung stellt. Es kann alle Arten von Sträuchern und Blättern zerkauen und verdauen.

Das Osmanische Reich war von einem weitläufigen Netz von Karawanenstrassen durchzogen; es regelte den Güterverkehr auf Tausenden von Kilometern.⁷ Auch wenn es keine amtlichen Statistiken bezüglich der Anzahl Kamele gibt, zeigen schriftliche und visuelle Quellen auf, dass sehr viele das Osmanische Reich durchquerten.⁸ Erweitert und verstärkt wurde das osmanische Karawanennetz durch den Einsatz von Kreuzkamelen. Dank der Hybridisierung wurde das Kamel kälteresistenter und leistungsfähiger. Die gestärkte Physis des Kamels ermöglichte die Einbindung von Regionen wie Westanatolien ins osmanische Karawanennetz. Die westanatolischen Handelsleute, die sich im überregionalen Handel mit Ostanatolien und dem Iran engagierten, benötigten und bevorzugten demnach das Kreuzkamel, da es sich «als sehr brauchbares Lasttier im Winter bei Reisen durch Schnee und Schlamm» erwies.⁹

Die Yörük-Nomaden und die Kreuzkamele

Das osmanische Anatolien und das Kreuzkamel waren jahrhundertlang miteinander verbunden und haben sich gegenseitig geprägt. Das osmanische Anatolien verfügte über optimale Bedingungen zur Züchtung von Kamelen. Aufgrund seiner vorteilhaften geografischen Lage als Schnittstelle des Lebensraumes zweier Arten der Altweltkamele – das einhöckrige arabische Kamel, genannt Dromedar (*Camelus dromedarius*), und das zweihöckrige Kamel, genannt Trampeltier

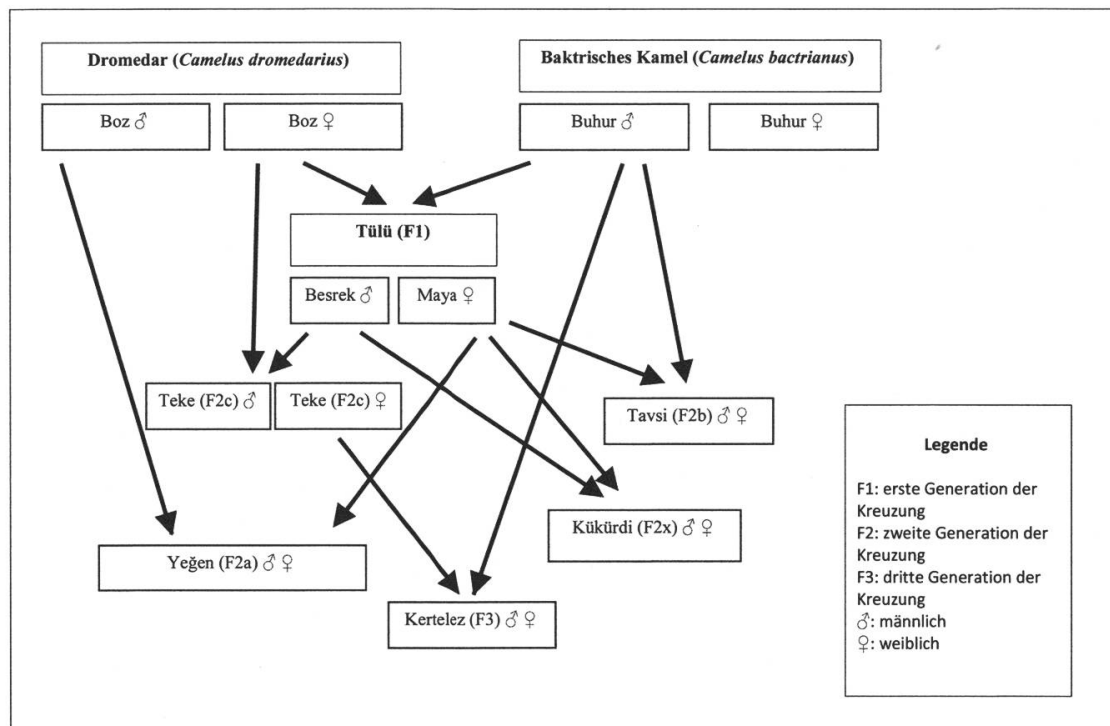


Abb. 1: Kamelkreuzungen in Anatolien.

(*Camelus bactrianus*) – war Anatolien ein geeignetes Gebiet für die Vermehrung und Verbreitung von Kreuzkamelen. Weite Gebiete in Anatolien – besonders im westlichen und südlichen Teil – waren von Yörüken (*yörükler* auf Türkisch) besiedelt, die ihr nomadisches Leben auf Kleinvieh- und Kamelzuchtung ausgerichtet hatten. Die Yörüken erwiesen sich als wichtige Kamellieferanten und beteiligten sich am Karawanenhandel oder organisierten diesen gar. Eine wichtige Rolle der Yörüken war, dass sie die Zucht von Kreuzkamelen, die seit den Römern praktiziert wurde, weiterentwickelten und systematisierten, um die Nachfrage nach stärkeren und leistungsfähigeren Nutztieren angesichts des zunehmenden Handels zu decken.¹⁰ Die physio- und humangeografischen Faktoren der anatolischen Halbinsel begünstigten so die Vermehrung und Verbreitung der hybriden Kamele, die im Gegenzug zur Bewältigung des wachsenden Handels im osmanischen Anatolien beitrugen.

Die gezielte Paarung der Dromedarweibchen und reinblütigen Trampeltiere im osmanischen Anatolien wurde wahrscheinlich erst im 19. Jahrhundert systematisch betrieben. Berichte von europäischen Reisenden bestätigen die Verbreitung von Kreuzungen in dieser Zeit. Johann Ludwig Burckhardt schrieb 1831: «Die anatolische Rasse stammt von einem weiblichen arabischen Kameel [Dromedar] und einem Dromedar [Trampeltier] mit zwei Höckern ab; der Dromedar kommt aus der Krimm.»¹¹ Edwin E. Bliss beobachtete 1855, dass das baktrische Kamel

«aus Erzurum und den darüber hinausgehenden Regionen und auch von der Krim nach Yozgat gebracht wurde, aber ausschliesslich zum Zweck der Zucht».¹² 1869 behauptete Robert Hartmann, dass türkische und kurdische Nomaden die Najd-Beduinen der arabischen Halbinsel trafen, um 8000 bis 10000 Kamele zu kaufen, die mit den baktrischen Kamelen gekreuzt wurden.¹³ Einem anderen Bericht aus dem Jahr 1909 zufolge wurden jeden Winter zweihöckrige Kamele aus Konya und Ankara zur Zucht nach Westanatolien gebracht.¹⁴

Hauptziel war es, eine stärkere und leistungsfähigere Rasse zu züchten, die als Lasttier genutzt werden konnte und die Effizienz steigerte.¹⁵ Die Kreuzungszucht und die Inzucht wurden sorgfältig und zweckmässig durchgeführt, wobei die topografische und klimatische Tauglichkeit des Kreuzungsprodukts berücksichtigt wurde. Zugleich versuchte man damit auch wenig geschätzte Kreuzungen wie zum Beispiel *deli* und *kufurd* zu vermeiden (Abb. 1).¹⁶

Aufgrund ihrer grossen Verbreitung in Westanatolien wurden die Yörüken zu Vorreitern der Zucht. Anders als die pastoralen Nomaden in anderen Teilen Anatoliens entwickelten die westanatolischen Yörüken kulturelle Praktiken zur Förderung der Kamelzucht. So übernahmen sie beispielsweise die Kamelkämpfe, das sogenannte Kamelringen, von ihren Vorfahren in Zentralasien, Iran und Afghanistan.¹⁷ Die Tradition der Kamelkämpfe, die angeblich vor 2400 Jahren in Zentralasien begann, wurde in Westanatolien erstmals zu Beginn des 19. Jahrhunderts erwähnt.¹⁸ Obwohl Kamelkämpfe heute als eine Form der Unterhaltung angesehen werden, war das anfängliche Motiv, männliche Kreuzkamele (*tülü*) gegeneinander auszuspielen, um die Auswahl der stärksten Kamele für die Zucht zu treffen.¹⁹ In Ermangelung des heutigen modernen genetischen Verständnisses der Kamelzucht waren praktisches Wissen und Erfahrung nicht nur für die Vermehrung des Bestandes, sondern auch für die Verbesserung der physischen und mentalen Fähigkeiten des Kamels für den Transport von entscheidender Bedeutung. Die anatolischen Nomaden besaßen dafür sowohl die Erfahrung als auch die Fähigkeit. In dieser Hinsicht fungierten sie als Pioniere der Biotechnologie im Osmanischen Reich.

Kreuzungszucht war eine ernstzunehmende Herausforderung, welche nicht nur die Tragfähigkeit der Kamele verbesserte, sondern auch Konzepte von Entfernung und Gewicht neu definierte und die Art des Reisens und des Handelns in Anatolien veränderte. Jedes gekreuzte Kamel verfügte über ein grosses Mass an Kraft und daher die Fähigkeit, schwerere Lasten zu transportieren. Kreuzungszucht gewährleistete insofern eine «biotechnische Lösung» für den wachsenden Markt, der auf Tierkraft setzte. Das Kreuzkamel konnte lange Strecken unter einer Last von bis zu 600 Kilogramm zurücklegen, mehr als doppelt so viel wie ein reinrassiges Kamel.²⁰ Die westanatolischen Kaufleute, die im interregionalen Handel tätig waren, bevorzugten das Kreuzkamel auch wegen seiner Eignung für

das Klima und das Terrain Anatoliens und des Iran. Die hitze- und kälteresistente Rasse vertrug die heissen und humiden Sommer in den westanatolischen Küstenregionen und die strengen Winter im anatolischen Hochland und in den iranischen Steppen.²¹ Ohne die Hilfe des Kreuzkamels hätte man zum Beispiel die Gebirge zwischen Nordostanatolien und dem Westiran nicht überqueren können.²² Die Yörük-Nomaden hatten zum Zweck der Profitsteigerung bewusste Veränderungen des Körperbaus von Kamelen in Kauf genommen, was sie in ihrem Bestreben unterstützte, die Grenzen des osmanischen Handels zu erweitern.

Das Kreuzkamel in Zeiten von Dampf und Diesel

Vom 17. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts hatte sich die Hafenstadt Izmir zu einem bedeutenden Handelszentrum entwickelt und der Güterfernverkehr nahm eine zentrale Stellung ein. Hauptverkehrsmittel im Güterverkehr war das Kamel. Kamelkarawanen zogen quer durch den Iran und Anatolien ans Mittelmeer und transportierten wertvolle Waren und Güter wie zum Beispiel Seide, Angorawolle und Edelsteine. Als Kamele in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch die anatolische Steppe wanderten, war der technische Wandel in Westanatolien bereits im Gang. Das wichtigste Infrastrukturprojekt dieser Zeit war der Aufbau eines Eisenbahnnetzes über Hunderte von Kilometern. Als britische Unternehmer die ersten Pläne für Eisenbahnschienen zwischen Izmir und Aydın und zwischen Izmir und Kasaba vorlegten, die das fruchtbare Ackerland Westanatoliens durchqueren sollten, war das Kamel immer noch unabdingbar für den Transport von Waren und Gütern in der Region. Beispielsweise beschrieben 1858 verschiedene englische Zeitungen die Ankunft von täglich «nicht weniger als 5000 Kamelen» in Izmir, die nur zwei Produkte mit sich führten: Obst und Tabak.²³ Im Jahr 1859 befanden sich 10 000 Kamele und 500 Maultiere auf der Route Izmir–Aydın. Hinzu kamen mindestens 20 000 Kamele, «die auf verschiedenen Routen eingesetzt wurden, um die Produkte vom Landesinneren ans Meer zu befördern».²⁴ So unterschiedlich die Zahlen auch sein mögen, das Kamel als Träger schwerer Lasten zwischen Izmir und dem Landesinneren spielte eine nicht zu unterschätzende Rolle.

Die Förderer der Eisenbahn strebten nach grösseren Profiten durch eine Steigerung der landwirtschaftlichen Produktion und sie wussten, dass dies ohne die Hilfe von Kamelen nicht zu erreichen war. Sie waren sich des Wertes dieser Tiere bewusst. Doch blieb die Frage, wie sie sie am effektivsten und maximal ausgelastet einsetzen konnten. In der Zeitung *Leeds Mercury* beispielsweise argumentierte ein Kommentator 1857, dass die Eisenbahn die Transportkosten um die Hälfte reduzieren würde und «die Kamele, die jetzt lange Strecken zurücklegten,

[...] gewinnbringender für den Transport der Produkte aus den fruchtbaren Tälern in der Umgebung zu den verschiedenen Stationen der Strecke eingesetzt» würden.²⁵ Ein Kommentator in der *Daily News* wies auf einen besonderen Vorteil hin, den Westanatolien im Hinblick auf die Integration der Kamelkraft in das sich entwickelnde Transportnetz habe: «Die Bildung von Strassen – normalerweise notwendig, um die interne Kommunikation zu öffnen – ist in diesem Fall nicht erforderlich», schrieb er und fügte hinzu, dass «für sie [die Kamele] im ganzen Land über Hunderte von Kilometern Wege existieren». Er bemerkte weiter: «Man schätzt, dass bis zur Eröffnung dieser Eisenbahn bis zu 20 000 Kamele, die auf der Durchgangsstrecke von Aidin nach Smyrna eingesetzt werden, als Zubringer für den Transport der Produkte aus den Randbezirken zur Eisenbahn für den Transport nach Smyrna zur Verfügung stehen werden.»²⁶

Im Jahr 1866 wurden die Eisenbahnstrecken Izmir–Aydın und Izmir–Kasaba eingeweiht. Sie stellten die Hauptlinien im Osmanischen Reich dar. In den folgenden Jahrzehnten dehnte sich das westanatolische Eisenbahnnetz nach Osten und Norden aus und umfasste über tausend Kilometer. Die Eisenbahn ermöglichte es, landwirtschaftliche Produkte, Rohstoffe, Fertigwaren und Textilien aus dem Landesinneren schneller und effizienter als je zuvor in die Hafenstadt Izmir zu transportieren. Sie förderte den Fluss von natürlichen Ressourcen vom Land in die Stadt und trug zur Erhöhung der Interkonnektivität zwischen dem Landesinneren und der Küste bei. Darüber hinaus senkte die Eisenbahn die Transportkosten und den Zeitaufwand drastisch. Waren zuvor die Entfernungen im Kameltempo zurückgelegt und die Reisedauer in Wochen und Tagen angegeben worden, wurde diese nun in Stunden und Minuten gemessen.

Die Eisenbahn veränderte die Art und Weise, wie Menschen reisten und Handel trieben, grundlegend. Sie revolutionierte den Güterverkehr, indem sie grosse Warenmengen in kürzerer Zeit billiger und pünktlich lieferte. Sie löste jedoch das Kamel als traditionelles Transportmittel nicht ab. Die hybriden Kamele blieben ein unverzichtbarer Bestandteil des durch die Technologie neu definierten Transportsystems Westanatoliens, aber ihre Rolle veränderte sich. Hatten sie zuvor zwischen dem Landesinneren und dem Hafen verkehrt, kamen sie im Zeitalter des Dampfs zwischen den produzierenden Distrikten und den Bahnstationen zum Einsatz. Da das Schienennetz grobmaschig war, blieben die Kaufleute auf Karawanen angewiesen, um landwirtschaftliche Ressourcen und Rohstoffe aus abgelegenen Bezirken zu gewinnen. Wie James Carlile McCoan berichtet, begannen Kameltreiber ab 1866 «als Zubringer und nicht mehr als Rivalen der Eisenbahn zu fungieren».²⁷ So wurden zwischen Kütahya und Alaşehir insgesamt 30 000 Kamele eingesetzt, nachdem in Alaşehir 1875 der östliche Endbahnhof der Izmir-Kasaba-Bahn errichtet worden war.²⁸ In ähnlicher Weise war die Stadt Dinar am östlichen Ende der Bahnstrecke Izmir–Aydın ein Sammelpunkt, wo

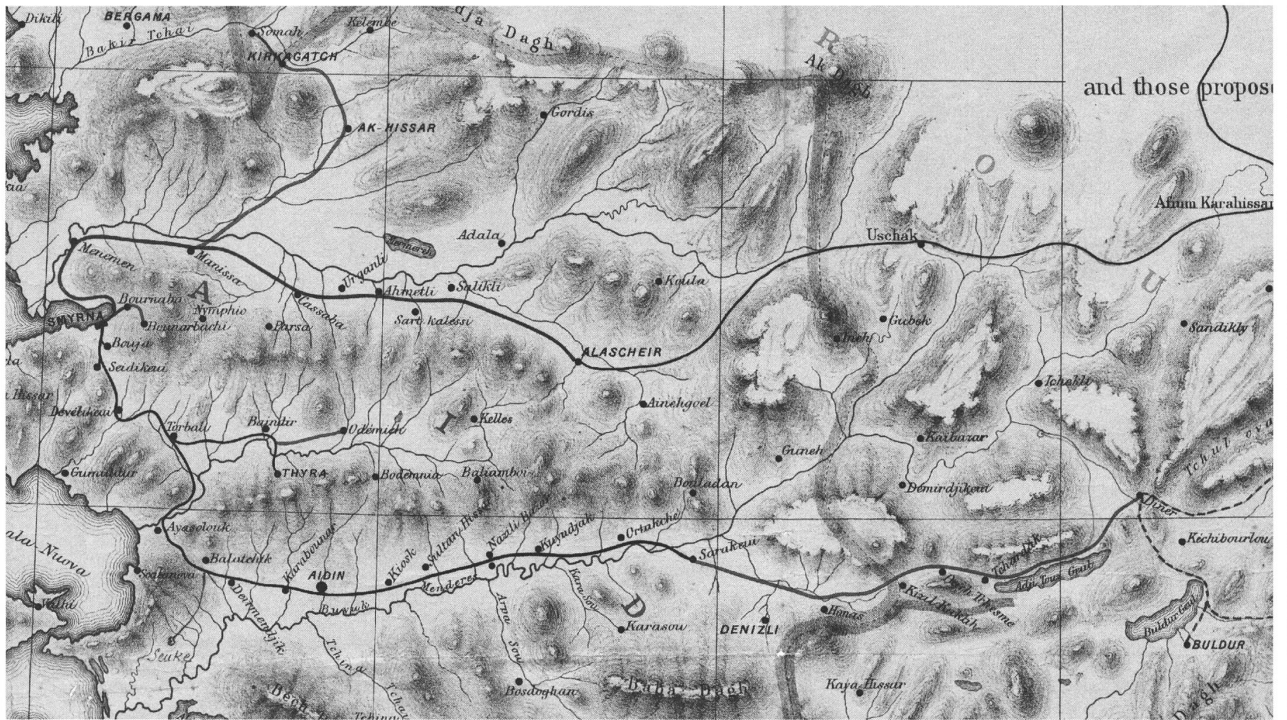


Abb. 2: Westanatolisches Eisenbahnnetz, 1880er-Jahre. (Ausschnitt aus Map of S. W. Portion of Asia Minor. Shewing the Railways already constructed and those to be constructed by the Ottoman Railway Co. [Smyrna–Aidin]. January, 1884, Osmanisches Archiv, HRT_h 1744)



Abb. 3: Beladene Kamele am Kai von Izmir, um 1880–1890.
(Rijksmuseum, RP-F-F00998-AP)

Kameltreiber auf die Ankunft von Güterzügen warteten, um Fracht ins Landesinnere zu befördern.²⁹ Während die Eisenbahn von Izmir aus ihre Fangarme über Westanatolien ausstreckte, fanden Kameltreiber ihre Rolle als Zubringer und Verteiler (Abb. 2).

In *The Horse in the City. Living Machines in the Nineteenth Century* stellen Clay McShane und Joel Tarr die Aussage infrage, dass die Industrialisierung die Nutzung von Tierkraft ausschliesse, und argumentieren gegen die Verallgemeinerung, dass «der Kohlekraftstoff den Haferkraftstoff praktisch eliminiert» habe.³⁰ McShane und Tarr zeigen auf, welch wichtigen Platz Pferde im Nordamerika des 19. Jahrhunderts in Zeiten der Industrialisierung einnahmen und dass Pferde unverzichtbare Kraftquellen für die industrielle und wirtschaftliche Entwicklung in den Städten waren. Eine ähnliche Behauptung lässt sich für Kamele im Westanatolien des 19. Jahrhunderts aufstellen. Kamele und dampfgetriebene Wagen konkurrierten miteinander und standen einander gegenüber, aber schliesslich ergänzten sie sich in ihrer Funktion als Transportmittel.

Die Kamelpopulation in Westanatolien nahm während des 19. Jahrhunderts nicht ab, da der Bedarf an Tierkraft zum Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse und anderer Güter stieg. Als wichtigstes Lasttier der Region dominierte das Kamel Stadt und Land auch nach den dramatischen Veränderungen, die durch die Dampfmaschinen herbeigeführt worden waren. Im Landesinneren verbanden Kamele das Hinterland mit der Eisenbahn, während sie in der Stadt die Fracht von den Bahnhöfen zu den Lagerhäusern transportierten (Abb. 3).³¹ Schätzungen der Kamelpopulation in den Jahren nach der Eröffnung der Eisenbahnlinien bestätigen die sich verstärkende Beziehung, die zwischen Kamelen und dampfbetriebenen Waggons bestand. Im Jahr 1866 wurde noch fast die Hälfte des Verkehrs mit Kamelen abgewickelt.³² 1872 berichtete Carl von Scherzer, dass von 45 000 Kamelen in Anatolien 9000 in den Bezirken Aydın und Turgutlu eingesetzt wurden.³³ Die Arbeit des Kamels im Einklang mit der Eisenbahn zeugt davon, wie im späten Osmanischen Reich traditionelle und moderne Transportmittel nicht nur koexistierten, sondern sich gegenseitig ergänzten.

Die Dampfeisenbahn und das Kamel blieben bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts voneinander abhängig. Die Landbewohnerinnen und -bewohner Westanatoliens nutzten weiterhin die Kraft der Kamele, um Ressourcen aus den Gebieten ausserhalb der Reichweite der Eisenbahn zu gewinnen. Ab den 1950er-Jahren verloren Kamele jedoch massiv an Bedeutung, als Kraftfahrzeuge zu einem allgegenwärtigen Bestandteil des Verkehrsnetzes in der modernen Türkei wurden. Mit anderen Worten: Während sich Kamele ins Eisenbahnnetz integrieren konnten, weil die dampfbetriebenen Lokomotiven nur einen Teil der Karawanenzüge ersetzten, löste der Verbrennungsmotor viel mehr ab, auch einen Teil des Eisenbahnnetzes. 1950 gab es in der Türkei mehr als 110 000 Kamele, überwiegend im südwestlichen und südlichen Teilen Anatoliens.³⁴ Bis 1970 ging ihre Zahl auf ein Drittel zurück. 1990 gab es im Land 2000 und im Jahr 2000 nur noch 1350 Kamele.³⁵ Mit dem Aufkommen der Verbrennungsmotoren verloren die anatolischen Kamele ihre Funktion als Lasttiere, ihre Zahl ging um mehr als 90 Prozent zurück. Heute sind sie allenfalls noch als touristisches Objekt zu sehen.

Schlusswort

Kreuzkamele waren ein integraler Bestandteil des landwirtschaftlichen und kommerziellen Wandels Westanatoliens und der Entwicklung von Izmir als dem grössten Hafen der Region und Tor zum Mittelmeer. Die Expansion der Landwirtschaft und der verarbeitenden Industrie sowie Fortschritte in der Transporttechnologie führten im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert zu einer wachsenden Nachfrage nach Kreuzkamelen. Die Bewohnerinnen und Bewohner

Westanatoliens nutzten die Arbeitskraft der Kreuzkamele mehr als die aller anderen Lasttiere und profitierten von ihren logistischen Leistungen. Karawanen mit Tausenden von Kamelen zogen durch ganz Anatolien und transportierten landwirtschaftliche Güter, Textilien, Tierhäute, Salz, Edelsteine und Mineralien. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Kamele für das Aufblühen von Handel und Produktion in Westanatolien während der spätoosmanischen Zeit mitverantwortlich waren.

In einem Artikel über den Diebstahl von Milch im England des 17. Jahrhunderts stellte Erica Fudge die Frage: «If the peasant laborers and smallholders of early modern England worried about their livestock – which they did – shouldn't we, as historians, be concerned about them too?»³⁶ Ich habe ebenso gefragt: Wenn Kamele für nomadische Hirtinnen, Landbesitzer, Bäuerinnen, Händler, Vermittlerinnen, Eisenbahnförderer und andere Akteurinnen im Handels-, Landwirtschafts- und Industrienetzwerk Westanatoliens von Bedeutung waren, warum sollten sie für uns als HistorikerInnen des Osmanischen Reichs nicht auch wichtig sein? Die Behauptung, dass Kamele vollständig und plötzlich durch dampfgetriebene Lokomotiven ersetzt wurden,³⁷ trifft nicht zu. Mit ihrer besonderen Konstitution und ihren Fähigkeiten hatten gerade die Kreuzkamele nachhaltigen Einfluss auf die Gestaltung der Infrastruktur und Wirtschaft. Ohne ihren Einsatz wäre das gesteigerte Handelsvolumen und die Versorgung lokaler und transregionaler Gesellschaften mit Gütern kaum zu bewältigen gewesen. Auch wenn sie von der Geschichtsschreibung weitgehend unberücksichtigt blieben, waren Kreuzkamele wichtige, geschichtsprägende Akteure. Wenn wir sie in die historische Erzählung einbeziehen, können wir ein genaueres Bild der komplexen Beziehungen zwischen Menschen, Natur und Technik zeichnen und die Art und Weise verändern, wie wir über das osmanische «eco-empire» denken.

Anmerkungen

- 1 «Tulln: Kamel-Skelett aus Zeit der Türkenkriege gefunden», *Die Presse*, 2. 4. 2015, www.diepresse.com/4699660/tulln-kamel-skelett-aus-zeit-der-turkenkriege-gefunden (27. 4. 2021); Alfred Galik et al., «A Sunken Ship of the Desert at the River Danube in Tulln, Austria», *PloS One* (2015), 10.1371/journal.pone.0121235 (27. 4. 2021).
- 2 Für den Animal Turn vgl. Harriet Ritvo, «On the Animal Turn», *Daeidalus. Journal of the Academy of Arts and Sciences* 4 (2007), 118–122.
- 3 Suraiya Faroqhi (Hg.), *Animals and People in the Ottoman Empire*, Istanbul 2010; Alan Mikhail, *The Animal in Ottoman Egypt*, New York 2014; ders., «Unleashing the Beast: Animals, Energy, and the Economy of Labor in Ottoman Egypt», *American Historical Review* 118 (2013), 317–348; ders., «Animals as Property in Early Modern Ottoman Egypt», *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 53 (2010), 621–652; Semih Çelik, «It's a Bad Fate to be Born Near a Forest: Forest, People and Buffaloes in Mid-Nineteenth Century North-Western Anatolia», in Onur İnal, Yavuz Köse (Hg.), *Seeds of Power. Explorations in Ottoman Environmental History*, Winwick Cambridgeshire 2019, 111–133.

- 4 Mikhail (wie Anm. 3), 9.
- 5 Donald Quataert, «The Age of Reforms, 1812–1914», in Halil İnalcık, Donald Quataert, Suraiya Faroqhi, *An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1600–1914*, Bd. 2, Cambridge 1997, 759–943, hier 817.
- 6 «Turkey in Asia», *The London Times*, 15. 4. 1854, 8.
- 7 Für das Karawanennetzwerk im Osmanischen Reich, vgl. Franz Taeschner, *Das anatolische Wegenetz nach osmanischen Quellen*, Leipzig 1924; Usha M. Luther, *Historical Route Network of Anatolia (Istanbul-Izmir-Konya), 1550s to 1850s. A Methodological Study*, Ankara 1989.
- 8 Beispielsweise im Jahr 1830 hatte die Karawane von Bagdad nach Aleppo 5000 und von Basra nach Aleppo 6000 Kamele. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bestand die Täbris-Trabzon-Karawane aus 15000 bis 16000 Kamelen, vgl. Quataert (wie Anm. 5), 819.
- 9 Rudolf Fitzner, *Anatolien. Wirtschaftsgeographie*, Berlin 1902, 37. Ein Kamel trägt 250–300 Kilogramm, ein Pferd 200–220 Kilogramm und ein Maultier 80–90 Kilogramm, vgl. Quataert (wie Anm. 5), 817.
- 10 Die frühesten archäologischen Funde aus Westanatolien über die Kreuzung von Dromedarweibchen und rein baktrischen Männchen stammen aus der römischen Zeit. Vgl. Daniel T. Potts, «Camel Hybridization and the Role of Camelus Bactrianus in the Ancient Near East», *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 47/2 (Januar 2004), 143–165, hier 160.
- 11 Johann Ludwig Burckhardt, *Bemerkungen über die Beduinen und Wahaby, gesammelt während seinen Reisen im Morgenlande von dem verstorbenen Johann Ludwig Burckhardt*, Weimar 1831, 157.
- 12 Jefferson Davis, Henry C. Wayne, Colonel F. Colombari, *Report of the Secretary of War. Communicating, in Compliance with a Resolution of the Senate of February 2, 1857, Information Respecting the Purchase of Camels for the Purposes of Military Transportation*, Washington, DC, 1857, 77.
- 13 Robert Hartmann, «Studien zur Geschichte der Haustiere», *Zeitschrift für Ethnologie* (1869), 66–79, hier 79.
- 14 «The Use of Camels for Transport in Turkey», *Journal of the Royal Society of Arts* 57/2970 (22. 10. 1909), 991 f., hier 991; John Henry Steel, *A Manual of the Diseases of the Camel and of His Management and Uses*, Madras 1890, 2 f.; Canan Çakırlar, Rémi Berthon, «Caravans, Camel Wrestling and Cowrie Shells: Towards a Social Zooarchaeology of Camel Hybridization in Anatolia and Adjacent Regions», *Anthropozoologica* 49/2 (2014), 237–252, hier 241.
- 15 Potts (wie Anm. 10), 156.
- 16 Xavier de Planhol, *Les fondements géographiques de l'histoire de l'Islam*, Paris 1968, 43 f.; Richard Tapper, «One hump or Two? Hybrid Camels and Pastoral Cultures», *Production pastorale et société* 16 (1985), 55–69.
- 17 Für Kamelkämpferfeierlichkeiten in der Türkei vgl. Vedat Çalışkan, «Geography of a Hidden Cultural Heritage: Camel Wrestling in Western Anatolia», *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* 2/8 (Oktober 2009), 123–126; ders., *Kültürel Bir Mirasın Coğrafyası. Türkiye’de Deve Güreşleri*, Selçuk 2010; Erik Cohen, «Human-initiated Animal Fights», in Janette Young, Neil Carr (Hg.), *Domestic Animals, Humans, and Leisure Rights, Welfare, and Wellbeing*, London 2018, 194–196.
- 18 Vgl. dazu etwa Samuel Griswold Goodrich, *Tales of Animals. Comprising Quadrupeds, Birds, Fishes, Reptiles, and Insects*, London 1835, 85 f.
- 19 Çakırlar, Berthon (wie Anm. 14), 242.
- 20 Tapper (wie Anm. 16), 57–59.
- 21 Theodore Bent, «The Yourouks of Asia Minor», *The Journal of the Anthropological Institute of Great Britain and Ireland* 20 (1891), 269–276, hier 272; Fitzner (wie Anm. 21), 37.
- 22 Karl Kannenberg, *Kleinasien Naturschätze. Seine wichtigsten Tiere, Kulturpflanzen und Mineralschätze vom wirtschaftlichen und kulturgeschichtlichen Standpunkt*, Berlin 1897, 25; Arnold Leese, *A Treatise on the One-humped Camel in Health and in Disease*, Stanford 1927, 133.

- 23 *The Daily News*, 17. 11. 1858, 4; *The Belfast News-Letter*, 19. 11. 1858, 2.
- 24 «The Ottoman Railway from Smyrna to Aidin», *Illustrated London News*, 23. 5. 1857, 14.
- 25 «The First Railroad in Turkey Proper», *The Leeds Mercury*, 8. 4. 1858, 2.
- 26 «Ottoman Railway (Smyrna to Aidin)», *The Daily News*, 7. 5. 1861, 7.
- 27 Carlile McCoan, «Public Works in Asiatic Turkey: Existing and Projected», *Fraser's Magazine* 18/108 (1878), 697–712, hier 702.
- 28 «Die Häfen der Levante und die Wirthschafts- und Verkehrsverhältnisse Vorderasiens», *Archiv für Post und Telegraphie* 23 (1884), 705–716, hier 713.
- 29 «Handel Smyrnas», *Asien. Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft und der Münchner Orientalischen Gesellschaft* 5 (1906), 173–184, hier 173.
- 30 Clay McShane, Joel Tarr, *The Horse in the City. Living Machines in the Nineteenth Century*, Baltimore 2011, 14.
- 31 Henry S. McLean, *Around the World*, Chicago 1886, 151; T. H. Norton, «Smyrna», in *Commercial Relations of the United States with Foreign Countries During the Year 1905*, Washington, DC, 1906, 361.
- 32 Reşat Kasaba, *The Ottoman Empire and the World Economy. The Nineteenth Century*, Albany 1988, 99.
- 33 Carl von Scherzer, *Smyrna. Mit besonderer Rücksicht auf die Geographischen, Wirthschaftlichen und Intellectuellen Verhältnisse von Vorder-Kleinasien*, Wien 1873, 194.
- 34 İbrahim Yarkın, *Keçi-deve-domuz yetiştirmesi*, Ankara 1965.
- 35 Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), Live Animals Dataset, www.fao.org/faostat/en/#data/QA (27. 4. 2021).
- 36 Erica Fudge, «Milking Other Men's Beasts», *History and Theory* 52/4 (2013), 13–28, hier 21.
- 37 A. Nedim Atilla, *İzmir Demiryolları*, Izmir 2014, 105 f.

Résumé

Le chameau hybride comme moyen de locomotion et de transport en Anatolie occidentale. Le point de vue de l'animal de bât

Le chameau d'Anatolie est issu d'un croisement entre un chameau de Bactriane mâle à deux bosses et un dromadaire arabe femelle à une bosse. Ce chameau hybride était un animal d'élevage très recherché en Anatolie ottomane, se révélant plus fort et plus puissant que les chameaux de race pure et donc mieux adapté au transport de charges. À la fin de la période ottomane, du milieu du XVIII^e siècle à la Première Guerre mondiale, le chameau hybride était une source d'énergie vitale pour le transport des marchandises et des biens. Les habitants de l'Anatolie occidentale ont utilisé l'énergie du chameau hybride plus que toute autre bête de somme. Cet animal a conservé son utilité même après le développement d'un réseau ferroviaire dans la région entre la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e. Cet article examine l'importance du chameau anatolien hybride dans le contexte de la transformation économique et technique de l'Anatolie occidentale à la fin de la période ottomane.

(Traduction: Alexandre Elsig)