

DIE FERNFAHRER-DÖRFER IM QALAMŪN/SYRIEN¹⁾

Mit 5 Abbildungen, 1 Tabelle und 3 Photos

ANTON ESCHER

Summary: “Long-distance lorry driving”-villages in the Qalamūn region/Syria

Since the end of World War II transit goods have been transported on a larger scale from west to east across the Arabian peninsula on the roads of the Arab Republic of Syria. The Arabian transit agreement, together with various legal measures taken by the Syrian government, result in an unconventional situation: although the haulage firms are based in Damascus, the haulage vehicles are nominally bought by Syrian-Kuwaiti dummy firms, registered in Kuwait and handed on to Syrian firms or Syrian citizens via cession of exploitation rights.

The innovation of the long-distance lorry driving trade in the Qalamūn region goes back to stone merchants and stone haulage contractors respectively of the Christian settlement of Ṣaydnāyā. Sumach merchants and bus drivers are the first to adopt that trade. The innovation of transit transports takes up evolved economic structures and traditional behaviour patterns of the population and fills them step by step with modified and new contents. In all the villages of the Qalamūn region the first thing the long-distance drivers invest in is in building, rebuilding or extending houses, in agricultural projects and in buying high-quality consumer goods.

In the eighties, the long-distance drivers of the Qalamūn continue to hold their dominant position in the transit goods transport trade in spite of the declining volume of transit transports. This is due to their switching over to articulated lorries with cold storage trailers, their taking advantage of alternative ways of earning money (smuggling), and last but not least the unconventional ownership and possession conditions regarding their vehicles.

An den Grenzkontrollstellen zur Arabischen Republik Syrien trifft man insbesondere während der Sommermonate vor allem an den Übergängen Ġdayda und Ad-Dabusiyya (Libanon) sowie Bāb al-Hawā (Türkei) und Darʿa (Jordanien) lange Kolonnen von Sattelschleppern mit Kühlauflegern an (vgl. Photo 1). Die Trucks müssen warten, bis sie als Transitkolonne die Erlaubnis erhalten, Syrien in Begleitung von Polizeifahrzeugen passieren zu dürfen. Die Fahrzeuge, durchwegs Zugmaschinen der Marke Mercedes (Bundesrepublik Deutschland) und Kühlaufleger der Marke Biamax (Griechenland), werden, obwohl viele kuwaitische Nummernschilder tragen, meist von syrischen Staatsbürgern gesteuert. Im Gespräch erfährt man von den Fahrern, daß die meisten

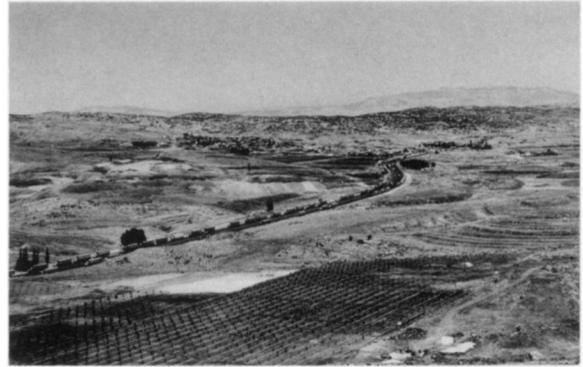


Photo 1: Sattelschlepperkolonne am Grenzübergang Ġdayda/Libanon

Column of articulated lorries on the border crossing-point Ġdayda/Lebanon

von ihnen aus Dörfern des Qalamūn stammen. Aufgrund solcher Beobachtungen und der erhaltenen Informationen stellen sich folgende Fragen: Wie ist das syrische Transittransportwesen heute organisiert? Aus welchen Dörfern kommen die syrischen Transit-Fernfahrer? Wie konnte sich die Konzentration des Transit-Fernfahrerberufes im Qalamūn entwickeln?

Um die aufgeworfenen Fragen beantworten zu können, ist es sinnvoll, zunächst die geographischen, politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Transittransporte sowie das Volumen der Transitfracht auf den Straßen durch die Arabische Republik Syrien kurz zu skizzieren.

1 Die geographischen, politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für das Transitaufkommen auf syrischen Straßen im 20. Jahrhundert

Ein umfangreicher Transithandel von Westen nach Osten über die Arabische Halbinsel kann sich erst nach dem Zweiten Weltkrieg etablieren, als auf der östlichen Seite der Halbinsel ein Bedarf für Güter

¹⁾ Die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung gehen auf Forschungsreisen zurück, die dankenswerterweise von der Deutschen Forschungsgemeinschaft finanziell unterstützt wurden.

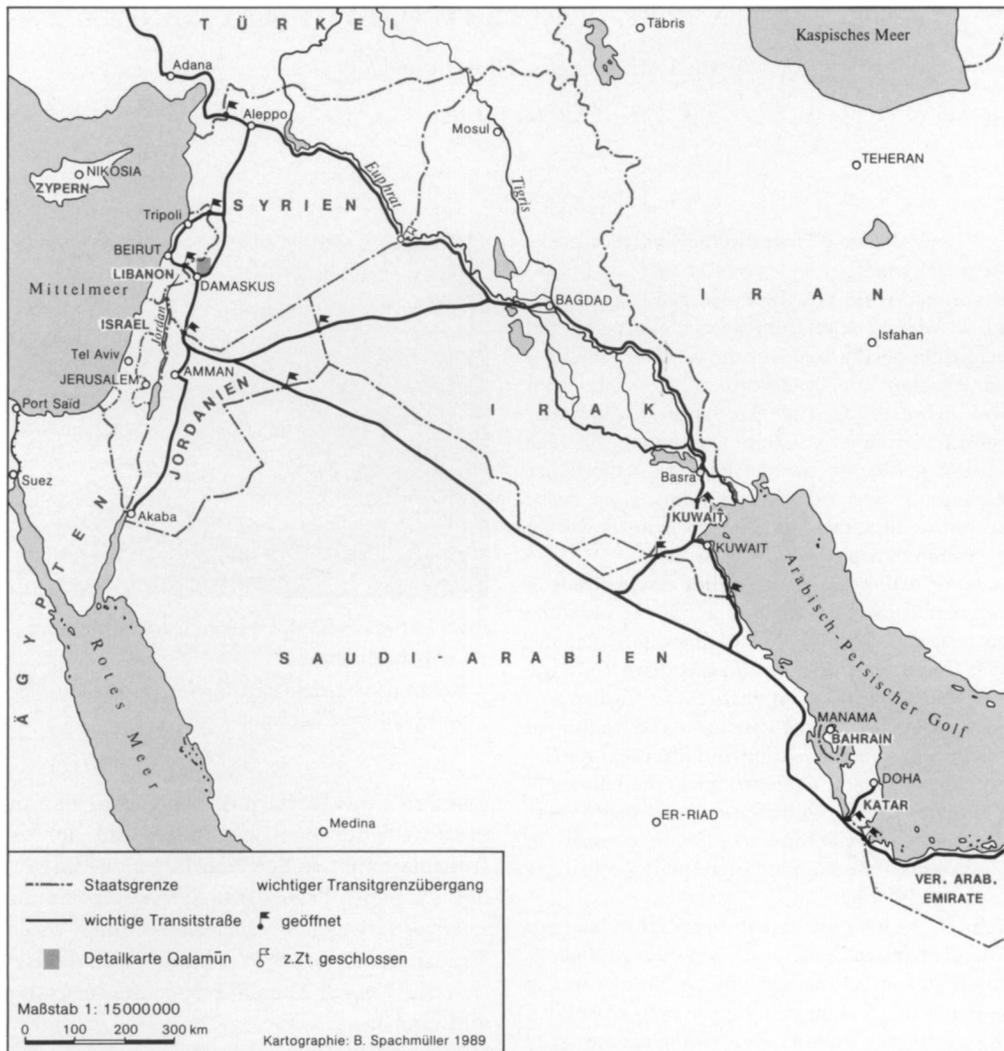


Abb. 1: Die Transitrouten über die Arabische Halbinsel

The transit-routes across the Arabian peninsula

entsteht, die im eigenen Land nicht ausreichend produziert werden können. Außerdem müssen die Länder über genügend Devisen verfügen, um importieren zu können. Weder im 19. Jahrhundert (vgl. KALLA 1969) noch in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ist dies der Fall (vgl. BURNS 1933, S. 106 ff). Außerdem stehen damals weder die Infrastruktur an befahrbaren Pisten und ausgebauten Straßen noch technisch ausgereifte Fahrzeuge für größere Transittransporte zur Verfügung. Mit den Ölfunden in den Golfstaaten (Saudi-Arabien, Irak, Kuwait und den Vereinigten Arabischen Emiraten) und den während der fünfziger und sechziger Jahre einsetzenden Öl-Exporten sind die oben angeführten Voraussetzungen für einen Transithandel durch Syrien erfüllt.

Zunächst sind insbesondere die Staaten Libanon und Saudi-Arabien an reibungslosen Transittransporten über die Arabische Halbinsel interessiert. Im Jahr 1953 schließen der Libanon, Jordanien, Saudi-Arabien und Syrien ein Transitabkommen. Die „Convention Inter-arabe du 7 Septembre 1953“ mit Modifikationen im Jahr 1959 bringt für das Transitland Syrien jedoch erhebliche Nachteile; nicht nur der syrische Staat, sondern auch die syrischen Fuhrunternehmer sind von den Regelungen des Abkommens negativ betroffen. Zwar waren 40% aller Transporte – abgesehen von Gütern, die mit der Eisenbahn befördert werden müssen, und Waren, die aus dem Ausland kommend für Jordanien bestimmt sind – für syrische Lastwagen reserviert; diese wer-

den jedoch finanziell hoch belastet (vgl. GUINÉ 1968, S. 85), während für alle Transitgüter nach Saudi-Arabien und in alle übrigen Golfstaaten, die dem Abkommen später beitreten, sowie für die in diesen Ländern zugelassenen Fahrzeuge keine Beschränkungen bestehen. Ausgehend von dem Transitabkommen unterteilt man die Frachtgüter in die Kategorien: *Ordinary Transit*, *International Transit* und *Arab Transit*.

Die ersten beiden Kategorien betreffen Transporte, deren Ursprungs- oder Zielland ein nicht-arabisches Land ist. Transporte der dritten Kategorie werden von einem arabischen Land in ein anderes arabisches Land befördert und müssen demnach über die Arabische Halbinsel von West nach Ost oder umgekehrt durch Syrien führen (vgl. Abb. 1). Außerdem dürfen „Arab-Transit“-Transporte nur Firmen befördern, die ihren Sitz in einem der arabischen Unterzeichner-Länder haben. 1978 transportieren diese Firmen mindestens 84% aller Transitgüter durch Syrien²⁾.

Eine Transitfrachtkategorie wird allerdings von der amtlichen Statistik nicht erfaßt: Schmuggelgüter; Waren aller Art, die in den Golfstaaten verboten oder offiziell nicht erhältlich sind, insbesondere Alkohol, Rauschgift (vor allem Haschisch³⁾) und Tabletten (speziell Aufputschmittel). Zusätzlich ist davon auszugehen, daß in nicht unerheblichen Mengen Waffen aller Art auf diesem Weg die Halbinsel passieren.

2 Das Transitaufkommen durch die Arabische Republik Syrien in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts und die Drehscheiben der syrischen Transittransport-Organisation

In direkter Folge des „Sechstagekriegs“ im Juni 1967 wird der Suezkanal geschlossen; Güter aus Europa oder aus dem Libanon können per Schiff nur noch über das „Kap der Guten Hoffnung“ in die arabischen Länder auf der östlichen Seite der Halbinsel gebracht werden. Da Israel als Transitland ausfällt, nimmt der Transitverkehr auf den Straßen Syriens zu.

Das wichtigste Quell-Land für Transitfracht ist – vom Transitgut Erdöl abgesehen⁴⁾ – der *Libanon*; von

1960 bis 1970 steigen die Güter von 0,2 auf 0,6 Mill. t jährlich an. Nach 1975 erreicht das Transitaufkommen sogar 1,5 Mill. t; danach nimmt es kontinuierlich auf ca. 0,5 Mill. t im Jahr 1987 ab. Inzwischen hat die *Türkei* mit 0,4 bis 0,6 Mill. t jährlich den Libanon als Quell-Land eingeholt. *Saudi-Arabien* ist das wichtigste Ziel-Land der Transitgüter durch Syrien. Von 1971 bis 1977 erhöht sich das Frachtvolumen nach Saudi-Arabien auf über 1,6 Mill. t im Jahr 1977. Im Jahr 1987 sind nur noch 0,7 Mill. t zu verzeichnen. Von 1978 bis 1983 steigen die Transporte in den *Irak* zwischenzeitlich auf 1,4 Mill. t im Jahr 1981 an. Seit 1983 sind die Grenzen Syriens zum Irak geschlossen⁵⁾. Im Spitzenjahr 1977 werden insgesamt 2,4 Mill. t Transitgüter auf den Straßen Syriens transportiert. 1984 sind es „nur“ noch 1,2 Mill. t. Im Jahr 1978 – während der Boomphase der Transittransporte über die Arabische Halbinsel – führen mehr als drei Viertel aller Transittfahrten aus dem Libanon über die syrisch-libanesischen Grenzstationen Ġdayda und Ad-Dabusiyya.

Die Interpretation einer Aufstellung der Transittransporte im Jahr 1978 (vgl. Tab. 1) läßt den Schluß zu, daß ca. 90% der syrischen Fahrer Fahrzeuge benutzen, die zum Teil in Saudi-Arabien, vor allem aber in Kuwait zugelassen sind. Danach wäre zu vermuten, daß die West-Ost-Transittransporte über Zentralen außerhalb Syriens gesteuert werden; dennoch liegt das wichtigste Entscheidungszentrum der Transitunternehmen in der syrischen Hauptstadt *Damaskus*. Östlich der Altstadt in der Nähe des Viertels ʿAbbāsiyyīn befinden sich elf Büros von Fuhrunternehmen sowie Service- und Reparaturstätten für Transittfahrzeuge. Die Namen der Garagen weisen auf ihre Funktion hin: „Ġarāġ al-Kuwaytiyy“ und „Ġarāġ al-Ḥalīġ“ (vgl. Photo 2). Weitere Büros findet man in der Nähe des Christenviertels Bāb Tūmā. Mehrere Unternehmer verfügen zusätzlich über Niederlassungen im Libanon, in Saudi-Arabien, in der Türkei und in Griechenland.

Da der gesamte Automobilhandel, insbesondere der Import von Kraftfahrzeugen, in Syrien immer

⁴⁾ Zum Transit von Erdöl durch Syrien, das ausschließlich in Pipelines befördert wird, vgl. SANLAVILLE 1969 und MEYER 1987.

⁵⁾ Infolge politischer Differenzen im Zusammenhang mit dem Krieg zwischen Iran und Irak wurden die Pipeline für den irakischen Rohöltransport durch Syrien geschlossen und alle wirtschaftlichen sowie politischen Beziehungen von seiten Syriens zum Irak abgebrochen. Mit Kriegsmaterial wurde der Irak seitdem unter Umgehung Syriens über den jordanischen Hafen Akaba versorgt.

²⁾ Alle statistischen Angaben sind, sofern nicht anders vermerkt, den statistischen Jahrbüchern der Arabischen Republik Syrien entnommen, die vom Central Bureau auf Statistics/Damaskus herausgegeben werden.

³⁾ „... das Bekaa-Tal im Libanon ist eine einzige große Drogenfarm und Rauschgiftküche ...“ (T. BURKE, Vizechef der Drogenbehörde „Drug Enforcement Administration“. In: Spiegel Spezial, Nr. 1, 1989, S. 47)

Tabelle 1: Transittransporte in Fahrten und Tonnen nach Nationalität des Fahrers und nach Zulassungsland des Fahrzeuges im Jahre 1978
Transit transports in trips and tonnes according to the nationality of the driver and country of registration, 1978

	Anzahl der Fahrten		Ladung in Tonnen	
	absolut	in %	absolut	in %
Syrischer Fahrer	52 219	(49,2)	1 030 144	(50,7)
Syrisches Fahrzeug	6 098	(5,7)	126 639	(6,2)
Kuwaitischer Fahrer	1 541	(1,5)	28 913	(1,4)
Kuwaitisches Fahrzeug	57 610	(54,2)	1 121 430	(55,2)
Jordanischer Fahrer	20 095	(18,9)	358 157	(17,6)
Jordanisches Fahrzeug	18 369	(17,4)	326 323	(16,0)
Libanesischer Fahrer	28 926	(27,2)	558 865	(27,5)
Libanesisches Fahrzeug	19 603	(18,4)	375 574	(18,5)
Saudi-Arabischer Fahrer	746	(0,7)	15 681	(0,8)
Saudi-Arabisches Fahrzeug	1 749	(1,6)	39 705	(2,0)
Türkischer Fahrer	955	(0,9)	17 218	(0,8)
Türkisches Fahrzeug	948	(0,9)	17 089	(0,8)
Sonstige Fahrer	1 760	(1,6)	24 244	(1,2)
Sonstige Fahrzeuge	1 865	(1,8)	26 462	(1,3)
Gesamt	106 242		2 033 222	

Quelle: BOUSTANI 1979

drückenderen Auflagen und Restriktionen sowie einer hohen Besteuerung unterliegt oder zeitweise gänzlich verboten ist, gründen einige der Fuhrunternehmer Transportgesellschaften in *Kuwait City*. Damit schaffen sie einen Brückenkopf für wirtschaftliche Aktivitäten in einem Land mit wesentlich liberaleren Rahmenbedingungen als Syrien. Da aber Ausländer in Kuwait keine Geschäfte tätigen oder Eigentum besitzen dürfen, haben sie jeweils einen kuwaitischen Partner, der zumindest formal zu 51% am Unter-

nehmen beteiligt sein muß (vgl. SCHWEDLER 1985, S. 279). Die syrisch-kuwaitischen Transportgesellschaften dienen als Strohmännchen-Firmen, um die Fahrzeuge in Kuwait zuzulassen. Die syrischen Transportunternehmen und syrischen Fernfahrer können aufgrund von Nutzungsabtretungen (Abb. 2) vollständig über die Fahrzeuge verfügen.

Ungefähr 50 Kilometer westlich der syrisch-libanesischen Grenze liegt das Städtchen *Štawra*, abgesehen von den libanesischen Häfen und von Antakya in der Türkei das wichtigste Güterumschlagszentrum für Transitfracht in den Osten der Arabischen Halbinsel. In *Štawra* stellen die syrischen Fernfahrer ihre in Kuwait zugelassenen Lastwagen ab, denn man darf Autos mit ausländischer Nummer lediglich 14 Tage in Syrien benutzen. Damit ist *Štawra* neben dem Entscheidungszentrum Damaskus und dem Brückenkopf Kuwait City als Arbeitszentrum der syrischen Transit-Fernfahrer zu bezeichnen.

Die Namen der Transit-Fuhrunternehmer in Damaskus verraten, daß es sich – von einer Ausnahme abgesehen – um Christen handelt. Alle Transportunternehmer kommen, bis auf einen Damasener, aus christlichen Dörfern des Qalamūn: neun aus *Šaydnāyā*, drei aus *Ma^carrat Šaydnāyā* und einer aus *Ma^clūla*. Die dominierenden Unternehmer im Transitgewerbe entstammen den Familien *Kosmār*, *Nağma* und *Šayh* aus *Šaydnāyā* sowie *Nasif* und *cAynāna* aus *Ma^carrat Šaydnāyā*.



Photo 2: Das Entscheidungszentrum Damaskus: Die „*Ġarāğ al-Kuwaytiyy*“ im Viertel *‘Abbāsiyyin*
The decisive centre of Damascus: The “*Ġarāğ al-Kuwaytiyy*” in the quarter *‘Abbāsiyyin*

Bearbeitungsnummer	Im Namen Gottes des Barmherzigen Erbarmers	Registriernummer
<i>Der Staat Kuwait</i>		
Justizministerium		
Abteilung Grundstücksamt		
Spezielle Vollmacht		
<p>Hiermit bestätige ich, Fathi Fawwas Qasim, von jordanischer Staatsbürgerschaft, momentan wohnhaft in Kuwait, mit dem Paß Nr. B 036468, ausgestellt in Amman am 2.1.1982, daß ich in meiner Eigenschaft als Stellvertreter (Vollmacht Nr. 3038/B/Bd. 3, Datum 30.5.1982) der syrisch-kuwaitischen Transport GmbH, die am 1.4.1980 unter der Nr. 533-w Bd. 2 gegründet wurde, Herrn Muhammad Yussef Diyab Sasar, einem syrischen Staatsbürger, die Vollmacht gegeben habe, mit dem Firmenauto Nr. 870 G Kuwait zu fahren. Der Wagen hat die Marke Mercedes Motor-Nr. 35596900236977 und die Karosserie-Nr. 341033147113315. Ich gebe ihm hiermit die Erlaubnis, nach Belieben mit dem Auto zu fahren und es für die Arbeit zu verwenden; es nach Belieben für ein Geschäft einzusetzen und auch nach Saudi Arabien zu fahren. Er darf alle Zollpunkte und offiziellen Stellen an der Grenze aufsuchen und darf auch eigenständig unterschreiben.</p>		
<p>Beglaubigung: Register 81/B/Erlaß</p> <p>Im Namen des barmherzigen Gottes Die Königliche Saudi-Arabische Botschaft in Kuwait Konsulatsabteilung Nr. 4356 Datum: 4.4.1404 H = 7.1.1984 beglaubigt hiermit die Richtigkeit des Stempels des Außenministeriums von Kuwait und die Unterschrift von Abdelaziz ar-Ruz</p>		
<p>Protokoll der Beglaubigung über die Unterschrift im Justizministerium</p> <p style="text-align: right;">Samstag 4.4.1404 = 7.1.1984 Hisam Yussef 'Adil</p>		

Aus dem Arabischen übersetzt von Zafer Youssef

Abb. 2: „Nutzungsabtretung“ für einen in Kuwait zugelassenen Lastkraftwagen
“Cession of exploitation rights” for a lorry registered in Kuwait

3 Tradition und Innovation von Transportunternehmen im Qalamūn

3.1 Der Qalamūn, ein peripherer Raum

Nicht nur die Unternehmer aus Şaydnāyā und Maʿarrat Şaydnāyā in Damaskus, sondern auch die Bewohner anderer Dörfer des Qalamūn haben sich auf den Fernfahrerberuf bzw. auf Transittransporte über die Arabische Halbinsel spezialisiert. Wo liegen die Wurzeln dieses Phänomens?

„Seit alters ist die Bevölkerung des Qalamoun . . . auf Zuerwerb angewiesen“ (WIRTH 1971, S. 401). Bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts gehen die Einwohner des Qalamūn einer Reihe von Zusatzverdiensten außerhalb der Landwirtschaft nach: Heimgewerbe, transhumante Viehwirtschaft, Sammelwirtschaft (Schnee, Steine, Kräuter etc.), saisonale Erntearbeit in anderen Regionen Syriens, ausgeprägte Händler-

tätigkeit sowohl mit im Qalamūn produzierten Gütern als auch mit außerhalb gekauften Waren und schließlich Auswanderung nach Übersee, insbesondere nach Südamerika (vgl. THOUMIN 1936 u. WIRTH 1965).

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts lösen neue Verdienst- und Beschäftigungsmöglichkeiten die oben genannten Tätigkeiten ab, die man heute noch in rudimentärer Ausprägung vorfindet: Teile der Bevölkerung beginnen als Pendler im durch den Straßenausbau leichter erreichbaren Ballungsraum Damaskus zu arbeiten; andere wandern ganz in die Städte ab. Viele Bewohner der Bergregion arbeiten bis zum Bürgerkrieg Mitte der siebziger Jahre in unterschiedlichsten Berufen im Libanon. Der temporären Gastarbeitertätigkeit als Bauhandwerker, Maurer oder Schlachter in Palästina von 1935 bis 1948 folgt ab 1952 die Tätigkeit in den Golfstaaten und ab 1960 die Arbeit in Libyen. Die Landwirt-

schaft im Qalamūn stellt man von traditionellen Produkten wie Getreide, Wein und Feigen partiell auf Apfel-, Kirsch- und andere Fruchtbäume um. Außerdem breitet sich die Intensivhaltung von Masthühnern und Legehennen stark aus. In einigen Siedlungen spielt inzwischen die Milchproduktion mit holländischen oder friesischen Kühen als zusätzliche Einnahmequelle eine wichtige Rolle. In den Dörfern an der Grenze zum Libanon ist der Ertrag aus dem Schmuggel von Baumaterialien und Konsumgütern in die Arabische Republik Syrien eine nicht unerhebliche Größe beim Einkommen der Bevölkerung.

Die meisten der genannten modernen Erwerbsmöglichkeiten im Qalamūn können auf traditionelle wirtschaftliche Aktivitäten und traditionelle soziale Verhaltensmuster zurückgeführt werden. Auch der Fernfahrerberuf entwickelt sich im Qalamūn aufgrund vorhandener Ressourcen und traditioneller Tätigkeiten: Der ehemalige Handel mit Kalksteinen und mit Sumach spielt dabei eine tragende Rolle.

3.2 Die Steinhändler und -transporteure in Šaydnāyā, ʿAyn at-Tīna, Maʿarrat Šaydnāyā sowie in Talfitā und Rankūs

Kalk- und Dolomitablagerungen der Kreidezeit ermöglichen es, im Qalamūn Kalkschotter und Kalksteine abzubauen. Heute bricht man an mehreren Stellen der Bergketten Kalksteine, die zum Hausbau und zum Verkleiden von Betonbauten geeignet sind. Im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts kennt man jedoch nur Steinbrüche bei Rankūs/Šaydnāyā und in der Umgebung von At-Tall. Damals arbeiten vor allem Christen als Steinbehauer und Maurer; sie sind auch die Besitzer der Steinbrüche. Christliche Handwerksmeister aus dem Damaszener Viertel Bāb Mušallā sind an der Verbreitung des Steinbehauerhandwerks im Qalamūn beteiligt (vgl. THOUMIN 1931, S. 111). Der alte Bürgermeister (Muhtār) von At-Tall, der heutigen Bauhandwerker-Hochburg, berichtet aber, daß der erste Steinbehauer in At-Tall Abū ʿAlī Qarqūr in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts das Handwerk bei einem Christen aus Šaydnāyā bzw. Maʿlūla lernte.

Bereits in den dreißiger Jahren transportiert man Steine und Schotter von Šaydnāyā nach Damaskus. Der Sohn eines Fellachen und Kleinhändlers (mit landwirtschaftlichen Produkten), Šāde Šayh, ist einer der ersten Fahrer. Bereits mit 13 Jahren ist es für ihn nichts Ungewöhnliches, Transporte nach Dayr az-Zawr oder Abū Kamāl an die syrisch-irakische Grenze zu begleiten. Mit 15 Jahren ist er Beifahrer bei Transporten in den Libanon; mit 18 verfügt er

über einen Führerschein und einen eigenen Chevrolet-LKW. Mit ihm transportiert er um 1940 unbehauene Bruchsteine nach Damaskus. Nach dem Zweiten Weltkrieg beginnt Šāde Šayh, Frachtgüter vom Libanon nach Kuwait zu transportieren. Das Unternehmen Šayh ist im Jahr 1950 auf 9 LKWs und einen Bus, der die Linie Šaydnāyā-Mnīn-Damaskus bedient, angewachsen.

Ab 1954 meldet er als erster syrischer Transportunternehmer seine LKWs in Saudi-Arabien an; drei Jahre später verlegt er sich auf Kuwait. Inzwischen ist er auf Mercedes-Fahrzeuge umgestiegen. Bis Mitte der 60er Jahre sind nach seiner Meinung nur Leute aus Šaydnāyā im internationalen Transittransportgeschäft tätig. Noch vor Šāde und Kosmār gründet Šayh 1957 in Damaskus ein Transportunternehmen. Dadurch erhält die Ausbreitung des LKW-Fahrerberufes im Qalamūn wesentliche Impulse. Die Unternehmer benötigen Fahrer, die sie aus ihrer Verwandtschaft bzw. aus ihrem Bekanntenkreis im Qalamūn rekrutieren. Die Religionszugehörigkeit spielt dabei für Šayh – wie auch für die anderen Bewohner des Qalamūn – keine Rolle. Die Arbeitsleistung und die Loyalität zum Arbeitgeber stehen im Vordergrund. Mit der Unterstützung zweier Söhne betreibt Šayh das Büro auch heute noch sehr erfolgreich. Seit 1970 betätigt er sich vornehmlich als Autohändler.

Durch eine „historische Zufälligkeit“ springt die Neuerung der Lastwagentransporte nicht auf die anderen um Šaydnāyā liegenden Dörfer zuerst über, sondern erreicht das entfernt gelegene ʿAyn at-Tīna (vgl. Abb. 3). Die Steine der Qalamūn-Kette südlich von ʿAyn at-Tīna sind für den Bau des Justizpalastes (Qaṣr al-ʿAdl) in Damaskus bestimmt. Man beauftragt den Fuhrunternehmer Šāde Šayh aus Šaydnāyā, die Steine nach Damaskus zu transportieren. Als der Bauleiter Šāde Šāʿir aus Maʿlūla Arbeiter aus Aleppo holt, wird er vom Muhtār von ʿAyn at-Tīna gebeten, auch Arbeiter aus seinem Dorf zu beschäftigen. Der erste Mann, der größere Verdienstmöglichkeiten als Transporteur wittert, ist der Busfahrer von ʿAyn at-Tīna, Dīb Ismāʿīl. Er kauft mit drei weiteren Gesellschaftern einen Lastwagen und beginnt noch 1947 mit den Steintransporten nach Damaskus. Andere Dorfbewohner verdingen sich bei Šayh als Lohnfahrer. Damit beginnt die Ausbreitung des Fahrerberufes in ʿAyn at-Tīna. Bereits 1952 fahren die Männer aus ʿAyn at-Tīna mit Mercedes-Lastwagen Transitgüter vom Libanon nach Kuwait. Für die Männer des Dorfes ist die Abwesenheit von der Familie nichts Ungewöhnliches; sie arbeiten oft als Tagelöhner längere Zeit außerhalb des Dorfes.

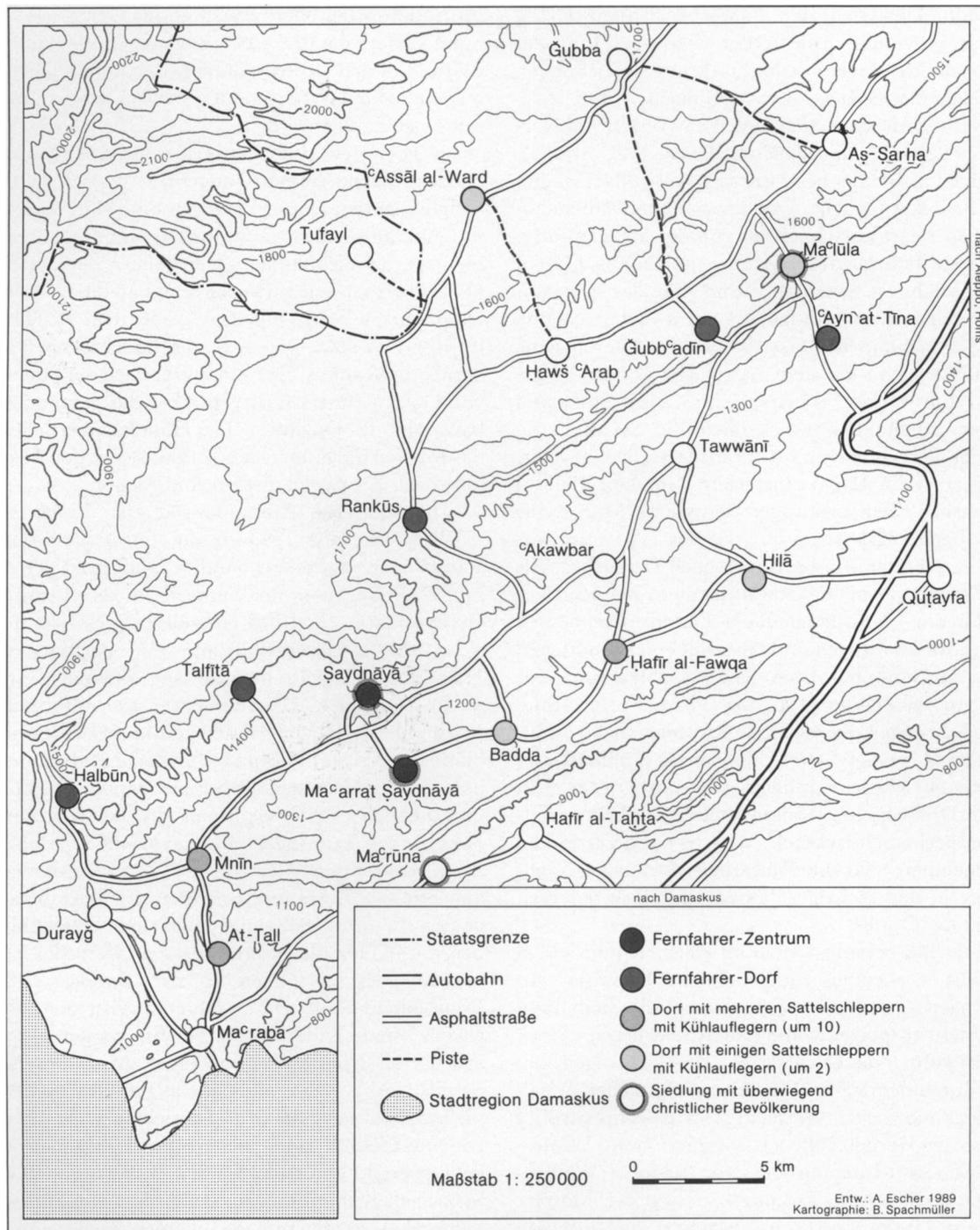


Abb. 3: Der südliche Qalamūn
The southern Qalamūn

Nahezu gleichzeitig geht die Innovation der Transportunternehmen auf die drei unmittelbaren Nachbardörfer von Ṣaydnāyā über: In *Maʿarrat Ṣaydnāyā*, dem christlichen Schwesterdorf von Ṣaydnāyā, wird

die Innovation mit einer nicht unerheblichen zeitlichen Verzögerung übernommen. 1957 beginnt Anṭūn Ḥūrīyy mit Transporten in Syrien und 1964 fährt Nasif als erster des Dorfes an den Golf nach

Kuwait. Daß sich der Fahrerberuf dennoch in Ma^carrat dynamisch ausbreitet, ist in erster Linie auf die vielfältigen verwandtschaftlichen Beziehungen zwischen den Dörfern zurückzuführen.

Die muslimischen Siedlungen im Westen und Norden von Şaydnāyā, *Talfitā* und *Rankūs* (vgl. Abb. 3), verfügen nicht über bewässerbare Anbauflächen und ihre Bevölkerung lebt – von etwas Regenfeldbau abgesehen – fast ausschließlich von der Schafhaltung. Der erste Transportunternehmer in Rankūs, Qāsem ^cAbd Allāh, ist Schafhalter und -händler gewesen. Über seine Händlertätigkeit kommt er mit Nağma aus Şaydnāyā in Kontakt. Er läßt des öfteren seine Schafe von ihm mit dem Lastwagen auf die Weide bzw. zum Verkauf transportieren. Als er aufgrund länger anhaltender Trockenheit die Schafhaltung aufgibt und in Şaydnāyā Transportarbeit ansteht, kauft er – von Nağma inspiriert – im Jahr 1958 in Damaskus einen Lastwagen der Marke Marjouriis auf Abzahlungsbasis. Von 1958 bis 1964 transportiert er Schotter von Şaydnāyā nach Damaskus. Als die Transporte an den Golf zunehmen, steigt auch er 1964 in das Transitgeschäft ein. Qāsem erstet einen Mercedes-Lastwagen und fährt mit einer saudischen Zulassungsnummer nach Saudi-Arabien und Kuwait. In der Zeit von 1967 bis 1981 hat er verschiedene Lastwagen, die jeweils in Kuwait gemeldet sind. 1981 kauft er einen Sattelschlepper mit Kühlaufleger, den er 1987 wieder veräußert. Heute arbeitet er nicht mehr. Drei seiner fünf Söhne arbeiten als Lastwagenfahrer permanent am Golf. Verschiedene Verwandte übernehmen bald die Fahrarbeit. Der erste Nachahmer in den sechziger Jahren ist jedoch der Busfahrer des Dorfes.

In Talfitā beginnen 1958 im gleichen Jahr wie in Rankūs – ebenfalls aufgrund von Impulsen aus Şaydnāyā – vormalige Schafhalter mit Stein- und Schottertransporten von Şaydnāyā nach Damaskus. Die Bewohner des Dorfes können die Lastwagen zum Teil durch den Verkauf ihrer umfangreichen Schafherden finanzieren. Waren die Dorfbewohner früher mit ihren Herden auf der Sommer- bzw. Winterweide im Anti-Libanon oder in der Bādiyya (Wüstensteppe südlich von Tadmur), so sind die Männer heute mit ihren Trucks auf Fernfahrt vom Libanon an den Golf unterwegs.

3.3 Die Sumachhändler in Ḥalbūn, Ğubb^cadīn und Ma^clūla

Sumach ist semi-ariden Klimabedingungen gut angepaßt und wächst deshalb auch in sehr trockenen Regionen. Die Blätter des Sumachstrauches werden

im traditionellen Gerbverfahren als Gerbmittel benutzt. Nach der Ernte bearbeitet man Zweige und Blätter mit den Dreschschlitten. Bevor die Pflanzenteile nun zum Gerben benutzt werden können, müssen sie gemahlen werden.

Im gesamten südlichen Qalamūn wird nahezu flächendeckend Sumach angebaut. Jedoch gibt es lediglich in den Dörfern Ḥalbūn und Ma^clūla sowie in Ğubb^cadīn, dem traditionellen Sumachzentrum, mehrere Sumachhändler. Die Bauern der anderen Dörfer vermarkten entweder direkt an die Gerber in Damaskus, wie z. B. in Durayğ, oder über die Händler in Ğubb^cadīn, wie z. B. die Bauern von Ḥawş ^cArab und Rankūs. Der Einzugsbereich der Händler von Ğubb^cadīn erstreckt sich über das gesamte Anbauggebiet des Qalamūn. Die Händler übernehmen das Mahlen des Sumach und organisieren den Transport nach Beirut, Damaskus und Aleppo.

^cAbd as-Salām Amīn Murād aus Ḥalbūn tritt 17jährig im Jahr 1945 in die Fußstapfen seines Vaters; er wird Sumachhändler. Aufgrund der Absatzschwierigkeiten für Sumach – das chemische Gerbverfahren setzt sich endgültig durch – kauft er sich 1955 in Gesellschaft mit fünf Personen aus Ḥalbūn und Diyāb Kosmār aus Şaydnāyā einen Antar-Lastwagen. Dabei macht er sich Informationen und Beziehungen zunutze, die er im Laufe seiner Händlertätigkeit mit Sumach erhalten und geknüpft hat; außerdem kennen die Sumachhändler die Fuhrunternehmer, weil sie oftmals die Lastwagen mit Fahrern für Transporte anmieten. 1963 erstet er einen dreiachsigen LKW der Marke Mercedes kuwaitischer Zulassung, mit dem er Transitttransporte aufnimmt. 1982 steigt er auf einen Sattelschlepper mit Kühlaufleger um, dessen Mercedes-Zugmaschine er persönlich in der Bundesrepublik Deutschland kauft. Heute fahren zwei seiner Söhne jeweils einen Kühltransporter. Ein weiterer Sohn arbeitet als Mechaniker in Dubai. Mit einer Ausnahme sind zur Zeit alle ehemaligen Gesellschafter im Transportgeschäft tätig. Da sich für viele Bewohner von Ḥalbūn keine weitere Beschäftigungsmöglichkeit ergibt und andere (wie z. B. der Verkauf von Schnee als Kühlmittel oder der Anbau von Sumach) aufgegeben werden müssen, nehmen sie die neue Erwerbsmöglichkeit an.

Bereits in den dreißiger Jahren verfügen einige Sumachhändler in Ğubb^cadīn über Lastwagen (vgl. REICH 1937, S. 69). Im traditionellen Zentrum halten sich Sumachanbau und -vermarktung jedoch länger als in allen anderen Dörfern des Qalamūn; die Leute aus Ğubb^cadīn gelten generell als sehr traditionsverbunden und konservativ. Als jedoch Mitte der sechzi-

ger Jahre die Nachfrage nach Sumach als Gerbmittel völlig zum Erliegen kommt, sehen sich auch die Bewohner von Ġubb^cadīn gezwungen, eine neue Einkommensquelle zu erschließen.

As^cad ʿAllūš wird in Ġubb^cadīn das Vorbild der Fernfahrer. Bereits mit 14 Jahren handelt er wie sein Vater und Großvater mit Sumach. Man transportiert die Lasten zuerst auf Maultieren und Kamelen, mit Fuhrwerken und mit gemieteten Lastwagen. Erst 1950 kauft er selbst zwei Lastwagen, einen Dodge und einen Fargo, mit denen er in Zeiten, in denen es im Sumachhandel nichts zu tun gibt, Baumwolle in der Gegend um Al-Ḥassaka und Qāmišliyy befördert. Mehrere Jahre fährt er dann mit einem Bus die Linie Damaskus-Ġubb^cadīn. Während dieser Zeit lernt er Kosmār aus Ṣaydnāyā kennen, der neben mehreren Lastwagen ebenfalls einen Bus besitzt. Inzwischen sind bereits viele ehemalige Sumachhändler mit Transportern aller Art – Fuhrwerke, Traktoren, Lastwagen etc. – innerhalb Syriens beschäftigt. Aufgrund der Hinweise von Kosmār kauft As^cad ʿAllūš 1966 einen Mercedes-Lastwagen und beginnt, Transitfracht nach Saudi-Arabien zu fahren. Zunächst arbeitet er mit Leuten aus An-Nabk und später mit Kosmār zusammen. Damit löst er die Transit-Fernfahrertätigkeit im Dorf aus. Für die Leute in Ġubb^cadīn ist die Tätigkeit als Fernfahrer eine gute Alternative zum Sumachanbau bzw. -handel.

Auch in Ma^clūla wird der Fernfahrerberuf von einigen Sumachhändlern und anderen Leuten angenommen. Jedoch kann sich die Fahrertätigkeit in Ma^clūla nicht durchsetzen; dies ist mit Sicherheit auf die seit vielen Jahrzehnten bestehende Tradition der Bewohner zurückzuführen, in Damaskus und insbesondere in Beirut als Bäcker zu arbeiten. Die potentiellen Adaptoren ziehen diese Arbeit dem Fernfahrerberuf vor.

4 Die heutige Verbreitung der Sattelschlepper mit Kühlauflegern im südlichen Qalamūn

4.1 Der Mythos der Automarke Mercedes und die Innovation der Sattelschlepper mit Kühlauflegern

Bereits zu Beginn der fünfziger Jahre kann man in Syrien Mercedes-Fahrzeuge antreffen. Ausnahmslos berichten alle älteren Fernfahrer begeistert, daß lediglich die Mercedes-Lastwagen die schwierigen Sand- und Wüstenpisten Arabiens bezwingen können. Vor allem wird der dreiachsige Mercedes mit Doppelbereifung (von den Fahrern „Six-Wheel“ ge-

nannt) gerühmt. Damals erlangen die Mercedes-Automobile ein überaus positives Image.

1967 holt man die ersten Sattelschlepper mit Kühlauflegern nach Syrien. Die gesetzlichen Auflagen der Golfländer tragen in der ersten Hälfte der achtziger Jahre zur verstärkten Umstellung der Fahrzeuge von einfachen Sattelschleppern bzw. Six-Wheel-Lastwagen auf Sattelschlepper mit Kühlauflegern bei; 1984 verbietet Saudi-Arabien die Einfuhr von Obst und Gemüse mit normalen Lastwagen. Die Transporte müssen mit Kühltransportern besorgt werden. Bei den Zugmaschinen bevorzugt man – der inzwischen vorhandenen Tradition folgend – Mercedes-Fabrikate. Im Jahr 1987 kostet ein gebrauchtes Modell Baujahr 1982 1,4 Mill. syrische Lira⁶⁾.

Kühlaufleger der deutschen Firma Ackermann-Fruhauf trifft man nur selten an. Hier entscheiden sich die syrischen Fernfahrer für griechische Erzeugnisse der Firma Nik. Kioleides oder der Marke Biamax. Die griechischen Kühlaufleger seien zwar teurer, würden aber, vor allem durch den dickeren Boden, die Kälte besser halten als die deutschen Produkte.

4.2 Die christlichen Fernfahrer-Zentren und die muslimischen Fernfahrer-Dörfer im Qalamūn

Fassen wir unsere Einzelbetrachtung kurz zusammen: Nachdem über die traditionellen Händler bzw. Transportunternehmer die Innovation des Fernfahrerberufes in die Dörfer eingedrungen ist, breitet sich diese explosionsartig aus. Die ersten Fahrgemeinschaften, die sich in den Siedlungen zusammengefunden haben, lösen sich bald auf, da sich jeder Gesellschafter nach entsprechendem Verdienst selbst einen LKW zulegt. Häufig nehmen Brüder bzw. nahe Verwandte, denen Einblick in die Verdienstmöglichkeiten gegeben ist, die Innovation an. Die Söhne der Fahrer treten wie früher in die Fußstapfen der Väter: Sie ergreifen ebenfalls den Fernfahrerberuf.

Außerdem wird die Annahme der Neuerung durch die Tätigkeit der Transportunternehmer wesentlich erleichtert. Die bei den Fuhrunternehmen beschäftigten Fahrer besitzen in der Regel einen Anteil am Fahrzeug. Reine Lohnfahrer gibt es heute nur selten. Durch die finanzielle Beteiligung wird der Fahrer einerseits stärker in die Verantwortung für das Fahrzeug genommen, andererseits steigt sein Interesse und – je nach Höhe der Beteiligung – seine Verdienstspanne. Dies hat zur Folge, daß jeder Fahrer danach

⁶⁾ Dies entspricht je nach Wechselkurs einem Betrag zwischen 90 000 und 120 000 DM.

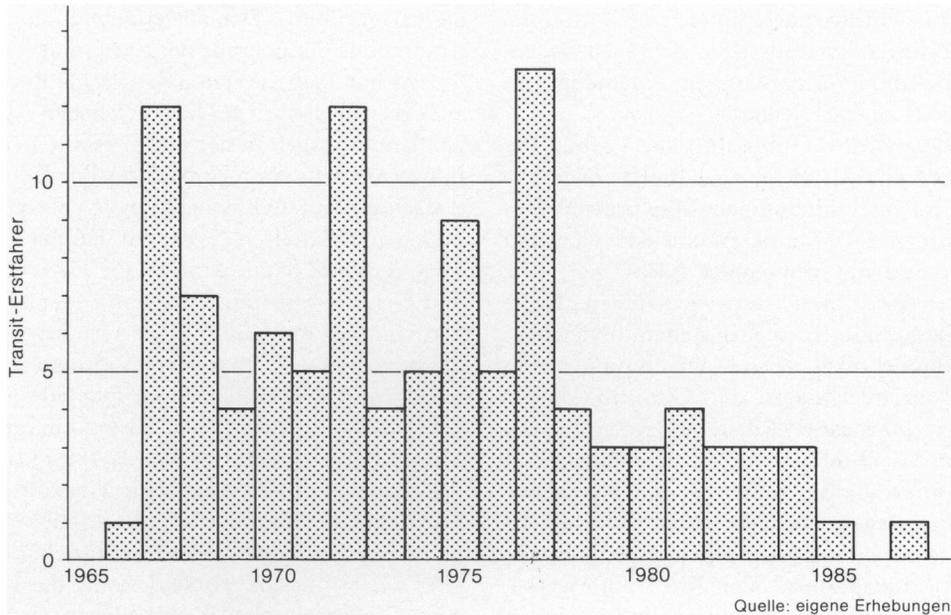


Abb. 4: Transit-Erstfahrer im Dorf Ġubbʿadīn

Beginners in long-distance lorry driving trade in the village of Ġubbʿadīn

strebt, ein eigenes Fahrzeug zu besitzen. Die Unternehmer aus Šaydnāyā stellen die Fahrzeuge zur Verfügung und regeln damit auch die technischen Schwierigkeiten, als syrischer Staatsbürger bei Importverboten dennoch über Transportfahrzeuge verfügen zu können. Außerdem besorgen sie in der Anfangsphase der Transittransporte – wie zum größten Teil auch noch heute – die Frachtaufträge. Von einer Benachteiligung oder Ausbeutung der Fahrer durch die Unternehmer bzw. Händler kann keine Rede sein!

Die Diffusion des Fernfahrerberufes ist eindeutig nur aufgrund der aufkommenden Transittransporte möglich, nicht durch Im- oder Export sowie Transportfahrten innerhalb Syriens. Der überwiegend direkte Einstieg der Dorfbewohner des Qalamūn in das Transitgewerbe hält Mitte der sechziger Jahre bis Ende der siebziger Jahre unvermindert an, wie das Beispiel des Dorfes Ġubbʿadīn zeigt (Abb. 4). In den siebziger Jahren ist das Transportgeschäft weit über den Qalamūn verbreitet. Damals sind fast alle Lastwagen zu Transittransportzwecken in Kuwait gemeldet. Auch in Yabrūd und An-Nabk soll es eine große Zahl von Transitlastwagen (d. h. im Ausland angemeldete Lastwagen) geben. In Ġubbʿadīn und ʿAyn at-Tīna wird sogar berichtet, daß man früher mit Fernfahrern aus An-Nabk und Yabrūd gemeinsam Lastwagen besaß.

Bei Rückgang der Transporte steigen die Fahrer der Siedlungen im nördlichen Qalamūn aus dem Transittransportgeschäft aus und suchen sich andere Erwerbstätigkeiten (wie z. B. Hühnerfarmen und Handwerk). Manche Fernfahrer aus dem südlichen Qalamūn melden nun, als es die staatlichen Verordnungen einmal für ein Jahr zulassen, ihre Fahrzeuge zum Teil in Syrien an, um Fracht innerhalb des Landes transportieren zu können. Die meisten jedoch beginnen in diesen Jahren – soweit sie nicht schon von Anfang an mit den Unternehmern in Damaskus arbeiten – für die Leute aus Šaydnāyā zu fahren, die bereits damals das Geschäft mit den Transittransporten im Griff hatten. Sie können während der Abnahme des Transitaufkommens durch Syrien die Mitbewerber, dank ihrer Beziehungen zu den Schaltstellen in Damaskus, Kuwait und Štawra, verdrängen.

Heute haben, von einigen anderen Fahrzeugen abgesehen, hauptsächlich Sattelschlepper mit Kühlauflegern kuwaitische Zulassungsnummern. Der Umstieg auf diesen Fahrzeugtyp sichert den Fernfahrern des südlichen Qalamūn – aufgrund bereits angelegener Umstände – die führende Position im Gewerbe. In den achtziger Jahren nimmt der Kauf von Kühltransportern stark zu, wie eine Erhebung in den Dörfern Ġubbʿadīn und ʿAyn at-Tīna belegt (Abb. 5).

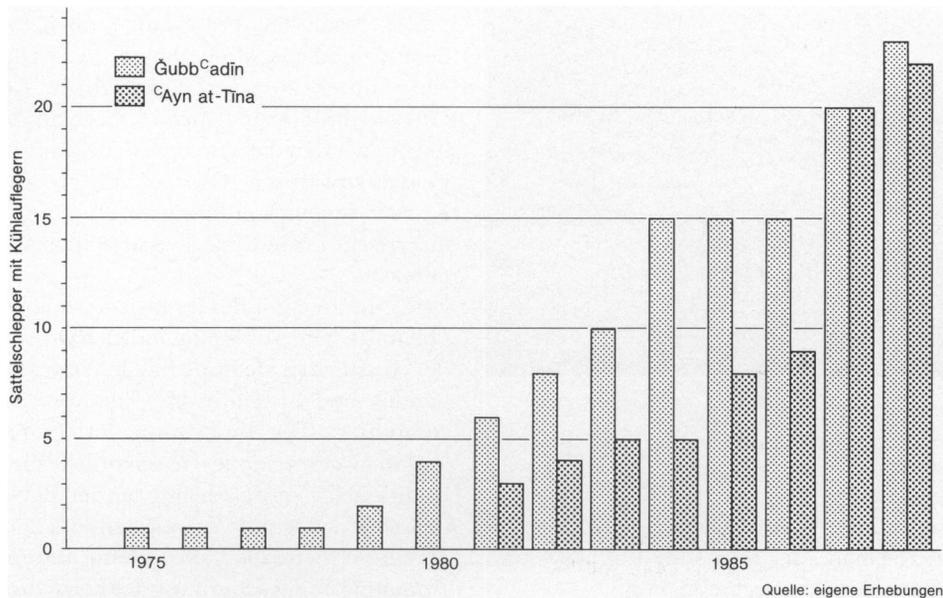


Abb. 5: Zunahme der Sattelschlepper mit Kühlauflegern in den Dörfern Ġubbʿadin und ʿAyn at-Tīna
Increase in articulated lorries with cold storage trailers in the villages of Ġubbʿadin and ʿAyn at-Tīna

Die wichtigsten Verbreitungszentren⁷⁾ von Sattelschleppern mit Kühlauflegern im Qalamūn sind die beiden christlichen Dörfer Ṣaydnāyā und Maʿarrat Ṣaydnāyā. Allerdings sitzen heute die größten Unternehmer aus diesen Dörfern, wie bereits erwähnt, in Damaskus. Während die Hälfte der ca. 20 000 Einwohner von Ṣaydnāyā in Damaskus wohnt und nur im Sommer für einige Monate in den Qalamūn kommt, sind die Leute aus Maʿarrat fast immer im Dorf anzutreffen. Die derzeit in Ṣaydnāyā laufenden Sattelschlepper schätzt man – ohne andere Lastwagentypen – auf über 900 Stück. Alleine der Fuhrunternehmer Yūsuf Kosmār verfügt über ca. 150 Sattelschlepper mit Kühlauflegern. Im nur ca. 3000 Einwohner zählenden Maʿarrat gibt der Muḥtār 90–100 Sattelschlepper mit Kühlauflegern, 40–50 Sattelschlepper und 60 Lastwagen für Steintransporte an. Jede Familie in den beiden Fernfahrer-

Zentren war oder ist entweder über ein Familienmitglied, das einen Lastwagen fährt, oder über die Kapitalbeteiligung an einem Lastwagen mit in die Transportgeschäfte eingebunden.

In den muslimischen Fernfahrer-Dörfern Ḥalbūn, Talfitā, Rankūs, Ġubbʿadin und ʿAyn at-Tīna mit 3000 bis 12 000 Einwohnern gibt es heute jeweils zwischen 20 und 100 Kühltransporter und zusätzlich je nach Siedlung um 150 einfache Lastwagen. Dies bedeutet, daß wenigstens über zwei Drittel der Familien jedes Dorfes Einkommen aus der Transitarbeit beziehen. Nicht nur die Fahrer in den beiden Zentren, denen eine Schaltfunktion im Schmuggelgeschäft nachgesagt wird, sondern auch die Fernfahrer in den anderen Dörfern erwirtschaften hohe Verdienste aus dem Transitschmuggel.

Was geschieht mit den Erlösen aus diesem Geschäft, soweit sie nicht wieder in den Betrieb investiert werden? In den beiden christlichen Siedlungen investieren die Fahrer hauptsächlich in repräsentative Sommervillen, große palastartige Häuser und Appartmentshäuser (vgl. Photo 3). Viele ehemalige Fernfahrer, die das Lastwagengewerbe aufgeben, bleiben dem Fahrerberuf treu: Sie kaufen einen PKW und werden Taxifahrer in Damaskus. Inzwischen entstanden an der Straße nach Maʿlūla mehrere Service- und Tankstationen für die Sattelschlepper. Die reichen Unternehmer, allen voran Ṣayḥ und Naṣif, investieren in großem Stil in die Landwirt-

⁷⁾ Ein kleines weiteres Zentrum von Sattelschleppern mit Kühlauflegern in Syrien ist die Stadt Darʿa an der Grenze zu Jordanien. Allerdings gibt es dort nur zwei Transportbüros und ca. 170 Sattelschlepper. Ungefähr 60 weitere derartige Fahrzeuge findet man jeweils in der Größenordnung von zwei bis zehn pro Dorf in Siedlungen des Ḥawrān. Wesentlich mehr Kühltransporter trifft man in den jordanischen Siedlungen Ramṭa und Irbid an; die größten Fuhrunternehmer Jordaniens sitzen allerdings in der Hauptstadt Amman.



Photo 3: Das Fernfahrer-Zentrum Şaydnāyā

The centre of long-distance lorry driving trade, Şaydnāyā

schaft; man legt Fruchtbaumpflanzungen an und erstellt Hühnerfarmen, die man von Lohnarbeitern und deren Familien bewirtschaften läßt.

Ähnlich, aber mit etwas anderen Schwerpunkten, verwenden die einzelnen Familien in den muslimischen Fernfahrer-Dörfern die Gewinne aus den Transittransporten: An erster Stelle steht der Umbau und/oder der Neubau des Wohnhauses im Dorf. Danach kommt die Finanzierung der Hochzeiten ihrer Söhne. Außerdem kauft man ein kleines Stück Land und läßt es mit Hilfe von Traktoren und Bulldozern meist zur Nutzung mit Fruchtbäumen – insbesondere in Rankūs – vorbereiten. Man erweitert den Fahrzeugpark um einen Traktor, Pick-Up und gegebenenfalls um ein Motorrad. Falls es die finanziellen Möglichkeiten erlauben, erstet man eine Zweitwohnung oder ein Mietshaus in Damaskus. Das in harten Devisen verfügbare Geld wird für Notzeiten und Notfälle (wie z. B. Krankheiten, Operationen in Europa u. a.) im Şandūq (Geldschrank) verwahrt.

Infolge der Investitionen verändern die Siedlungen ihr Aussehen grundlegend: Der alte Dorfkern ist nahezu unter neuer Bausubstanz verschwunden, und große Areale sind mit bis zu sechsstöckigen Neubauten bestanden. In allen muslimischen Fernfahrer-Dörfern entstehen neue große Moscheen, die im wesentlichen von Fernfahrern finanziert werden.

5 Ergebnisse

Seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs werden Transitgüter in größerem Umfang von West nach Ost auf den Straßen der Arabischen Republik Syrien über die Arabische Halbinsel transportiert. Christen aus Şaydnāyā gelingt es, die Transittransporte im Laufe der Zeit unter ihre Kontrolle zu bringen.

Das Arabische Transitabkommen und verschiedene gesetzliche Maßnahmen der syrischen Regierung führen zu einer eigenwilligen Konstruktion: Obwohl die Transportfirmen ihren Sitz in Damaskus haben, werden die Transportfahrzeuge nominell von syrisch-kuwaitischen Strohmann-Firmen gekauft, in Kuwait angemeldet und über Nutzungsabtretungen an syrische Firmen oder syrische Staatsbürger weitergereicht.

Die Innovation des Transit-Fernfahrerberufes im Qalamūn geht auf Steinhändler bzw. -transporteure der christlichen Siedlung Şaydnāyā zurück. Sumachhändler und Busfahrer im Qalamūn sind die ersten Adaptoren. Die Innovation der Transittransporte knüpft an gewachsene wirtschaftliche Strukturen und traditionelle Verhaltensmuster der Bevölkerung an, die schrittweise mit veränderten und neuen Inhalten gefüllt werden. Deshalb ist eine unproblematische Annahme und Ausbreitung des Fernfahrerberufes im Qalamūn möglich.

Die christlichen Unternehmer mit Sitz in Damaskus tragen mit ihrer Tätigkeit zur leichteren Diffusion bei. Innerhalb der Dörfer breitet sich der neue Beruf vor allem über verwandtschaftliche Kontakte aus. Außerdem wirkt sich die Kapitalbeteiligung der Fahrer am Lastwagen positiv aus.

In allen Dörfern des Qalamūn investieren die Fernfahrer zuerst in den Aus-, Um- und Neubau von Häusern. Darüber hinaus investiert man in landwirtschaftliche Projekte, wie den Anbau von Fruchtbäumen. Schließlich kauft man vom Gewinn hochwertige Konsumgüter.

Die Fernfahrer aus den südlichen Siedlungen des Qalamūn können – trotz des rückläufigen Transitaufkommens in den achtziger Jahren – ihre dominante Position im Transittransportgewerbe durch den Umstieg auf Sattelschlepper mit Kühlauflegern und die Nutzung alternativer Verdienstmöglichkeiten (insbesondere mit Schmuggelwaren) sowie nicht zuletzt durch die eigenwilligen Eigentums- und Besitzverhältnisse ihrer Fahrzeuge weiterhin behaupten.

Literatur

- BOUSTANI, F.: Le Mouvement du Transit en Syrie. Damas 1979.
- BURNS, N.: The Tariff of Syria. 1919–1931. Publications of the American University of Beirut. Social Science Series No. 5. Beirut 1933.
- GUINÉ, A.: Les Communications en Syrie. Damas 1968.

- KALLA, M. S.: The Role of Foreign Trade in the Economic Development of Syria, 1831-1914. Washington, D. C., 1969.
- MEYER, G.: Economic Development in Syria since 1970. In: ALLAN, J. A. (Hrsg.): Politics und the Economy in Syria. London 1987, S. 40-62.
- REICH, S.: Etudes sur les villages Araméens de l'Anti-Liban. Documents d'Etudes Orientales de l'Institut Francais de Damas VII. Damas o. J. (1937).
- SANLAVILLE, P.: Les voies de communication en Syrie. In: Hannon. Revue Libanaise de Géographie 4, 1969, S. 129-138.
- SCHWEDLER, H.-U.: Kuwait. Wohlstand auf Zeit? In: SCHOLZ, F. (Hrsg.): Die Golfstaaten: Wirtschaftsmacht im Krisenherd. Braunschweig 1985, S. 268-283.
- THOUMIN, R.: Deux quartiers de Damas. Le quartier Chrétien de Bab Musalla et le quartier Kurde. In: Bulletin d'Etudes Orientales 1, 1931, S. 99-135.
- : Géographie humaine de la Syrie Centrale. Paris 1936.
- WIRTH, E.: Syrien. Eine geographische Landeskunde. Wissenschaftliche Länderkunden Band 4/5. Darmstadt 1971.
- : Zur Sozialgeographie der Religionsgemeinschaften im Orient. In: Erdkunde 19, 1965, S. 265-284.

ÖFFENTLICHE LANDWIRTSCHAFT IN SYRIEN:
STAATSFARMEN ALS BEISPIELE FÜR DIE WIRKSAMKEIT STAATLICHER
WIRTSCHAFTSTÄTIGKEIT IM AGRARSEKTOR DES LANDES

Mit 4 Abbildungen und 4 Tabellen

HANS HOPFINGER

Summary: Public agriculture in Syria: state farms as examples of the effectiveness of government economic activity in the agricultural sector

State farms are fully integrated elements of Syria's agricultural system as well as of the country's national economy. It is a centrally planned and controlled socialist economy, in which government activities play a crucial role: state farms are supposed to allow direct government intervention in the country's agricultural development. The results of this report can be summarized as follows:

(i) As part of a centrally planned system, the state farms have to stick to detailed production plans. Free economic decision-making is almost impossible for the farms: specific production targets have to be achieved even if it is against the management's conviction. (ii) Most of the farms partly lack the required equipment for efficient production or waste a lot of financial resources for repairing outdated machines and irrigation devices. (iii) By comparison with private enterprises, the labour force in state farms is large whereas its efficiency and qualification are considerably lower. It reflects the low level of fixed payment in the public sector of Syria's economy. (iv) The economic performance of most of the state farms - even the model enterprise "Al-Asad" in Maskana - is characterized by losses. Since 1980 only the farm in Mālikīya in Northeast Syria has been able to present positive results for every agricultural season.

Syrien legte sich mit der Verabschiedung seiner Verfassung im Jahre 1973 auf den Weg einer *sozialistischen Planwirtschaft* fest. Dies war Ausdruck einer längeren Entwicklung, denn Verstaatlichungsbemühungen hatte es seit der Revolution von 1963 immer wieder gegeben. Die Aufnahme eines entsprechenden Artikels in die Verfassung markiert daher einen wichtigen ideologischen Einschnitt: Seit jener Zeit wird die syrische Landwirtschaft immer stärker in ein - zumindest auf dem Papier - weitgehend geschlossenes System zentraler Planung und Steuerung gepreßt. Der *öffentliche* Sektor erhält dabei eine besondere Rolle zugewiesen: Nach der geltenden Ideologie soll er für den *privaten* Sektor leuchtendes Vorbild sein. Inwieweit der syrische Staat mit seiner Politik Erfolg hatte, war Gegenstand einer Untersuchung, über die hier zusammenfassend berichtet wird¹⁾. Es konnten sechs der insgesamt neun Staatsfarmen, die sich 1986 unter der Aufsicht des syrischen Agrarministeriums befanden, als Fallbeispiele gewählt werden (vgl.

¹⁾ Zu den Erfolgen bzw. Mißerfolgen der Politik im privaten Sektor vgl. HOPFINGER 1990.