

INES KOHL

## **FLUCHT UND MIGRATION DURCH DIE SAHARA: TUAREG, AKTEURE EINES TRANSNATIONALEN NETZWERKS**

Bevor MigrantInnen und Flüchtlinge aus Westafrika und dem Sahel an die Mittelmeerküste gelangen, müssen sie die Sahara durchqueren. Das Passieren der größten Trockenwüste der Erde ist anstrengend und gefährlich und es bedarf spezieller Ausrüstung und logistischer Unterstützung. Die Tuareg sind über die Jahre zu den Hauptakteuren im Geschäft mit Grenzüberschreitungen und Sahara-Durchquerungen geworden. Ihr Sahara-Know-how, ihre verwandtschaftlichen und tribalen Netzwerke über die Grenzen hinweg und das geschickte Einsetzen multipler Identitäten ermöglicht es ihnen, eine ökonomische Nische zu besetzen: als Transporteure durch die Sahara.

### **Arlit/Niger, im Jänner 2012**

„Agence de Voyage“ steht auf dem liebevoll handbemalten Schild, das die kleine Lehmhütte mitten in Arlit, der Uran-Abbaustadt<sup>1</sup> im Nord-Niger, ziert. In der Hütte steht ein alter Schreibtisch, auf dem Listen mit Namen von Passagieren liegen. An der mit dunkelrotem Stoff verkleideten Wand hängen Fotos, die wie in einer touristischen Werbung zeigen, wie die Agentur ihre Passagiere nach Algerien und Libyen befördert: 28 bis 32 Personen sitzen, fein säuberlich gereiht, auf einem Toyota Pickup; jede von ihnen hat einen Wasserkanister bei sich.

Vor der Hütte sitzt Aghali, bekleidet mit einem orangefarbenen „bazin“, einem gestärkten Gewand aus Damast, und einem schwarzen „tagelmust“, der traditionellen Kopfbedeckung der Tuareg-Männer. Aghali ist der Verantwortliche, wenn der Chef der „Agentur“ seine Dependance in Tahua besucht. Zudem ist er „kamosho“, ein „Passagier-Anwerber“, und er arbeitet als Guide, der die Passagiere zu Fuß führt.

<sup>1</sup> In Niger betreibt der französische Kernenergiekonzern und Weltmarktführer in der Nukleartechnik AREVA die größten Uranminen der Welt: Somair (Exploration seit 1971), Cominak (seit 1978) und Imouraren (geplante Eröffnung 2016).



„Reiseagenturen“ in Niger organisieren und registrieren potentielle Passagiere für die Reise nach Libyen und/oder Algerien und vermitteln den Transport (Arlit, Jänner 2012)



Klassischer Transport der Tuareg (afrod genannt) durch die Sahara nach Libyen und/oder Algerien. 28 bis 32 Passagiere finden Platz auf einem Toyota Pickup (Arlit, Jänner 2012)

Vor dem Libyenkrieg, erklärt Aghali, seien die Autos bis Djanet gefahren und hätten die Passagiere in den Gärten vor dieser Oasenstadt im Südosten Algeriens abgesetzt. Im Zuge des Krieges wurden jedoch die Kontrollen der algerischen und nigrischen Sicherheitskräfte verschärft. Seitdem traut sich kaum mehr ein Chauffeur mit seiner illegalen Fracht

bis nach Djanet. Stattdessen müssen die Passagiere bis zu 70 Kilometer vor dem Ort aussteigen, mitten in der Sahara. Dadurch ist ein neuer Berufszweig entstanden: der des Guide, eines ortskundigen Führers, der die Passagiere zu Fuß nach Djanet und oft gleich weiter über das Tafellet-Gebirge nach Libyen bringt.

Rhissa, einer der Chauffeure, kommt vorbei, holt seine Passagierliste ab und beklagt sich über die zunehmende Gefährlichkeit der Reise aufgrund vermehrter Militärkontrollen entlang der Strecke. Auf meine Frage, warum er dennoch als Chauffeur arbeite, antwortet er mir: „Was sollen wir denn sonst tun!? Wir alle haben Familien, unsere Kinder haben Hunger, wovon sollen wir leben? Von Luft? Im Niger gibt es keine Arbeit. Der Staat tut nichts, um uns zu helfen. Entweder werden wir alle Rebellen oder Banditen oder wir packen unsere Toyotas mit Passagieren und Benzin voll. *Iban eshughl* – keine Arbeit, das ist unser Problem!“<sup>2</sup>

### **Handel, Schmuggel und Migration**

Die Tuareg (Imajeghen/Imuhagh/Imushagh)<sup>3</sup> – diese eine Variante des Berberischen sprechende, Viehzucht betreibende und in der Vergangenheit überwiegend nomadisch lebende Gruppe in der zentralen Sahara und im Sahel – können schon lange nicht mehr allein von der Viehzucht leben. Also mussten die verarmten Nomaden neue Lebens- und Überlebensstrategien entwickeln. Ein gutes ökonomisches Standbein war für längere Zeit der Wüstentourismus in Niger, Algerien und Libyen, der den

2 Das Gespräch mit Aghali und Rhissa (Namen geändert) fand am 1. Jänner 2012 in Arlit statt. Eine ähnliche Passage wurde veröffentlicht in: Ines Kohl: Die Sahara, ein schwelendes Pulverfass? Wirtschaftliche und politische Machtspiele. In: International. Die Zeitschrift für Internationale Politik II, 2012, S. 12–16. Siehe auch: Dies.: Beautiful Modern Nomads: Borderliner-Tuareg between Niger, Algeria and Libya. Berlin: Reimer 2009; Dies.: Terminal Sahara. Sub-Saharan migrants and Tuareg stuck in the desert. In: Stichproben. Wiener Zeitschrift für kritische Afrikastudien, Nr. 28, 2015, S. 55–81.

3 Tuareg ist eine Fremdbezeichnung, die von der Bevölkerung nicht oder nur in bestimmten Kontexten (wie zum Beispiel im Tourismus) verwendet wird, die jedoch Eingang in den europäischen Sprachgebrauch gefunden hat. Die emischen Termini variieren je nach Region und Dialekt: Imuhagh in Algerien und Libyen, Imushagh in Mali und Imajeghen in Niger. Das in vielen Umschriften gebräuchliche „gh“ wird als im Rachen gebildetes r ausgesprochen. Aufgrund der breiten Leserschaft dieses Sammelbandes verwende ich zum besseren Verständnis den Begriff Tuareg (Pl.): Sg. fem.: Targia, Sg. mask: Targi. Wichtig ist hierbei anzumerken, dass Tuareg schon der Plural ist. Es gibt keine „Tuaregs“!

Tuareg Arbeitsmöglichkeiten als Agenturleiter, Fahrer der Toyotas, Führer, Chameliers und Köche geboten hat.<sup>4</sup>

Doch seit den ersten Entführungen von TouristInnen im Jahr 2003 gilt die Sahara als eine Zone der Unsicherheit und der Tourismus ist schlagartig eingebrochen. Der von den USA initiierte „Krieg gegen den Terror“, die damit verbundene zunehmende Militarisierung der Sahara und des Sahel,<sup>5</sup> die Hegemoniebestrebungen einiger Staaten und die Zunahme terroristischer Aktivitäten und die Entstehung krimineller Netzwerke sind die Gründe für die chaotische und teilweise undurchsichtige Situation in der Region. Die unterschiedlichen Akteure sind miteinander schwer auszumachen, verschiedene Länder versuchen, von der Lage machtpolitisch zu profitieren und es gibt ein internationales geopolitisches Interesse an der Region und deren Ressourcen. Vor diesem Hintergrund kommt es außerdem dazu, dass, wie etwa in Mali, im politischen Diskurs eine bewusste Vermischung islamistischer Gruppen mit den Tuareg stattfindet, um deren politische Forderungen nach Unabhängigkeit zu diskreditieren.<sup>6</sup>

Was den Tuareg als Handlungsmöglichkeit letztlich bleibt, ist die Entwicklung von Strategien in den Bereichen des translokalen und transnationalen<sup>7</sup> Handels, des Schmuggels und der Migration – drei Bereiche, die miteinander verschwimmen und in denen die Tuareg eine Führungsposition einnehmen. Ihr Know-how, wie man die Sahara durchqueren

4 Siehe Ines Kohl: The Lure of the Sahara. Implications of Libya's Desert-Tourism. In: The Journal of Libyan

Studies, Vol. 3, No. 2, 2002, S. 56–69. Dies.: Wüstentourismus in Libyen: Auswirkungen, Folgen und lokale Wahrnehmungen. Eine anthropologische Fallstudie aus der Oase Ghat. Diskussionspapiere DKP 94: Berlin 2003; Marko Scholze: Moderne Nomaden und fliegende Händler: Tuareg und Tourismus in Niger. Berlin: LIT Verlag 2009.

5 Durch AFRICOM, dem US-Militärkommando für Afrika, und diversen französischen und US-Militäreinsätzen (Operation Flintlock, Barkhane).

6 Ines Kohl: Jugendkultur oder Re-Ethnisierung einer Nomadengesellschaft. Über Fremdwahrnehmungen und aktuelle Identitätskonstruktionen von Tuareg im Niger. In: Mita Banerjee, Andrea Blätter, Anton Escher (Hg.): *Re-Ethnisierung, Repräsentation von Indigenität und gelebte Bikulturalität* (Intercultural Studies 2). Heidelberg: Winter Verlag 2015, S. 131–140. Siehe auch: Dies.: Kein Frieden in Mali. Hintergründe des gescheiterten Friedensprozesses zwischen Tuareg und dem mali-schen Zentralstaat. In: *International*, H. 3, 2015, S. 46–51; Jeremy Keenan: *The Dark Sahara. America's War on Terror in Africa*. New York: Pluto Press 2009; Ders.: *The Dying Sahara. US Imperialism and Terror in Africa*. New York: Pluto Press 2013.

7 Zu den Begriffen translokal und transnational siehe Ulrike Freitag: Translokalität als Zugang zur Geschichte globaler Verflechtungen. 2005 (<http://www.hsozkult.de/article/id/artikel-632>, 17. September 2015).

und in ihr überleben kann, macht sie zu SpezialistInnen in der Wüste. Es sind Fähigkeiten, die sie bereits in frühester Kindheit erlernen. Dadurch konnten die Tuareg einen transnationalen Handlungsraum in der zentralen Sahara etablieren. Sie stellen die Fahrzeuge und transportieren Waren und Menschen über die Grenzen – zum einen Tuareg selbst, die in Algerien und Libyen unter al-Gaddafi bessere Lebens- und Arbeitsbedingungen vorfanden und die sich auch noch heute regelmäßig zwischen den Staaten hin- und herbewegen;<sup>8</sup> zum anderen subsaharische Flüchtlinge und MigrantInnen auf dem Weg nach Europa.

### **Flucht oder Migration?**

Gemäß der Genfer Flüchtlingskonvention von 1951 sind Flüchtlinge Personen, denen in ihrem Herkunftsland Verfolgung droht und die sich demnach zur Flucht gezwungen sehen. Als MigrantInnen werden in Abgrenzung dazu im wissenschaftlichen und politischen Diskurs meist Personen bezeichnet, die aus eigenem Antrieb ihren wirtschaftlichen Status durch das Verlassen ihrer Herkunftsregion zu verbessern suchen. Im Fall der WestafrikanerInnen und SubsaharierInnen handelte es sich lange Zeit in erster Linie um MigrantInnen, die aufgrund der prekären wirtschaftlichen Situation in ihren Heimatländern und ihrer Armut versuchen, in ökonomisch bessergestellte Maghrebstaaten oder nach Europa zu gelangen. Seit sich jedoch islamistisch motivierte Terrorgruppen in der Sahara und im Sahel ausbreiten, vor allem Boko Haram in Nigeria, in Kamerun und im Tschad, sehen sich viele BewohnerInnen dieser Länder zur Flucht gezwungen. Für sie stellt die Durchquerung der Sahara die einzige Möglichkeit dar, um an die Mittelmeerküste und in weiterer Folge nach Europa zu gelangen, seit der sechs Meter hohe Grenzzaun zwischen Marokko und Spanien (um die Enklave Melilla) die Versuche fast aussichtslos macht, auf diesem Weg in die EU zu gelangen.

Die italienische NGO Reseau Exodus / Bambini nel Deserto<sup>9</sup> zählte im Jahr 2013, wie viele Personen sich pro Monat auf den Weg durch die

8 Für junge männliche Tuareg habe ich deshalb den Begriff „borderliner“ gewählt. „The anthropological term borderliner (border crosser) designates something entirely different from the borderliner syndrome in psychiatry. In anthropology it designates groups of people, who live on state borders and who specialize in benefiting from crossing these borders on a regular basis“ (Kohl, Beautiful Modern Nomads, S. 11). Siehe auch: Ines Kohl: GrenzgängerInnen. In: Fernand Kreff, Eva-Maria Knoll, Andre Gingrich (Hg.): Lexikon der Globalisierung. Frankfurt: Suhrkamp 2011, S. 133–137.

9 Reseau Exodus: Bulletin sur le flux migratoires, Nr. 20, 2014 (<http://www.exodus-programma.org/documents.html>, 17. September 2015).

Sahara machten, und untersuchte in diesem Zusammenhang die Route von Agadez über Dirkou nach Libyen. Bei den Zahlen handelt es sich um mit Unterstützung der NGO offiziell erhobene Daten der nigrischen Regierung, die auf Kontrollen an einem Checkpoint (genannt „barrière“) in Agadez basieren. Jeder Transporteur muss seine Passagiere registrieren lassen und pro Kopf einen gewissen Betrag bezahlen. Obwohl es sich durchwegs um Passagiere handelt, die weder Reisepässe noch Visa besitzen, können sich die Personen ohne Probleme innerhalb der CEDEAO/ECOWAS (der Afrikanischen Wirtschaftsgemeinschaft) bewegen. Ein kleineres oder größeres „Bakschisch“<sup>10</sup> genügt dafür. Im Niger ist es – solange das Fahrzeug und seine Passagiere registriert werden – somit legal, einen Toyota oder Lkw mit „Sans Papiers“<sup>11</sup> zu beladen und bis an die Grenzen von Algerien oder Libyen zu bringen. Mit der Überquerung der Grenze ändert sich das allerdings: Der legale Transport wird zu einem illegalen Migrationsunternehmen.

Reseau Exodus schätzt die tatsächliche Zahl der Personen, die die Sahara 2013 durchquert haben, jedoch auf das Doppelte bis Dreifache der offiziellen Zahlen, da sich nicht alle Transporteure an die erwähnte Regel halten und sich, ohne die „barrière“ zu passieren auf den Weg machen und dann auch die weiteren zahlreichen Checkpoints bis zur libyschen Grenze umgehen.<sup>12</sup>

Offiziell haben zwischen März bis Dezember 2013 40.350 MigrantInnen und Flüchtlinge auf 1.340 Fahrzeugen die Strecke passiert. Es handelte sich größtenteils um Männer und nur um 435 Frauen. Gezählt wurden rund 21.000 nigrische und 19.000 ausländische StaatsbürgerInnen –; die meisten von ihnen stammten aus Ghana, Nigeria, Burkina Faso, Mali,

10 Bakschisch: ursprünglich: Trinkgeld für Dienstleistungen oder Gefälligkeiten. Durch die Gabe von Bakschisch sollen etwa auch Verwaltungsvorgänge beschleunigt werden.

11 Sans Papiers: Menschen ohne Identitäts-, Aufenthalts- oder Reisedokumente.

12 Siehe auch Julien Brachet: *Migrations transsahariennes. Vers un désert cosmopolite et morcelé* (Niger). Bellecombe-en-Bauges: Editions du croquant 2009; Ders.: *From One Stage to the Next: Transit and Transport in (trans) Saharan Migrations*. In: Heine De Haas, Mohamed Berriane (Hg.): *African Migrations Research: Methodologies and Methods*. Trenton, NY: Africa World Press 2012, S. 91–113; Ders.: *Stuck in the Desert. Hampered Mobility among Transit Migrants in Northern Niger*. In: Jocelyne Streiff-Fénart, Aurelia Wa Kabwé-Segatti (Hg.): *The challenge of the threshold. Border closures and migration movements in Africa*. Lanham: Lexington Books 2012, S. 73–88; Ders.: *Movements of People and Goods. Local Impacts and Dynamics of Migration to and through the Central Sahara*. In: James McDougall, Judith Scheele (Hg.): *Saharan Frontiers. Space and Mobility in Northwest Africa*. Bloomington, IN: Indiana University Press 2012, S. 238–256.

Senegal und Gambia, ein kleinerer Teil aus Guinea, Sierra Leone, Benin, Togo, Kongo und Kamerun. Während die nigrischen Passagiere im Allgemeinen nach Libyen reisen, um dort zu arbeiten,<sup>13</sup> haben die Angehörigen der meisten anderen Nationalitäten das Ziel Europa. Die nationalstaatliche Verteilung der Passagiere spricht für sich und verdeutlicht die prekäre Situation aufgrund der fehlenden legalen Einreisemöglichkeiten in die EU.

Viele Akteure in den Anrainerstaaten der Sahara bieten inzwischen Möglichkeiten der Saharadurchquerungen an, doch hat sich Niger mit seiner Stadt Agadez in den letzten Jahren zum Hotspot entwickelt. Seit dem Jahr 2015 erwägt die EU, in Kooperation mit dem nigrischen Staat, dem UNHCR (dem Flüchtlingshochkommissariat der UNO) und der IOM (Internationale Organisation für Migration), in Agadez eine Art Asylzentrum für AfrikanerInnen einzurichten.<sup>14</sup>

### **Der Transport durch die Sahara**

Betrachten wir im Folgenden die Routen durch die Sahara und die dortigen Akteure. Von Nord-Niger aus führen zwei Routen mit unterschiedlichen Akteuren und Transportmöglichkeiten nach Algerien und nach Libyen:

#### *Agadez/Arlit – Tamanrasset/Djanet – Ghat/Ubari*

Diese Strecke wird lokal als „afrod“ bezeichnet, mit Toyota Pick-ups befahren und fast ausschliesslich von Tuareg betrieben. Die Bezeichnung afrod leitet sich vom Französischen „la fraude“ („Schmuggel“) ab und ist seit den 1960er Jahren gebräuchlich. Auf dieser Strecke wurden ursprünglich – zunächst noch mit Kamelen, ab den 1980er Jahren dann mit einem Toyotamodell, das die Tuareg Toyota Station nennen – subventionierte Grundnahrungsmittel (unter anderem Trockenmilchpulver, Tomaten in der Dose, Speiseöl, Zucker, Nudeln, Reis) von Algerien und Libyen in den verarmten nigrischen Norden transportiert. Diese „second

13 Vor dem Krieg war Libyen auf ausländische Arbeitskräfte angewiesen (Hanspeter Mattes: Ausländer und Minderheiten in Libyen. Revolutionäre Ideologie und politische Praxis. In: Gerd Becker, Peter Karrer [Hg.]: Fremdsein – hierzuland und anderswo. Ethnologische Perspektiven. Hamburg: Wayasbah 1996, S. 51–79). Auch jetzt versuchen viele nigrische Staatsbürger (Hausa), in Libyen Arbeit auf den Gemüseplantagen oder im Baugewerbe zu finden.

14 <http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2015/05/13-eucap-sahel-niger/>.



Afrod und transa sind zwei Routen mit unterschiedlichen Akteuren und unterschiedlichen Arten der Fortbewegung durch die Sahara. Die Lebens- und Aktionsräume der Tuareg und Tubu überschneiden sich in Niger, vor allem in der Region östlich von Agadez, wodurch es in den letzten Jahren zwischen den beiden ethnischen Gruppen zu einer Konkurrenzsituation in Bezug auf den Transport durch die Sahara gekommen ist.

economies“ untergruben jedoch nicht die staatlichen Ökonomien, sondern trugen dazu bei, das Warenangebot in Niger zu sichern.

In weiterer Folge kam der Schmuggel von billigerem Treibstoff aus Algerien hinzu. In Nord-Niger gibt es außer in Arlit und Agadez keine einzige Tankstelle. Um jedoch die Wasserpumpen in den Gartenanlagen zu versorgen und Lkw-Transporte mit Gemüse in die Oasen zu garantieren, braucht man Treibstoff, der nur durch Schmuggel zu bekommen ist.



In den 1980er und 1990er Jahren, beginnend mit den großen Dürren im Sahel (vor allem der „großen“ Dürre 1984–1986)<sup>15</sup> und der dadurch ausgelösten ersten Tuareg-Rebellion in Niger (1990–1996)<sup>16</sup> kam afrod eine weitere Bedeutung zu: Familien wurden aufgrund der Dürre und der Übergriffe der Militärs gezwungen, in die Nachbarstaaten zu emigrieren. Infolgedessen wurde die Route nicht nur von jungen Männern genutzt, um nach Algerien und Libyen zu gelangen und dort Arbeit zu finden; auch Frauen und Kinder fuhren mit, um mit ihren auf unterschiedliche Länder verteilt lebenden Familien Kontakt halten zu können. So sind allmählich Strukturen entstanden, die auch für subsaharische MigrantInnen und Flüchtlinge auf ihrem Weg nach Nordafrika und teils weiter nach Europa von Bedeutung sind. 28 bis 32 Passagiere werden pro Toyota Pickup transportiert. Die Bewältigung der rund 1.000 Kilometer langen Strecke dauert im Normalfall drei Tage.<sup>17</sup>

*Agadez – Dirkou – Gatrün – Sebha*

Diese Route wird „transa“ genannt – der Name leitet sich vom Wort „trans“ oder „transit“ ab und beruht auf dem Transport mit großen Lkws. 100 bis 120 Passagiere sowie Waren aller Art finden auf einem Truck Platz. Die Akteure sind Araber, Tubu, Hausa und nur sehr wenige Tuareg. Die Nutzung dieser Strecke begann ebenfalls in den 1980er Jahren mit den

15 Siehe Gerd Spittler: *Handeln in einer Hungerkrise. Tuaregnomaden und die große Dürre von 1984*. Opladen: Westdeutscher Verlag 1989.

16 Die nigrische Regierung unternahm keinerlei Maßnahmen zur Unterstützung der hungernden NomadInnen. In einem Flüchtlingscamp in Tchín-Tabarden kam es infolgedessen zu Zusammenstößen zwischen jungen Tuareg, die die Unterschlagung von Hilfsgütern beklagten, und dem nigrischen Militär. Die Gewalt des Militärs löste die erste Rebellion in Niger aus. Zur politischen Analyse der Tuareg-Rebellionen in Niger siehe u.a. Frederic Deycard: *Les rébellions Touaregs du Niger: Combattants, mobilisations et culture politique*. Université Montesquieu-Bordeaux IV: Thèse pour le Doctorat en Science politique 2011; Emmanuel Gregoire: *Touareg du Niger: Le destin d'un mythe*. Paris: Karthala 1999; Georg Klute: *Touareg-Aufstand in der Wüste. Ein Beitrag zur Anthropologie der Gewalt und des Krieges*. Köln: Rüdiger Köppe Verlag 2013.

17 Eine ausführliche Beschreibung und Definition von afrod siehe: Kohl, *Beautiful Modern Nomads*; Dies.: *Afrod, le business Touareg avec la frontière. Nouvelles conditions et défis*. In: *Politique Africaine*, No. 132, 2013, S. 139–159; Dies.: *Terminal Sahara. Sub-Saharan migrants and Tuareg stuck in the desert*. In: *Stichproben. Wiener Zeitschrift für kritische Afrikastudien*, Nr. 28, 2015, S. 55–81. Siehe auch: Brachet, *Migrations transsahariennes*; Emmanuel Gregoire: *Les migrations ouest-africaine en Libye*. In: Laurence Marfaing, Steffen Wippel (Hg.): *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine. Un espace en constante mutation*. Paris: Karthala 2004, S. 173–191.



Ein Afrod-Konvoi bei einer kurzen Rast zwischen Arlit und Djanet. Die Passagiere der Fahrzeuge sind Tuareg und subsaharische MigrantInnen (August 2008).

Dürreperioden im Sahel; in den 1990ern führten verschiedene ökonomische und politische Faktoren zu einem zunehmenden Migrationsbedarf von Westafrika in die Maghrebstaaten. Das System der transa ist relativ gut erforscht,<sup>18</sup> seit sie zur Hauptroute von subsaharischen MigrantInnen Richtung Europa geworden ist. Transa ist eine halboffizielle Strecke entlang mehrerer Militär-Checkpoints, die eine Art „transit duty“, also eine Abgabe, verlangen und daraufhin Passagiere auch ohne gültige Papiere passieren lassen.

Ich möchte mich im Folgenden auf die Strecke afrod konzentrieren, zum einen, weil sie weniger gut erforscht ist, zum anderen, weil die Strategien, die die Tuareg anwenden, um in dieser Nische agieren zu können, eine Sonderstellung in der Sahara einnehmen. Seit den 1980er Jahren arbeiten die Tuareg sehr erfolgreich im Schmuggelgeschäft mit Grundnahrungsmitteln und Treibstoff. In den 1990er Jahren kam der Transport von MigrantInnen und Flüchtlingen als weitere Einnahmequelle hinzu. Drei Strategien und Skills befähigen die Tuareg besonders, als Transport-

18 Siehe Julien Brachet: *Migrants, Transporteurs et Agents de l'Etat. Rencontre sur l'axe Agadez – Sebha*. In: *Autrepart*, Nr. 36, 2005, S. 43–62; Ders.: *Migrations transsahariennes*; Ders.: *From One Stage to the Next*; Ders.: *Stuck in the Desert*; Ders.: *Movements of People and Goods*; Fabrizio Gatti: *Bilal. Als Illegaler auf dem Weg nach Europa*. München: Kunstmann 2010; Gregoire, *Les migrations ouest-africaine*.



An der barriere in Agadez warten Passagiere des transa-Lkws auf die Abfahrt nach Dirkou und weiter nach Libyen. 100 bis 120 Passagiere finden Platz auf einem Lkw. Die Fahrt auf der ungefähr 1.800 Kilometer langen Strecke dauert ein bis zwei Wochen (Agadez, Februar 2013).

teure durch die Sahara tätig sein zu können: ihre Vertrautheit mit den Bedingungen in der Sahara, ihre transnationalen Verwandtschaftsbeziehungen und das gekonnte Einsetzen multipler Identitäten.

### **Orientierung und Fahrtechnik in der Sahara<sup>19</sup>**

Um die Sahara ohne Karten oder GPS durchqueren zu können, benötigt man einen ausgezeichneten Orientierungssinn und die Fähigkeit, sich anhand des Sonnenstandes, der Sterne, der Geländeformationen und der Beschaffenheit des Bodens (der Farbe und der Struktur des Sandes) zurechtzufinden. Trotzdem kann es auf der Dreitagesstrecke nach Djanet schon vorkommen, dass ein Chauffeur (afrodeur genannt) die Orientierung verliert, vor allem im Sommer, wenn die Sonne hoch steht und kein Schatten einen Hinweis auf die Richtung gibt. In solchen

<sup>19</sup> Siehe auch: Ines Kohl: Saharan „Borderline“-Strategies: Tuareg Transnational Mobility. In: Tilo Grätz (Hg.): *Mobility, transnationalism and contemporary African societies*. Newcastle: Cambridge Scholars Publishing 2010, S. 92–105.



Wenn transa-Lkws aus Libyen zurückkommen, transportieren sie selten Passagiere, dafür Waren aller Art, die in Westafrika nur schwer oder um viel Geld zu erwerben sind (Agadez, Februar 2013).

Fällen wird der Abend abgewartet, und der Chauffeur versucht sich dann anhand der Sterne zu orientieren.

Zusätzlich sind ausgezeichnete Fahrkenntnisse erforderlich. Die Chauffeure müssen in Sekundenbruchteilen erkennen können, ob eine Sandpassage befahrbar ist oder nicht und wo es Bodenunebenheiten geben könnte, denn die Fahrzeuge fahren mit bis zu 100 Stundenkilometern auf den ebenen Flächen. Wichtig ist es auch, eine eigene Spur zu legen und nicht den unzähligen vorhandenen Spuren zu folgen, denn die Grenzregion zwischen Niger, Algerien und Libyen ist eine Durchzugsstrecke für diverse Schmuggelgruppen und terroristische Organisationen, die Haschisch, Kokain und Waffen transportieren.<sup>20</sup> Ein Zusammenstoß mit solchen Akteuren ist nicht ratsam. Um ein unliebsames Zusammenreffen zu vermeiden, ist auch das Lesen von Spuren notwendig. Afrodeure können anhand einer Autospur erkennen, in welche Richtung und vor wie langer Zeit das jeweilige Fahrzeug unterwegs gewesen ist, um

<sup>20</sup> Siehe Wolfram Larcher: Organized crime and conflict in the Sahel-Sahara Region. The Carnegie Papers 2012 (<http://carnegieendowment.org/2012/09/13/organized-crime-and-conflict-in-sahel-sahara-region/dtjm>, 18. September 2015).

welches Auto es sich handelt und ob es schwer beladen gewesen ist oder nicht. Das wiederum gibt Aufschluss darüber, ob es sich um eine Militärpatrouille, Drogenschmuggler, Kollegen oder Nomaden gehandelt hat.

Die meisten Chauffeure besitzen zudem mittlerweile Thuraya-Satellitentelefone, um im Fall einer Panne Hilfe herbeiholen zu können. Auch fahren fast alle von ihnen in kleinen Konvois von zwei bis drei Fahrzeugen und sie haben entlang der Strecke Wasser und Treibstoff gebunkert.

Weil die meisten Tuareg als Nomaden aufgewachsen sind oder zumindest die Kindheit in der Sahara verbracht haben, verfügen sie über gute Grundkenntnisse betreffend die Orientierung und das Spurenlesen – beide Fähigkeiten sind in der Wüste überlebensnotwendig. Die Kinder sind von frühestem Alter an für die Ziegenherden verantwortlich; sie entfernen sich deshalb oft kilometerweit vom Lager und müssen auch im Finstern zu ihrem Zelt zurückfinden. Diese Skills werden im afro-Business trainiert. Junge Männer beginnen zunächst als „apprentis“ (Lehrlinge) bei einem afrodeur zu arbeiten. Sie fahren auf mehreren Strecken mit, sind für Reparaturen am Auto, das Kochen und das Zubereiten von Tee zuständig und werden vom Chauffeur mit den Tricks beim Lenken von Fahrzeugen vertraut gemacht, bevor sie selbst eines lenken dürfen.

### **Verwandtschaftsbeziehungen über die Grenzen hinweg<sup>21</sup>**

Die Tuareg sind transnationale StaatsbürgerInnen, deren Familien auf zwei oder drei Staaten verteilt wohnen. Seitdem die nord- und westafrikanischen Länder in den 1950er und 1960er Jahren ihre Unabhängigkeit erlangt haben, sind die Tuareg auf fünf Nationalstaaten verteilt: auf Libyen, Algerien, Niger, Mali und Burkina Faso. Infolgedessen wurden sie mit unterschiedlichen Verkehrssprachen (unter anderem Arabisch, Französisch und Hausa) sowie unterschiedlichen Schulsystemen, Ökonomien und politischen Ideologien konfrontiert. Diese Faktoren trugen zu ihrer politischen und ideologischen Heterogenität bei, nützen ihnen aber im Geschäft mit den Grenzüberschreitungen. Zum einen können die Tuareg in allen genannten Staaten auf Familienverbindungen und tribale Netzwerke zurückgreifen, die ihnen jede erdenkliche Hilfe gewähren – also beim Überqueren der Grenzen helfen, Informationen über Militärpatrouillen geben, Unterkunft gewähren und ihnen erlauben, die Fahrzeuge unterzustellen. Dadurch haben die Tuareg einen Vorteil gegenüber anderen ethnischen Gruppen in dieser Region, die auf Unterstützung durch Personen außerhalb familiärer und tribaler Netzwerke ange-

21 Siehe auch: Kohl, Saharan „Borderline“-Strategies.

wiesen sind und dafür oft viel bezahlen müssen.<sup>22</sup> Zum anderen sind es die Tuareg durch ihre Einbindung in so unterschiedliche staatliche Strukturen gewohnt, mit bürokratischen, sozialen und politischen Herausforderungen umzugehen. Ihre Mehrfachwohnsitze, ihre Fähigkeit, außer in der Muttersprache Tamasheq/Tamahaq in mehreren anderen Sprachen zu kommunizieren, ihre transnationale Mobilität und ihre sozialen Verbindungen machen sie zu KosmopolitInnen, die in diesem Trans-Border-Business souverän agieren können.<sup>23</sup>

### **Einsatz multipler Identitäten<sup>24</sup>**

Infolge ihres transnationalen kosmopolitischen Lebens besitzen viele Tuareg mehrere Staatsbürgerschaften. Alle nord- und westafrikanischen Staaten haben in den letzten Jahren damit begonnen, auch ihre nomadische Bevölkerung zu registrieren und für diese Geburtsurkunden und Staatsbürgerschaftsnachweise auszustellen. Die Tuareg haben dieses System weidlich genutzt und sich in all den Staaten, in denen sie regelmäßig verkehren – in diesem Fall in Niger, Algerien und Libyen – Papiere ausstellen lassen, meist jedoch auf unterschiedliche Namen und mit voneinander abweichenden Geburtsdaten.<sup>25</sup> Je nach Aufenthaltsort können sie somit das entsprechende Papier aus der Tasche ziehen und sich unbehelligt in dem jeweiligen Land bewegen. Diese Taktik wird auch auf Fahrzeuge angewandt; viele Chauffeure besitzen nigrische und algerische Nummertafeln, die beim Grenzübertritt ummontiert werden.

Den Einsatz multipler Identitäten nutzen nicht nur potentielle afrodeure, sondern fast alle Tuareg, die sich über die Grenzen hinweg bewe-

22 Siehe Kohl, Terminal Sahara.

23 Siehe Ines Kohl: Vagabonds or Elites? The mobile lifestyle of contemporary Tuareg. In: *Two Homelands*, No. 38, 2013, S. 73–86. KosmopolitInnen verstehe ich im Sinne von Ulf Hannerz: *Cosmopolitans and locals in world culture*. In: Michael Featherstone (Hg.): *Global Culture: nationalism, globalization and modernity*. Oxford: Oxford University Press 1990, S. 237–251; Ders.: *Cosmopolitanism*. In: David Nugent, Joan Vincent (Hg.): *Companion to the Anthropology of Politics*. Oxford: Blackwell 2004, S. 69–85; Stephen Vertovec, Robert Cohen: *Conceiving cosmopolitanism. Theory, context, and practice*. Oxford: Oxford University Press 2002; Ulrich Beck: *The Cosmopolitan Perspective: Sociology in the Second Age of Modernity*. In: Steven Vertovec, Robert Cohen (Hg.): *Conceiving Cosmopolitanism. Theory, Context, and Practice*. Oxford: Oxford University Press 2002, S. 61–85.

24 Siehe auch: Kohl, Saharan „Borderline“-Strategies.

25 Vergleiche Judith Scheeles Beispiel malischer Tuareg: Judith Scheele: *Smugglers and Saints of the Sahara. Regional Connectivity in the Twentieth Century*. Cambridge: Cambridge University Press 2012, S. 97, Anm. 3.

gen, um bessere Lebens- und Arbeitsmöglichkeiten zu finden. Auch wenn sich die meisten von ihnen über den jeweiligen Nationalstaat, in dem sie geboren sind, definieren („wir sind nigrische Tuareg“), nutzen sie die jeweiligen Bedingungen in den anderen Staaten für den eigenen Vorteil.

### **Die Sahara im Wandel: abschließende Betrachtungen**

Die Sahara wurde zur Zeit der kolonialen Eroberung Nord- und Westafrikas und der fast zeitgleich beginnenden wissenschaftlichen Erforschung der Region als eine Barriere verstanden, die den subsaharischen Bereich vom Maghreb trennt. Die kolonialen Eroberer sowie die Forschungsreisenden hatten logistische Probleme beim Durchqueren der Sahara, sodass sich diese trennende Sichtweise der Wüste als logische Schlussfolgerung ergab. Die Dekolonisation und die anschließende Nationalstaatenbildung trugen dazu bei, den trennenden Aspekt zu fördern, weil die Hauptstädte und damit die Zentren der Macht an den Rändern der Sahara etabliert wurden. Tripolis, Algier, Nouakchott, Niamey, Bamako oder N'Djamena liegen alle an den nördlichen oder südlichen Grenzen der Sahara, was zu ihrer Marginalisierung beiträgt. Auch ihre BewohnerInnen, vielfach NomadInnen, wurden – und werden teils noch immer – als Randgruppen betrachtet.

Eine andere Sichtweise, die die Sahara als eine Brücke zwischen Nord und Süd definiert, war zunächst durch den Karawanenverkehr bedingt, der in der Zeit vom ersten nachchristlichen Jahrhundert, als das Dromedar als Reit- und Lasttier Einzug in Nordafrika hielt, bis zu seiner Blütezeit im 18. Jahrhundert von Bedeutung war.<sup>26</sup>

Heute wird die Sahara ebenfalls wieder – wenn auch oft in einem negativen Sinn – als Brücke gesehen, und zwar angesichts der klandestinen Migration und der Ausbreitung terroristischer und dschihadistischer Gruppierungen. Lange Zeit wurde ausschließlich das Mittelmeer als Grenzzone im Zusammenhang mit der illegalen Migration thematisiert; doch angesichts der aktuellen Entwicklungen in Europa gibt es vermehrt auch ein politisches Bewusstsein für die Tatsache, dass die Sahara das „second face of the Mediterranean“<sup>27</sup> darstellt – ein Ansatz, den

26 James McDougall, Judith Scheele: Introduction. Time and Space in the Sahara. In: James McDougall, Judith Scheele (Hg.): *Saharan Frontiers. Space and Mobility in Northwest Africa*. Bloomington, IN: Indiana University Press 2012, S. 1–21; Ralph Austen: *Trans-Saharan Africa in World History*. Oxford: Oxford University Press 2010.

27 Fernand Braudel: *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philipp II*. London: Collins 1972 [1966].

bereits der französische Historiker Fernand Braudel vertreten hat. Braudels Sicht der mediterranen Welt ging über das Mittelmeer hinaus und inkludierte die Sahara als eine geografische Erweiterung dieser Region. Doch es bleibt zu befürchten, dass die EU auch die Anrainerstaaten der Sahara, ähnlich wie jene des Mittelmeers, dazu instrumentalisieren wird, ihre Grenzen im Sinne der EU zu sichern und zu fortifizieren. Ein erster Schritt in diese Richtung soll das geplante Auffanglager in Niger sein.<sup>28</sup>

Für die Tuareg und all jene Gruppen, die in den Transport durch die Sahara involviert sind, werden sich neue Wege und Strategien auf-tun. Seit drei Jahrzehnten arbeiten die Tuareg sehr erfolgreich in diesem Geschäft, sie haben darin eine profitable ökonomische Nische gefunden und es ist ihnen gelungen, staatliche Einschränkungen zu umgehen. In den letzten Jahren ist das Geschäft mit den Sahara-Transporten allerdings schwierig geworden. Seit Beginn des Libyen-Krieges gibt es viel Konkurrenz durch die Tubu (Tebu/Teda).<sup>29</sup> Diese konnten im Libyen der Post-Gaddafi-Ära den Osten des Landes für sich beanspruchen und haben ein finanzielles und territoriales Empowerment erfahren. Es sind die Tubu, die zurzeit fast den gesamten Verkehr zwischen Libyen und den südlichen Nachbarstaaten auf der transa-Strecke organisieren. Sie übernehmen mittlerweile den Transport von MigrantInnen und Flüchtlingen zwischen Agadez und Sebha und kontrollieren die libysch-nigrische Grenze. Die Tubu stellen somit die einstige Monopolstellung der Tuareg in Frage, was nicht ohne gewalttätige Zwischenfälle vonstatten geht.<sup>30</sup>

Obwohl sich die Bedingungen für den transnationalen Verkehr der Tuareg verschlechtert haben, wird afrod weiter bestehen – aus dem einfachen Grund, dass der Verkehr innerhalb der Sahara nicht staatlich organisiert ist, das Warenangebot ebenfalls nicht staatlich gesichert wird und sich auch weiterhin subsaharische MigrantInnen und Flüchtlinge auf den Weg durch die Sahara machen werden, sollten keine legalen Einreisemöglichkeiten in die EU geschaffen werden.

28 <http://www.thebrokeronline.eu/Blogs/Sahel-Watch-a-livinganalysis-of-theconflict-in-Mali/Why-migrantschoose-the-Libyanroute/>.

29 Die Tubu (Tebu, Toubou) sind nomadische ViehzüchterInnen, die sich in zwei Gruppen, die Teda und die Daza, unterteilen. Die Teda besiedeln die Region rund um das Tibesti-Gebirge, zwischen Tschad, Libyen, und Niger; die Daza leben südlich daran angrenzend im Tschad und im Sudan. Siehe dazu: Catherine Baroin: Les Toubou. Paris: Vent de Sable 2003.

30 Zur Konkurrenz zwischen den Tuareg und den Tubu siehe Ines Kohl: Libya's „Major Minorities“. Berber, Tuareg, and Tebu. Multiple Narratives of Citizenship, Language and Border Control. In: Middle Eastern Critique, Vol. 23, No. 4, 2014, S. 423–438.



Ich möchte meinen Beitrag mit den Worten eines Chauffeurs, der jahrelang auf der Strecke zwischen Arlit und Djanet gearbeitet hat, abschließen:

*Afrod hat sich nicht verändert. Die Menschen und die Umstände haben sich verändert. Ich habe mit afrod 1986 begonnen, nun bin ich in Pension [er lacht]. Zunächst haben wir mit Kamelen gearbeitet, dann mit Landrovern und dann mit [den Modellen] Toyota Station und Toyota Quarante-cinq. Heute benutzen wir [die Modelle] Deux Cent, Injection und Jelko<sup>31</sup>. Heute ist die Route nach Djanet verlassen, morgen wird sie wieder funktionieren. Afrod wird nicht aufhören, afrod ist unsere Arbeit.<sup>32</sup>*

### **Bibliographie**

- Ralph Austen: Trans-Saharan Africa in World History. Oxford: Oxford University Press 2010.
- Catherine Baroin: Les Toubou. Paris: Vent de Sable 2003.
- Ulrich Beck: The Cosmopolitan Perspective: Sociology in the Second Age of Modernity. In: Steven Vertovec, Robert Cohen (Hg.): Conceiving Cosmopolitanism. Theory, Context, and Practice. Oxford: Oxford University Press 2002, S. 61–85.
- Julien Bracher: Migrants, Transporteurs et Agents de l'Etat. Rencontre sur l'axe Agadez – Sebha. In: Autrepart, Nr. 36, 2005, S. 43–62.
- Ders.: Migrations transsahariennes. Vers un désert cosmopolite et morcelé (Niger). Bellecombe-en-Bauges: Editions du croquant 2009.
- Ders.: From One Stage to the Next: Transit and Transport in (trans) Saharan Migrations. In: Heine De Haas, Mohamed Berriane (Hg.): African Migrations Research: Methodologies and Methods. Trenton, NY: Africa World Press 2012, S. 91–113.
- Ders.: Stuck in the Desert. Hampered Mobility among Transit Migrants in Northern Niger. In: Jocelyne Streiff-Fénart, Aurelia Wa Kabwé-Segatti (Hg.): The challenge of the threshold. Border closures and migration movements in Africa. Lanham: Lexington Books 2012, S. 73–88.
- Ders.: Movements of People and Goods. Local Impacts and Dynamics of Migration to and through the Central Sahara. In: James McDougall, Judith Scheele (Hg.): Saharan Frontiers. Space and Mobility in Northwest Africa. Bloomington, IN: Indiana University Press 2012, S. 238–256.
- Fernand Braudel: The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II. London: Collins 1972 [1966].
- Frederic Deycard: Les rébellions Touaregs du Niger: Combattants, mobilisations et culture politique. Université Montesquieu-Bordeaux IV: Thèse pour le Doctorat en Science politique 2011.
- Ulrike Freitag: Translokalisierung als Zugang zur Geschichte globaler Verflechtungen. 2005 (<http://www.hsozkult.de/article/id/artikel-632>, 17. September 2015).
- Fabrizio Gatti: Bilal. Als Illegaler auf dem Weg nach Europa. München: Kunstmann 2010.
- Emmanuel Gregoire: Touareg du Niger: Le destin d'un mythe. Paris: Karthala 1999.

31 Alle Toyotamodelle bekommen aufgrund spezifischer Eigenschaften Eigennamen.

32 Das Gespräch fand am 1. Jänner 2012 in Arlit statt.

- Ders.: Les migrations ouest-africaine en Libye. In: Laurence Marfaing, Steffen Wippel (Hg.): Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine. Un espace en constante mutation. Paris: Karthala 2004, S. 173–191.
- Ulf Hannerz: Cosmopolitans and locals in world culture. In: Michael Featherstone (Hg.): Global Culture: nationalism, globalization and modernity. Oxford: Oxford University Press 1990, S. 237–251.
- Ders.: Cosmopolitanism. In: David Nugent, Joan Vincent (Hg.): Companion to the Anthropology of Politics. Oxford: Blackwell 2004, S. 69–85.
- Jeremy Keenan: The Dark Sahara. America's War on Terror in Africa. New York: Pluto Press 2009.
- Ders.: The Dying Sahara. US Imperialism and Terror in Africa. New York: Pluto Press 2013.
- Georg Klute: Tuareg-Aufstand in der Wüste. Ein Beitrag zur Anthropologie der Gewalt und des Krieges. Köln: Rüdiger Köppe Verlag 2013.
- Ines Kohl: The Lure of the Sahara. Implications of Libya's Desert-Tourism. In: The Journal of Libyan Studies, Vol. 3, No. 2, 2002, S. 56–69.
- Dies.: Wüstentourismus in Libyen: Auswirkungen, Folgen und lokale Wahrnehmungen. Eine anthropologische Fallstudie aus der Oase Ghat. Diskussionspapiere DKP 94: Berlin 2003.
- Dies.: Beautiful Modern Nomads: Borderliner-Tuareg between Niger, Algeria and Libya. Berlin: Reimer 2009.
- Dies.: Saharan „Borderline“-Strategies: Tuareg Transnational Mobility. In: Tilo Grätz (Hg.): Mobility, transnationalism and contemporary African societies. Newcastle: Cambridge Scholars Publishing 2010, S. 92–105.
- Dies.: GrenzgängerInnen. In: Fernand Kreff, Eva-Maria Knoll, Andre Gingrich (Hg.): Lexikon der Globalisierung. Frankfurt: Suhrkamp 2011, S. 133–137.
- Dies.: Die Sahara, ein schwelendes Pulverfass? Wirtschaftliche und politische Machtspiele. In: International. Die Zeitschrift für Internationale Politik II, 2012, S. 12–16.
- Dies.: Afrod, le business Touareg avec la frontière. Nouvelles conditions et défis. In: Politique Africaine, No. 132, 2013, S. 139–159.
- Dies.: Vagabonds or Elites? The mobile lifestyle of contemporary Tuareg. In: Two Homelands, No. 38, 2013, S. 73–86.
- Dies.: Libya's „Major Minorities“. Berber, Tuareg, and Tebu. Multiple Narratives of Citizenship, Language and Border Control. In: Middle Eastern Critique, Vol. 23, No. 4, 2014, S. 423–438.
- Dies.: Terminal Sahara. Sub-Saharan migrants and Tuareg stuck in the desert. In: Stichproben. Wiener Zeitschrift für kritische Afrikastudien, Nr. 28, 2015, S. 55–81.
- Dies.: Jugendkultur oder Re-Ethnisierung einer Nomadengesellschaft. Über Fremdwahrnehmungen und aktuelle Identitätskonstruktionen von Tuareg im Niger. In: Mita Banerjee, Andrea Blätter, Anton Escher (Hg.): *Re-Ethnisierung, Repräsentation von Indigenität und gelebte Bikulturalität* (Intercultural Studies 2). Heidelberg: Winter Verlag 2015, S. 131–140.
- Dies.: Kein Frieden in Mali. Hintergründe des gescheiterten Friedensprozesses zwischen Tuareg und dem malischen Zentralstaat. In: International, H. 3, 2015, S. 46–51.
- Wolfram Larcher: Organized crime and conflict in the Sahel-Sahara Region. The Carnegie Papers. 2012 (<http://carnegieendowment.org/2012/09/13/organized-crime-and-conflict-in-sahel-sahara-region/dtjm>, 18. September 2015).
- James McDougall, Judith Scheele (Hg.): Saharan Frontiers. Space and Mobility in Northwest Africa. Bloomington, IN: Indiana University Press 2012.

- Hanspeter Mattes: Ausländer und Minderheiten in Libyen. Revolutionäre Ideologie und politische Praxis. In: Gerd Becker, Peter Karrer (Hg.): Fremdsein – hierzuland und anderswo. Ethnologische Perspektiven. Hamburg: Wayasbah 1996, S. 51–79.
- Marko Scholze: Moderne Nomaden und fliegende Händler: Tuareg und Tourismus in Niger. Berlin: LIT Verlag 2009.
- Reseau Exodus: Bulletin sur le flux migratoires, Nr. 20, 2014 (<http://www.exodus-programma.org/documents.html>, 17. September 2015).
- Judith Scheele: Smugglers and Saints of the Sahara. Regional Connectivity in the Twentieth Century. Cambridge: Cambridge University Press 2012.
- Gerd Spittler: Handeln in einer Hungerkrise. Tuaregnomaden und die große Dürre von 1984. Opladen: Westdeutscher Verlag 1989.
- Stephen Vertovec, Robert Cohen: Conceiving cosmopolitanism. Theory, context, and practice. Oxford: Oxford University Press 2002.