

# Transport im vorspanischen Mesoamerika

Ulli Wölfel

21. Juli 2004

## 1 Transportbedingungen

Durch das Fehlen geeigneter Zug- oder Lasttiere in Mesoamerika gab es zu Land nur die Möglichkeit des Transportes zu Fuß durch Lastenträger (aztek. *tlameme*). Mittels um die Stirn gebundenen Tragebändern wurde die Last in geflochtenen Körben (aztek. *petlacalli*) getragen. Darstellungen dieser Trageweise gibt es aus vorspanischer Zeit in verschiedenen Codizes, Beispiele hierfür zeigt Abbildung 1.

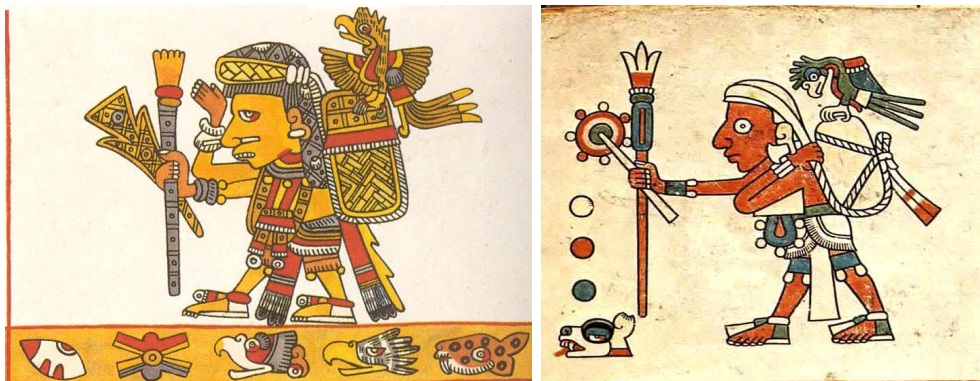


Abbildung 1: Details aus Codex Borgia, S. 55 und Codex Fejervary-Mayer, S. 31

Auch heute noch wird diese Transportmethode in Mesoamerika verwendet (Abbildung 2), obwohl längst andere Möglichkeiten vom Pferd bis zum Auto verfügbar sind. Es stellt sich also die Frage, warum nicht nach Ankunft der Spanier die Lastenträger sofort durch eingeführte Lasttiere ersetzt wurden und warum Lastenträger gegenüber beispielsweise Pferden in Mesoamerika nicht unbedingt im Nachteil sind.

Die Antwort darauf findet sich in den Transportbedingungen in Mesoamerika, mit denen sich Arbeiten von Drennan (1984), de Rojas (1986) und Batten (1999) beschäftigen.

So wird in (Batten 1999) zum einen festgestellt, daß ein Pferd bis zu fünfmal so effizient sein kann wie ein Mensch, dafür aber bis zu neunmal so viel Nahrung benötigt. Damit konkurrieren Pferde und Menschen um Nahrung, was im vorindustriellen Europa dazu führte, daß ein Drittel der Anbaufläche für Hafer und



Abbildung 2: heutige Holzträgerin

damit für die Versorgung von Arbeitstieren genutzt wurde. Desweiteren haben die Hauptanbauprodukte Weizen (Europa) und Mais (Mesoamerika) verschiedene *seed-to-yield-ratios*, sind also unterschiedlich ergiebig. Für Mais gibt Batten Werte zwischen 1 : 30 und 1 : 200 an, während sie für Weizen nur zwischen 1 : 3 und 1 : 6 liegen. Damit ergibt sich, daß in Europa eineinhalb mal mehr Land für die Ernährung von 1000 Personen braucht, als in Mesoamerika (Batten 1999: 3).

Bezüglich der durchschnittlichen Traglast und der zurückgelegten Distanz pro Tag gibt es unterschiedliche Angaben; ungefähre Werte enthält Tabelle 1.

	Traglast	Distanz/Tag	Nahrung/Tag	max. Distanz
Tlameme	23 - 30 kg	30 - 36 km	1 kg	700 km
Pferd	300 kg	37 km	9 kg	1200 km

Tabelle 1: Vergleich Tlameme - Pferd (basiert auf (Batten 1999))

Die maximale Distanz ergibt sich nach der Formel

$$\text{max. Distanz} = \frac{\text{Last} \times \text{Distanz/Tag}}{\text{Nahrung/Tag}} .$$

Wie man sieht, relativiert sich die um das zehnfache höhere Traglast des Pferdes durch den neunmal höheren Nahrungsbedarf.

An dieser Stelle soll noch auf ein Problem hingewiesen werden, das auch in (de Rojas 1986) diskutiert wird. Die Differenzen in den Angaben zu Distanzen und Traglasten lassen sich teilweise auf falsche Umrechnungen von Einheiten zurückführen. So gibt es für Distanzen beispielsweise die Einheit *legua*, die 4.190

km (*legua de Nueva España*) oder 5.572 km (*legua itineraria*) entspricht (de Rojas 1986: 11). Auch bei Volumenmaßen gibt es Unterschiede: die im 16. Jh. verwendete *fanega de Avilo* entspricht 55,5 Litern, während die später verwendete *fanega de México* 90 Litern entspricht (de Rojas 1986: 13). Damit ist klar, wie leicht ein Autor ohne nähere Kenntnisse dieser unterschiedlichen Maße beim Lesen eines Begriffs wie *fanega* eine falsche Größe annehmen und zu unsinnigen Ergebnissen kommen kann.

Doch auch trotz dieser möglichen Probleme läßt sich erkennen, daß Lastenträger durchaus gegenüber Lasttieren keinen so großen Nachteil haben, wie oft angenommen wird. Wichtig ist ebenfalls zu bemerken, daß Transport auch vom Gelände und Wetter abhängt. So kommt beispielsweise ein Pferdewagen auf schlammigen Wegen nur langsam voran und die mögliche Last muß begrenzt werden, damit er nicht einsinkt. Auch steile und enge Wege sind für Lasttiere oft nur schwer oder gar nicht passierbar. In (Hassig 1980: 38) wird aus einem Brief eines spanischen Beamten an den Indienrat aus dem Jahre 1531 zitiert, in dem die Situation der Wege in Mesoamerika als eng, steil, uneben und für Lasttiere ungeeignet beschrieben wird. Damit ist klar, daß unter den gegebenen Bedingungen selbst die Verfügbarkeit von Lasttieren keinen so großen Vorteil brachte, daß ein Umstieg auf dieses Transportmittel als notwendig angesehen wurde.

## 2 Sozialer Status der Lastenträger

Eine genaue Einordnung der Lastenträger in eine soziale Hierarchie ist nicht möglich. Es ist zu vermuten, daß sie aufgrund der von ihnen verrichteten schweren Arbeit eine eher niedrige soziale Stellung besaßen, doch es lassen sich keine gesicherten Angaben machen.

In (Hassig 1985: 30) werden vier Textstellen aus dem Florentiner Codex zitiert, in denen das Lastentragen als Metapher für schwierige Aufgaben oder das Tragen von Verantwortung gebraucht wird:

- es wird erzählt, wie die Götter beraten, wer von ihnen für die schwierige Aufgabe des Tagesanbruchs zuständig sein soll
- es wird von der Verantwortung berichtet, die man trägt, wenn man heiratet
- das Regieren wird mit einer Last umschrieben
- es wird den unter dem Tageszeichen *1 ocelotl* geborenen Kindern eine negative Prädestination zugeschrieben und hierfür beispielhaft Sklaverei, Grabstock und Trageband genannt

Die von Hassig daraus gezogenen Schlüsse, daß das Lastentragen eine anerkannte Tätigkeit war, die aber gleichzeitig eine negative Konnotation besaß, was bereits widersprüchlich erscheint, basieren auf einem Mißverständnis der Quellen, wie in (Vermeulen 1989: 104-105) gezeigt wird.

Desweiteren geht (Hassig 1985: 30) auf eine Abbildung aus dem Codex Mendoza ein, die Kinder zeigt, denen verschiedene Dinge beigebracht werden. So wird Mädchen der Umgang mit der Spindel gezeigt und Jungen lernen, Lasten mit dem Trageband zu transportieren. Die Folgerung, daß der Beruf des Lastenträgers erblich ist und bereits Kinder zu Trägern herangezogen werden, ist allerdings fragwürdig, wie (Vermeulen 1989: 100-101) anmerkt. Es ist wahrscheinlicher, daß in der Abbildung das Erlernen allgemeiner Fähigkeiten, unabhängig vom später ausgeübten Beruf, dargestellt ist.

### 3 Organisation der Lastenträger

Die genaue Art der Organisation der Lastenträger ist unklar. Laut (Hassig 1980: 36), der sich in seiner Aussage auf Moreno stützt, bildeten sie eine eigene Klasse. Dieser Begriff wird allerdings nicht näher erläutert und in (Vermeulen 1989: 101) wird angemerkt, daß es unklar bleibt, aufgrund welcher Quellen Moreno seine Aussagen macht.

Es spricht einiges dafür, daß der Transport zwischen *cabeceras* (größere Städte) stattfand, oder daß diese Städte Stationen auf dem Weg bildeten (Hassig 1980: 46), wobei allerdings die Organisation im einzelnen unklar ist.

Wenn man bedenkt, daß bei dem Transport zwischen verschiedenen Städten auch unterschiedliche Hoheitsgebiete durchquert wurden, so stellt sich die Frage, ob die Träger diese Gebiete ungehindert passieren durften. Laut (Hassig 1980: 46-47) genossen sie einen neutralen Status und konnten sich weitgehend frei bewegen, außer im Kriegsfall. Die Argumentation, die er führt, ist aber schlecht und basiert auf Quellen aus dem Kontext der Eroberungskriege (Vermeulen 1989: 120-121), so daß sie nicht als Beleg angeführt werden können.

Der Transport von Gütern war auch Teil der Tributpflicht, allerdings ist unklar, ob die Tributpflicht auch die Lastenträger selbst umfaßte, wie (Hassig 1980: 47-48) behauptet. Es ist auch nicht sicher, ob der Transport von Tributen durch "professionelle" Lastenträger geschah, oder ob die Träger nur für diesen besonderen Transport eingesetzt wurden (Vermeulen 1989: 123).

Einen Sonderfall der Organisation bildet das Botensystem der Azteken (Hassig 1985: 32). Diese Boten trugen gewisse Insignien, die Ihnen Vorrang vor anderen Trägern einräumten. Die Legende berichtet, daß Moctezuma durch diese Läufer frischen Fisch von der Küste aß. Angesichts der Tatsache, daß die primäre Aufgabe der Boten nicht der Transport von schweren Lasten, sondern das Überbringen von Botschaften war, scheint der Wahrheitsgehalt dieser Legende jedoch eher gering zu sein.

Abschließend läßt sich sagen, daß viele Fragen noch ungeklärt sind. Nach welchen Leistungen wurden die Lastenträger bezahlt? Wie wurden sie bezahlt? Waren sie vergleichbar mit "Angestellten"? Von wem wurden sie bezahlt?

## Literatur

Batten, David C.

1999 Horse Power - Wheat, oats, maize and the supply of cities. *Ancient Mesoamerica*, 10:99–100.

de Rojas, José Luis

1986 El transporte de larga distancia en Mesoamérica: Comentarios a R. D. Drennan.

Drennan, Robert D.

1984 Long-Distance Movement of Goods in the Mesoamerican Formative and Classic. *American Antiquity*, 49(1).

Hassig, jr., Ronald Ross

1980 *Trade, Tribute and Transportation: Sixteenth-Century Political Economy of the valley of Mexico*. PhD thesis, Stanford University, Palo Alto.

Hassig, jr., Ronald Ross

1985 *Trade, Tribute and Transportation: Sixteenth-Century Political Economy of the valley of Mexico*.

Vermeulen, Ellen Christine

1989 Kritische Analyse der Rekonstruktion Hassigs (1985): "Trade, Tribute and Transportation" unter besonderer Berücksichtigung der urbanen Nahrungsversorgung und des Transports im vorspanischen Hochtal von Mexiko. Magisterarbeit, Universität, Hamburg.