Soziales Kapital als Potenzial kollektiver Demobilisierung

Das Beispiel der Motorrad-Taxifahrer in Sierra Leone

Michael Bürge / Krijn Peters

Programme zur Entwaffnung, Demobilisierung und Reintegration von Kämpfern – kurz DDR nach der englischsprachigen Bezeichnung *Disarmament, Demobilisation and Reintegration* – sind heutzutage Standard, um den Übergang von Kriegs- zu Friedenszeiten zu erleichtern. Während die Entwaffnung der Kämpfer darauf abzielt, durch Einsammeln, Wegsperrern oder Zerstören von Waffen und Munition die physischen Möglichkeiten der Gewaltausübung zu verringern, geht es beim Demobilisieren darum, das organisatorische Potenzial der Kämpfer zu reduzieren. Kommandostrukturen werden gebrochen, aus Gruppen und Einheiten sollen isolierte Individuen werden, die einzeln in die Gesellschaft integriert werden können, ohne eine Gefahr darzustellen. Diese konventionelle Idee von Demobilisierung trägt zweifellos zu einer raschen Verbesserung der Sicherheitslage eines Landes bei. Langfristig kann sie jedoch einer nachhaltigen Eingliederung aller ehemaligen Kämpfer im Wege stehen und sogar negative, stabilitätsgefährdende Auswirkungen mit sich bringen.

Der vorliegende Beitrag argumentiert, dass in der Reintegrations-Phase im Zuge von DDR-Programmen auch diejenigen Kämpfer unterstützt werden sollten, die sich für eine gemeinsame Integration mit ihren Mitkämpfern aussprechen. Möglichkeiten, den Lebensunterhalt kollektiv in Gruppen mit flachen Hierarchien zu bestreiten, sollten gefördert werden, falls dies dem Bedürfnis der ehemaligen Kämpfer entspricht. Die Notwendigkeit und Wirksamkeit einer solchen Förderung soll durch eine der wenigen erfolgreichen Geschäftsideen nach dem Bürgerkrieg in Sierra Leone belegt werden: Die explosionsartige Verbreitung und Popularität von Motorrad-Taxis ermöglichte es Zehntausenden jungen Männern eine Arbeit zu finden, die sie sonst nirgends gefunden hätten. Interessanterweise bestand unmittelbar nach dem Krieg die Mehrheit der Taxifahrer aus ehemaligen Kämpfern. Die in diesem Geschäft gängigen Besitzer-Mieter-Verhältnisse basieren stark auf Vertrauen und sozialem Kapital. Dieses war unter ehemaligen Kämpfern aufgrund ihrer gemeinsamen Vergangenheit in besonderem Maße zu finden.

Der Konflikt in Sierra Leone

Als im März 1991 in Sierra Leone, einem kleinen westafrikanischen Land zwischen Liberia und Guinea, der Krieg ausbrach, überraschte dies viele Beobachter der Region. Nur die wenigsten rechneten damals damit, dass dieser bewaffnete Konflikt über ein Jahrzehnt dauern und zehntausende Tote fordern würde, be-

vor er Anfang 2002 offiziell für beendet erklärt wurde. Zu Beginn wurden die Aufständischen, die *Revolutionary United Front of Sierra Leone* (RUF), lediglich als eine Splittergruppe des liberianschen Warlords Charles Taylor eingeschätzt. Dieser habe sie nach Sierra Leone geschickt, um das Land dafür zu bestrafen, dass es die ECOMOG (*Economic Community of West African States Monitoring and Observation Group*), die westafrikanische Eingreiftruppe zur Friedenssicherung in Liberia und Charles Taylors erklärten Feind, unterstützte. Doch als der Konflikt andauerte und sich über die Ostgrenze des Landes hinaus ausbreitete, wurde klar, dass es sich nicht nur um ein momentanes Übergreifen der Kämpfe in Liberia handelte.

Die Rebellen terrorisierten die Landbevölkerung durch das Abbrennen von Häusern, Massenexekutionen und die verbreiteten Amputationen von Gliedmaßen. Ihren Aktionen lag allerdings bis auf ein vage formuliertes Pamphlet dubioser Herkunft¹ keine Ideologie, kein politisches Programm zugrunde. Auf internationaler Ebene, aber auch von der politischen Elite des Landes wurden diese Taten als (1) Resultat intensivierter Kämpfe um den Zugang schwindender Ressourcen bei gleichzeitiger Bevölkerungszunahme (Neo-Malthusianische Theorie), (2) Folge eines tief sitzenden ethnischen Hasses, der ausbrach, als die einigende Kontrolle der geopolitischen Situation des Kalten Krieges nicht mehr aufrecht erhalten werden konnte, oder (3) Zeichen der Gier krimineller Organisationen, die sich durch die Plünderung der natürlichen Ressourcen des Landes bereichern wollten, erklärt (Peters 2006).

Diese Erklärungen helfen nicht weiter, wenn man verstehen möchte, wie und weshalb sich die verschiedenen Kampftruppen auf ihre spezifische Weise formiert und ganz eigene Organisationsformen hervorgebracht haben. Aufgrund neuerer Forschungserkenntnisse mussten Beobachter des Landes und Wissenschaftler ihre Interpretationen überdenken.² So zeigen beispielsweise Interviews mit ehemaligen Kämpfern aus allen Fraktionen, wie unterschiedlich und individuell deren Gründe zum Kämpfen waren (Peters 2004, 2006). Es ist wichtig zu beachten, dass der Krieg vornehmlich in ländlichen Gegenden stattfand und die meisten Teilnehmer (möglicherweise abgesehen von ein paar Soldaten der Armee des Landes, der *Sierra Leone Army*) junge Männer vom Lande waren (Humphreys/Weinstein 2004). Andernorts wurde vorgebracht, dass sich Sierra Leone in der Zeit vor dem Krieg in einer Krise befand, deren negative Effekte besonders für junge Menschen in ländlichen Gebieten spürbar waren (Peters 2006, Richards 2005). Die nationale Ökonomie war praktisch bankrott, was innerhalb des patrimonialen Herrschaftssystems dazu führte, dass immer weniger Ressourcen zu denjenigen durchsickerten, die sich weit unten in der Hierarchie befanden. Dazu zähl-

1 Footpaths to democracy: towards a New Sierra Leone. 1995. Keine Angaben zum Ort der Veröffentlichung.

2 Zur Bedeutung von Ressourcen und vor allem der Diamanten siehe Keen 2005.

te die Dorfjugend in ländlichen Gebieten, mit schwachem verwandtschaftlichen Rückhalt, welche von lokalen Big Men – die ihrerseits direkten oder indirekten Zugang zu einflussreichen Menschen in der Hauptstadt Freetown hatten – abhängig war, um Arbeit, Schulgeld oder Startkapital für Kleinstunternehmen zu bekommen (Richards 1996). Diese Jugend sah sich mit einer doppelten Krise konfrontiert: Sie waren zum einen der Gewalt der traditionellen Dorfautoritäten ausgeliefert, die das Wohnheitsrecht und lokale Gerichte dazu verwendeten, die Arbeitskraft der Jugendlichen zu kontrollieren. Zum anderen konfiszierten diese Autoritäten häufig mit fadenscheinigen Begründungen oder Gerichtsurteilen das Eigentum der Jugendlichen (Archibald/Richards 2002).

Vor dem Krieg wanderten viele Jugendliche vom Land in die Diamantengebiete oder in urbane Zentren ab, um der sozialen Kontrolle oder Gewalt zu entkommen. Doch die Wahrscheinlichkeit war groß, dass sie auch dort ihre Arbeitskraft für wenig Geld anbieten mussten. Kurzum, es überrascht nicht, dass sich eine solch marginalisierte und unzufriedene Unterklasse ruraler Jugendlicher in den 1990er Jahren relativ einfach in bewaffnete Gruppen rekrutieren ließ. Unabhängig davon, ob die Slogans der RUF „nie mehr Herren, nie mehr Sklaven“ und „freie Bildung für alle“ ernst gemeint waren oder nicht, sie fanden bei diesen Jugendlichen Gehör.

Auch wenn sie im Krieg verschiedenen Fraktionen angehörten und sich gegenseitig bekämpften, sind sich die meisten ehemaligen Kämpfer über die Ursachen des Kriegs einig oder sie haben zumindest ähnliche Begründungen, weshalb sie zu den Waffen griffen: fehlende Möglichkeiten zur Ausbildung und Beschäftigung und zu politischer und ökonomischer Partizipation (Peters 2004, 2006). An erster Stelle stand dabei die fehlende Unterstützung oder gar schiere Ausbeutung durch die *Elders* der lokalen Elite. In dieser Schicksalsgemeinschaft junger Männer, die oft ähnliche Ausbeutungserfahrungen hatten und die in den harten Kriegszeiten zusammen gelebt und gearbeitet hatten, bildeten sich starke Beziehungen aus. Ganz besonders war dies wohl unter RUF-Kämpfern der Fall, die lange Zeit in Dschungellagern verbrachten, wo sie vom Rest der Gesellschaft isoliert waren. Diese Bindungen waren so stark, dass sie auch nach dem Krieg fortbestanden.

In der RUF wurden zudem egalitäre Prinzipien der sozialen Organisation hochgehalten, die möglicherweise in der Tradition horizontal organisierter Arbeitsgruppen stehen (Richards 1986) oder von Banden, die dem halblegalen Diamantenabbau nachgingen (Richards 1996, Reno 1995). Viele der (zwangs-)rekrutierten Kader der RUF hatten vor dem Krieg Erfahrungen in diesen Strukturen gesammelt. Auf jeden Fall herrschten hier vor allem zu Beginn des Krieges sehr flache Kommandostrukturen.³ Diese egalitären Prinzipien boten wahrscheinlich

3 Was sich ab 1997 ein wenig änderte, als man mit der AFRC zu kollaborieren begann.

für viele eine willkommene Alternative zu den gerontokratischen und patrimonial organisierten Dorfstrukturen, als deren Opfer sich zahlreiche Kämpfer sahen. Es leuchtet ein, dass die destruktiven Potenziale dieser Einheiten während der DDR-Phase neutralisiert werden sollten. Doch es bleibt die Frage, ob es nicht Möglichkeiten gegeben hätte, Angebote zu schaffen, die es ehemaligen Kämpfern ermöglicht hätten, ihren Lebensunterhalt in Gruppen zu bestreiten. Diese hätten auf dem sozialen Kapital aufbauen können, das im Krieg geschaffen worden war und dieses in positive Energie umwandeln können. Um diese Frage zu beantworten, soll der DDR-Prozess in Sierra Leone im Folgenden zunächst näher dargestellt werden.

DDR in Sierra Leone

Insgesamt gab es in Sierra Leone mehrere gescheiterte Waffenstillstands- und Friedensabkommen, die jeweils mit Programmen zur Entwaffnung, Demobilisierung und Reintegration einhergingen. Zudem hielt sich die RUF auch nach dem Unterzeichnen des endgültigen Friedensabkommens lange Zeit kaum an die darin enthaltenen Abmachungen. Das DDR-Programm unter dem sich letztlich die meisten Kämpfer entwaffnen ließen, startete bereits 1998, doch die Mehrheit der Kämpfer – auch Soldaten – ließen sich erst 2001 entwaffnen und demobilisieren. Eine Reintegration fand erst 2002 und 2003 statt (NCDDR 2004).

Um an dem Programm teilnehmen zu können, musste man eine funktionierende Waffe vorweisen können.⁴ Für Waffen, deren Gebrauch mehrere Kämpfer benötigte – schwere Maschinengewehre und dergleichen –, konnten sich auch mehrere Kämpfer für das Programm registrieren. Gegen die Abgabe einer Waffe wurde als erstes eine Übergangszahlung von ca. 150 US-\$ ausgehändigt (*Transitional Safety Allowance*). Die Kämpfer sollten daraufhin für die Demobilisierung in Lagern untergebracht werden, was wegen der hohen Zahl der Anwärter jedoch problematisch war. Die Reintegration ging nur langsam vonstatten, so dass viele entwaffnete Kämpfer zum Nichtstun in den Lagern verdammt waren, worin einiger Konfliktstoff lag. Nach der Entwaffnung und Demobilisierung standen vier Möglichkeiten der Reintegration zur Auswahl:

- (1) Der Beitritt zur neu organisierten Armee, was allerdings nur zu Beginn des Programms und daher nur wenigen tausend Kämpfern angeboten wurde;
- (2) die Teilnahme an *Food for Work* Programmen: Für einige Monate wurde den Teilnehmern Essen und etwas Geld gegeben, wenn sie dafür an öffentlichen Arbeiten wie Strassenbau oder der Rodung von Feldern mitwirkten;

4 Kindersoldaten waren von dieser Regel ausgenommen, da man die Erfahrungen gemacht hatte, dass Kinder oftmals von ihren Kommandanten dazu gezwungen worden waren, ihnen die Waffen auszuhändigen.

- (3) ein Startpaket für die Aufnahme einer landwirtschaftlichen Tätigkeit;
- (4) die Teilnahme an einer sechs- bis neunmonatigen, entlohnenden Ausbildung in einem (handwerklichen) Gewerbe. Nach Abschluss der Ausbildung wurden die für die Arbeit nötigen Werkzeuge zur Verfügung gestellt (NCDDR 2004). Etwas mehr als 50% der ehemaligen Kämpfer entschieden sich für die Möglichkeit einer Ausbildung. Der Lohn würde sie für einige Monate über Wasser halten und die Werkzeuge versprachen eine erfolgreiche Zukunft nach Abschluss der Ausbildung, so die Hoffnung. Zudem waren die Aussichten, Schreiner, Mechaniker oder Schneider zu werden attraktiver, als ein Auskommen in der Landwirtschaft, in der ohnehin schon rund 70% der Bevölkerung gerade genug erwirtschaften, um zu überleben. Sierra Leone hängt, trotz niedriger Erträge und großem Aufwand, nach wie vor stark von der Landwirtschaft ab.

Nur wenige offizielle Anstrengungen wurden unternommen, um gezielt Ausbildungsmöglichkeiten zu schaffen, die auf Gruppen statt auf Individuen fokussierten. Selbstverständlich schlossen sich einige ehemalige Kämpfer nach Abschluss der Ausbildung zusammen und arbeiteten in Gruppen als Schreiner, Schmiede oder Landwirte. Doch auch sie erhielten nur individuell Werkzeuge anstelle von größeren und teureren Maschinen wie Kreissägen, Nähmaschinen oder Landmaschinen, die einer Gruppe ehemaliger Kämpfer ein effizienteres Arbeiten erlaubt hätte. Die meisten Teilnehmer des Programms schafften es schließlich nicht, sich mit ihrer neuen Fähigkeit eine Lebensgrundlage aufzubauen und mussten sich bei etablierten Handwerkern als Lehrlinge mit geringem Lohn verdingen, ihre Werkzeuge verkaufen oder aber ihr Glück mit arbeitsintensiven Beschäftigungen wie Minenarbeit oder Reisanbau versuchen (Peters 2006; Richards et al. 2004).

Es ist nicht klar, weshalb es keine Gruppenangebote gab. Logistische Schwierigkeiten mögen ein Grund gewesen sein: ein standardisierter Werkzeugkasten für jeden Absolventen war möglicherweise einfacher zu organisieren. Eventuell hatten die Planer der Programme und die Entscheidungsträger aber auch Angst vor der Idee von Gruppen ehemaliger Kämpfer. Dies hätte als fehlgeschlagene Demobilisierung angesehen werden können und als potenzielles Sicherheitsrisiko. In jedem Fall ging durch das Aufbrechen von Einheiten und die Absage an kollektive Integrationsmöglichkeiten soziales Kapital verloren, das im Krieg aufgebaut worden war. Wir sind der Meinung, dass Demobilisierung nicht *a priori* darauf ausgerichtet sein sollte, Einheiten und lokale Kommandostrukturen zu zerstören, sondern vielmehr auf die jeweiligen Fälle zugeschnitten sein sollte. Bestimmte Einheiten, die mögliche Sicherheitsrisiken bergen oder in denen Ungerechtigkeit herrscht, sollten sehr wohl aufgebrochen werden. Solche aber, die auf egalitären und reziproken Beziehungen basieren, sollten unterstützt werden, da deren soziales Kapital ein großes konstruktives Potenzial birgt. Dieses soziale Kapital und die darum entstandenen Netzwerke können in Nachkriegszeiten außerordentliche Bedeutung erlangen, wenn es darum geht, die ehemaligen Kämpfer zu integ-

rieren und die Gesellschaft wieder aufzubauen. Soziale Netzwerke sind in Nachkriegsstaaten oftmals stark in Mitleidenschaft gezogen, und es gibt nur limitierte Möglichkeiten, Rechtsstaatlichkeit zu garantieren. Verbunden mit einem geringen Maß an Vertrauen gestalten sich ökonomische Entwicklungsversuche vor diesem Hintergrund sehr schwierig. Soziales Kapital, wie es oben beschrieben wurde, ist in einem solchen Zusammenhang von großem Nutzen.

In vielen Nachkriegskontexten ist nach Abschluss von DDR-Programmen ein erneuter Zusammenschluss ehemaliger Kämpfer zu beobachten, die sich so größere Chancen erhoffen, ihren Lebensunterhalt gemeinschaftlich bestreiten zu können. Ehemalige Kämpfer tun sich beispielsweise zusammen, um gemeinsam Diamanten zu schürfen, Landwirtschaft zu betreiben, Backsteine herzustellen (Utas 2005) oder als Mechaniker zu arbeiten. All diese Aktivitäten profitieren von elementaren Vertrauensverhältnissen und Solidaritäten. Niemand möchte, dass einer seiner ehemaligen Mitkämpfer im Diamantenfeld mit einem Stein davon rennt oder Werkzeuge stiehlt. Noch möchte man ständig überwachen müssen, ob alle Mitarbeiter auch wirklich gleichviel zum Gelingen des Unternehmens beitragen, sei es beim Reisanbau, bei der Maniokverarbeitung oder beim Herstellen von Baumaterial. Im Folgenden wollen wir uns auf ein Beispiel konzentrieren, bei der Vertrauen eine zentrale Rolle spielt: Motorrad-Taxifahren. Diese Verdienstmöglichkeit kam gegen Ende des Krieges immer stärker auf und wurde in der ersten Zeit nach dem Krieg primär von ehemaligen Kämpfern betrieben.

Der Boom der Motorrad-Taxis

Vor dem Krieg übernahmen in Makeni vor allem (gelbe) Sammeltaxis (Personenwagen) und Minibusse (*Poda-Podas*) den Transport von Menschen und Gütern. Diese fuhren auf relativ festen Routen, wodurch sie gewissermaßen ein öffentliches Verkehrsnetz innerhalb der Städte garantierten. Für längere Reisen musste das Taxi oft mehrfach gewechselt, gewisse Abschnitte auch zu Fuss zurückgelegt werden. Die Fahrten waren relativ günstig, und man war in den Fahrzeugen vor Wind und Wetter geschützt. Bestimmte Stadt- und Landesteile wurden jedoch nicht von den Taxis berücksichtigt, da die Straßenverhältnisse dies nicht zuließen oder die Routen ökonomisch nicht reizvoll waren. Die Mobilität war somit eingeschränkt, was vor allem dann ärgerlich war, wenn man mit viel Gepäck reiste. Zudem sorgten Staus des Öfteren für Verzögerungen. Während des Krieges wurden viele Taxis und *Poda-Podas* überfallen, gestohlen oder zerstört. Einige wurden zunächst nach Freetown gebracht und, als der Krieg auch dorthin kam, ins Ausland verschifft. Gegen Ende des Krieges und nach dem Friedensabkommen waren Taxis entsprechend Mangelware.

Etwa zur gleichen Zeit kamen vermehrt Motorräder auf dem Landweg aus Guinea oder per Schiff nach Sierra Leone und wurden für den kommerziellen Trans-

port von Menschen und Gütern verwendet. Innerhalb von zwei bis drei Jahren wurde diese Art des Transports die beliebteste in den Städten außerhalb Free-towns. Die gelben Taxis waren kaum noch zu sehen. Mit den Motorrädern konnte man überall hin gelangen, Fahrgäste auch in Hinterhöfen aufnehmen und absetzen, Trampelpfade auf dem Land befahren und jede Abkürzung benutzen. Zwar kostete die einzelne Fahrt mehr Geld, da sich immer nur ein oder höchstens zwei Passagiere ein Motorrad teilen konnten, doch waren die Fahrten gleichzeitig wiederum schneller. Da die Motorräder auch aufs Land fuhren, konnten landwirtschaftliche Produkte (Reis oder Kaffee oft in 50-kg-Säcken) relativ rasch und komfortabel zu den Marktplätzen transportiert werden. Auch die isolierten Minengebiete konnten mit Motorrädern bedient werden, Nahrungsnachschub wurde so ebenso gewährleistet wie der Transport Kranker in medizinische Zentren.

Ohne Zweifel veränderten Motorräder zusammen mit Mobiltelefonen die urbanen und ruralen Landschaften Sierra Leones und halfen, über die infrastrukturellen Nachteile des Landes, welche viele Aktivitäten stark eingeschränkt hatten, hinwegzukommen, oder besser: sie zu umfahren. Besitzer von Motorrädern – oftmals libanesische Geschäftsmänner oder hohe Chargen der Kampftruppen, die im Krieg zu Reichtum gekommen waren – benötigten Motorradfahrer, die sich und das Motorrad zur Not auch gegen Diebstähle verteidigen konnten. Ehemalige Kämpfer schienen dafür prädestiniert zu sein. Zudem suchten die Besitzer nach Geschäftspartnern mit guten Beziehungen untereinander, um so einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten. Das Motorrad sollte so lange wie möglich fahren. Wenn ein Fahrer beispielsweise Pause machte, so übernahm ein anderer seine Schicht. Wer auf diese Weise gemeinsam ein Motorrad betrieb, musste dem anderen aber vertrauen können. Wenn dieser es schlecht behandelte oder beschädigte, bestand die Gefahr, dass sich der Besitzer andere Fahrer suchte. Zudem hätte ein Partner, zu dem man eine weniger enge Beziehung hatte, auch jederzeit mit dem Motorrad davonfahren können, um es an einem anderen Ort zu verkaufen.

Die *Makeni Bike Riders Association* (MBRA)⁵

Mittlerweile sind die Motorrad-Taxis überall anzutreffen, sowohl in städtischen Gebieten als auch in abgelegenen Dörfern. Führen zu Beginn noch überwiegend ehemalige Kämpfer, sind sie heute in der Minderheit, da andere Jugendliche in das Geschäft strömen. Das Gewerbe wurde auch zunehmend institutionalisiert:

⁵ In ihren Statuten aus dem Jahre 2002 nennt sich die Vereinigung *Makeni Bike Renters Association*, da sie historisch gesehen zu Beginn vor allem die Fahrer – als Mieter von Motorrädern – den Besitzern gegenüber vertreten musste. Bei den zuständigen Ministerien ist sie als *Bike Rentals Association* eingeschrieben, doch im Alltag ist heute die Bezeichnung *Bike Riders Association* gebräuchlich.

Es gibt Gewerkschaften für Taxifahrer und spezifische Gesetze und Verfügungen für kommerzielle Motorradfahrer. Es stellt sich also die Frage, ob die vorvertragliche Solidarität und das soziale Kapital, wie sie oben beschrieben wurden, unter diesen Bedingungen obsolet geworden sind.

Um diese Frage zu beantworten, wollen wir die Situation der Taxifahrer in Makeni im Jahr 2007 betrachten – fünf Jahre nach dem offiziellen Ende des Krieges. Makeni ist die Provinz- und Distrikthauptstadt im Norden des Landes und diente gegen Ende des Krieges der RUF als Hauptstadt. Wie in anderen Provinzstädten organisierten sich die Motorrad-Taxifahrer (*Okadas*) auch hier in einer selbst gegründeten Gewerkschaft. Die Hauptaufgabe der *Makeni Bike Riders Association* (MBRA) besteht darin, Konflikte zwischen *Okadas* und Besitzern, *Okadas* und der Gemeinschaft oder der Polizei, aber auch zwischen den *Okadas* selbst zu schlichten (Sesay 2006).⁶ Die meisten der heute sehr individuellen Abmachungen zwischen Besitzern und Fahrern bestehen aus vorvertraglichen Vertrauensverhältnissen, welche wie gesehen auch stark unter ehemaligen Kämpfern verbreitet waren. Interessanterweise wird diese Art der Solidarität von vielen *Okadas* als verlässlicher eingestuft als stärker formalisierte Regelungen seitens der MBRA oder des Staates. Eine Antwort darauf liegt sicherlich in der patrimonalen „Tradition“ Sierra Leones, d.h. in der spezifischen Art, wie die Ressourcen des Landes unter der Bevölkerung verteilt wurden. Der Staat in Sierra Leone funktionierte nie im Sinne des Weberschen Staates, und auch nach dem Krieg ist das Vertrauen in institutionalisierte und bürokratisierte Institutionen nur gering. Und doch hat zumindest die MBRA das Vertrauen bestimmter *Okadas* gewonnen, da sie eine Alternative zu den Patron-Klient-Netzwerken versprach, von denen sie meist ausgeschlossen waren.

Da die MBRA nur über sehr geringe finanzielle und strukturelle Ressourcen verfügt, um ihren Tätigkeiten nachzugehen und ihre Interessen durchzusetzen, ist sie nach wie vor stark von der Solidarität ihrer Mitglieder abhängig. Eine Solidarität, die aber eingeschränkt ist und sich kaum über kleine Einheiten (ähnlich der Größe von gemeinsam operierenden Einheiten im Krieg) hinaus ausweiten lässt. Stark vereinfacht gesagt, existieren unter den *Okadas* Solidaritäten vor allem zwischen denjenigen Personen, die gemeinsam ein Motorrad besitzen, die an denselben Orten auf Kundschaft warten oder zusammen aufgewachsen sind – teilweise auch den Krieg zusammen überstanden haben. Dies zeigt sich auch in den Arrangements zwischen Besitzern und Fahrern. Zwei geläufige und sehr ähnliche Formen sollen hier vorgestellt werden, wobei die erste besonders deutlich macht, wie die Fahrer versuchen, das hierarchische Verhältnis zwischen

6 Aufgrund von unterschiedlichen Meinungen zur Positionierung der MBRA und der Verwendung der von ihr generierten Gelder sowie eines Wettstreites um den Vorsitz innerhalb der Vereinigung war die MBRA 2007 auch stark damit beschäftigt, interne Streitigkeiten zu schlichten und einer Spaltung zuvorzukommen.

ihnen und den Besitzern durch egalitäre Beziehungen untereinander auszubalancieren.

Es gibt Besitzer, die ihr Motorrad nur einem Fahrer vermieten, da sie nicht wollen, dass es ohne Unterbrechung auf der Straße ist. Wenn der Fahrer eine Pause macht und schlafen will, soll auch das Motorrad pausieren.⁷ Um ihr Einkommen zu maximieren, vermieten die eigentlichen Mieter das Motorrad ohne Absprache mit dem Besitzer während ihrer Pause an sogenannte *Second Riders* (Zweifahrer) weiter. Sie fahren solange, bis sie genug Geld für Benzin, Essen, möglicherweise *Poyo* (Palmwein), *Jamba* (Marihuana) oder andere kleine Konsumgüter erwirtschaftet haben, sowie ihren Einsatz in *Osusu* (lokale Spar- und Kreditsysteme). Der Zweifahrer bezahlt dafür eine fixe Stundenentschädigung oder händigt, was häufiger vorkommt, den Verdienst am Ende einer Schicht dem eigentlichen Mieter aus, der daraus den Lohn für seinen Zweifahrer errechnet. Ein solches Arrangement basiert stark auf Vertrauen. Der eigentliche Mieter muss sicher sein, dass sein Zweifahrer das Motorrad gut behandelt, da er dem Besitzer gegenüber bei Schäden haftet. Ausserdem muss er seinem Zweifahrer vertrauen, dass er tatsächlich den ganzen Verdienst aushändigt und nicht erhebliche Summen unterschlägt. Zweifahrer, die an einer längerfristigen Zusammenarbeit interessiert sind, betrügen natürlich auch deswegen wenig, weil ihre Geschäftspartner sehr genau wissen, wie viel Geld sich in einer bestimmten Zeit verdienen lässt. Würde ein solcher Betrag wiederholt nicht erfüllt, würde sich der Mieter des Motorrads einen anderen Zweifahrer suchen. Dabei sind ehemalige Rebellen – Menschen, die in den Augen vieler als unnütz und gefährlich gelten – häufig aufrichtiger als beispielsweise Schuljungen, da erstere genau wissen, dass dies die einzige Möglichkeit für sie ist, ihren Lebensunterhalt zu bestreiten, während letztere oftmals nur darauf aus sind, „schnelles Geld“ für Clubs, Kino oder Kleidung zu verdienen.

Die zweite weit verbreitete Organisationsform besteht zwischen *Okadas*, die selbst auch Besitzer der Motorräder sind. Auch sie sind aus den oben beschriebenen Gründen auf vertrauenswürdige Fahrer angewiesen. Sehr oft fahren sie daher mit einem *Brother* zusammen, einem engen Freund, mit dem sie sich auch den Gewinn mehr oder weniger gerecht teilen. Der Besitzer ist der Hauptverantwortliche, er führt Buch und entscheidet letztlich, wie das Geld verwendet werden soll. Zuerst muss das Benzin, der Unterhalt des Motorrads, Essen und Zimmermiete (wobei man sich oft auch ein Zimmer teilt) bezahlt werden. Weiteres Geld wird in die erwähnten *Osusu* einbezahlt, kleine Beträge für regelmässige Anschaffung ausgegeben und größere Beträge häufig auch zurückgelegt, um sich später ein neues Motorrad kaufen zu können. Das alte Motorrad geht dabei oft in den Besitz des Zweifahrers über, doch die Kooperation besteht danach meist fort.

7 2007 war die Konkurrenz unter den *Okadas* sehr groß. Die Fahrer mussten mittlerweile während einer Schicht ständig unterwegs sein, um genug Kunden zu haben.

Kommt es doch einmal zu einem Vertrauensbruch, könnte man die MBRA oder die Polizei hinzuziehen. Doch nicht alle *Okadas* oder auch Besitzer tun dies gleichermaßen. Diejenigen, die aufgrund familiärer Verbindungen gute Beziehungen zur MBRA oder der Polizei haben, wählen diese Option üblicherweise. Auch in Fällen, in denen der Vertrauensbruch zwischen weniger eng verbundenen Akteuren geschieht, wird die Polizei oder die MBRA aus taktischen Gründen hinzugezogen. Vorzugsweise werden Probleme jedoch innerhalb von persönlichen Netzwerken gelöst. Auch wenn die Polizei oder die MBRA hinzugezogen wird, wendet man sich meist an einen bekannten Polizisten und nicht an die Polizei als eine abstrakte Institution. Junge Menschen, die kaum „nützliche“ Beziehungen zu mächtigeren Entscheidungsträgern haben, bevorzugen generell, ihre Angelegenheiten unter ihresgleichen auszumachen, da sie sich von den Institutionen wenig Hilfe erhoffen. „Zivile“ Solidaritäten finden sie vorwiegend unter ehemaligen Waffenbrüdern. Interessant ist, dass auch Abmachungen unter *Okadas*, die keine Vergangenheit als Kämpfer haben, genau auf solchen Solidaritäten aufbauen. Man hat im Krieg und von den Kämpfern gelernt, ebenfalls Solidaritäten untereinander auszubilden, um gemeinsam zu überleben.

Woher kommt das fehlende Vertrauen in die Polizei bei vielen *Okadas*? Die Polizei führt viele Kontrollen durch und konfisziert dabei oft Motorräder bei Gesetzesübertretungen wie fehlenden Nummernschildern oder Fahrausweisen, zu schnellem Fahren, Fahren mit Sandalen (Flip-Flops) oder ohne Helm. Kaum ein *Okada* trägt einen Helm, da sie teuer sind, man Angst hat, sich mit Krankheiten anzustecken, wenn man sie mit anderen teilt, oder schlicht aus Angst, nicht zu hören, wenn jemand nach einem Motorrad ruft – die gängige Art, wie man zu einem Kunden kommt. Die *Okadas* übertreten dabei sehr wohl Gesetze, eine übliche Praxis auch unter „Zivilisten“, ohne Konsequenzen und Anzeigen. Konfiszierungen von Motorrädern erfolgen oft sehr willkürlich. In diesen Auseinandersetzungen versucht die MBRA als schlichtende Instanz zwischen den Parteien zu agieren. Sie verpflichtet sich der Polizei, aber auch der Bevölkerung Makenis gegenüber, die die *Okadas* für allerlei Probleme vor Ort – wie Diebstahl, Sittenverrohung oder Lärm – verantwortlich machte, zu einer besseren Kontrolle. Den Fahrern verspricht sie, ihre Anliegen bei der Polizei und der lokalen Verwaltung zu vertreten. Dazu führt die MBRA ihrerseits Verkehrskontrollen durch und ahndet Verstöße mit Bußen und Konfiszierungen von Motorrädern. Sie ist gewissermaßen die rechte Hand der Polizei, mit einer internen *Task Force*, welche sich allein um Gesetzesübertretungen kümmert. Das führt bei vielen *Okadas* zu Verstimmungen. Gleichzeitig versucht die MBRA, ihre ursprünglichen Ideale hochzuhalten und als partizipativ und egalitär organisierte Interessenvertretung der *Okadas* diesen mehr Rechte innerhalb der Gemeinschaft zu verschaffen. Sie vertritt Fahrer vor Gericht, bringt deren Anliegen bei den lokalen Entscheidungsträgern vor und versucht, auf Gesetzesebene die Kosten für Fahrausweise zu senken.

Die ursprüngliche Idee egalitärer und solidarischer Organisation, die auf gemeinsamen Interessen aufbaute, blieb bestehen. Doch aufgrund struktureller Schwierigkeiten war es nicht einfach, diese zielstrebig zu verfolgen. Vor allem fehlten Ressourcen. Motorradfahrer und ihre Vertretung, die MBRA, waren in Auseinandersetzungen oft von Beginn an auf verlorenem Posten, da ihnen Beziehungen, aber auch die finanziellen Mittel fehlten. Privilegierte Gruppen innerhalb der Gesellschaft Sierra Leones waren egalitären Organisationsformen großer Gruppen gegenüber wenig zugetan, da diese weniger Möglichkeiten boten, selbst Gewinne „einzustreichen“. Diese Elite, die oftmals ihrerseits eine große Zahl Motorräder besaß – nebst anderen Aktivitäten, bei denen sie billige Arbeit junger Männer benötigte –, hatte oft die nötigen Mittel, um in Streitereien auf den Faktor Zeit zu setzen und zu warten, bis die *Okadas* und ihre Vertretung kapitulierten.

Im Juni 2007 entschlossen sich die *Okadas*, gegen die hohen Lizenzgebühren zu streiken und legten die Arbeit nieder, was einen erheblichen Einfluss auf die lokale Wirtschaft in Makeni hatte. Doch der Streik konnte nicht einmal einen Tag lang aufrecht erhalten werden, da die Fahrer keine Verdienste hatten, am Abend ohne Essen zu Bett gehen mussten und dem Besitzer des Motorrades keine Abgaben entrichten konnten, was zusätzliche Probleme mit sich brachte. Man versuchte als Gruppe organisiert, sei es als MBRA oder als Fahrer-Team, das soziale Kapital zu nutzen, um Widersachern entgegenzutreten zu können, doch deren Kapital war oft noch größer. Aufgrund der fehlenden Erfolge als Gruppe litten schließlich auch die darin aufgebauten Solidaritäten, sodass früher oder später immer mehr *Okadas* ihr Glück wieder in patrimonialen Netzwerken suchten, da sie die Hoffnung in Alternativen verloren hatten.

Krieg, Kriegsende und Veränderungen

Der Krieg in Sierra Leone veränderte die Werte und Einstellungen der Menschen erheblich, vor allem diejenigen der Jugend. In den verschiedenen Gruppen waren unterschiedliche „Kulturen“ dominant (Peters 2005). Makeni wurde als Schmelztiegel von Kämpfern verschiedener Gruppen auch zum Schmelztiegel unterschiedlicher „Kulturen“. Dazu kamen die jungen Menschen, die zwar nie zu einer der kämpfenden Gruppen gehört hatten, die jedoch in einer Kriegszone gelebt hatten und mit Kämpfern in Kontakt gekommen waren. Junge Menschen hatten damals schon gemeinsame Sache mit RUF-Kämpfern, mit Mitarbeitern von ECOMOG und auch mit CDF-Milizen (Mitglieder der regierungstreuen *Civil Defense Forces*) gemacht. Der Krieg schrieb unzählige individuelle Geschichten, woraus sich ganz spezifische Ideen und Werte zu sozialer Organisation entwickelten. Nicht nur ehemalige Kämpfer betonten, wie die Entbehrungen des Krieges sie gelehrt hätten, heute als *Okada* die Hindernisse des Alltags zu meistern, den Busch zu kennen und sich orientieren zu können, die Dunkelheit

nicht zu fürchten, sich zu verteidigen, aufmerksam zu sein, was um einen herum passiert, zu wissen, wann man sich (un)sichtbar machen muss. Auch diejenigen, die im Krieg nicht gekämpft haben, machen sich Fähigkeiten und Solidaritäten zu Nutze, die Kämpfer entwickelt und von denen sie gelernt, oder die sie selbst im Krieg auch entwickelt haben.

Die Kriegsentwicklungen erweiterten die Verwirklichungsmöglichkeiten von Lebensentwürfen junger Männer. Doch all diese Wege bergen ein hohes Risiko des Scheiterns, da die Mittel in Makeni immer noch sehr beschränkt sind. Die Menschen werden mit immer mehr Optionen konfrontiert, die das Leben bieten könnte, aber die wenigsten können diese in die Realität umsetzen, weshalb das Frustrationspotenzial sehr hoch ist (Ferguson 1999). Noch immer sehen viele junge Männer egalitäre Solidaritäten als Gegenmittel zum patrimonialen System, das viele nur als ausbeuterisch kennengelernt haben. Doch gleichzeitig sehen sie immer mehr Mitstreiter – von den Verheißungen mächtiger Männer angezogen – in patrimoniale Netzwerke zurückfallen, um zumindest in Zukunft auf diese Weise ein Auskommen zu finden (Vigh 2006). Um in solche Netzwerke der (ungleichen) Reziprozität, die immer exklusiver werden, Eingang zu finden, muss man sich gegenüber seinen ehemaligen Mitstreitern hervortun. Man muss anders, sprich, besser sein als diese. Für Solidarität bleibt somit wenig Platz, Konkurrenz tritt an ihre Stelle.

Hätten die Planer der DDR-Programme in Sierra Leone Programme initiiert, um Gruppen von Kämpfern den Einstieg ins zivile Leben als Besitzer von Motorrädern zu ermöglichen, wäre das wohl *die* Erfolgsgeschichte geworden. Als Motorradfahrer und -mechaniker ausgebildet, hätten ehemalige Kämpfer nicht in Wettstreit mit bereits etablierten Handwerkern treten müssen, wie sie es als Schreiner oder Schneider mussten, wo sie aufgrund mangelnder Erfahrung von vorne herein sehr geringe Chancen hatten. Die Tatsache, dass auch ohne formelle Unterstützung so viele ehemalige Kämpfer ihren Weg ins Motorradgeschäft gefunden haben, zeigt dessen Lukrativität. In diesem Gewerbebezweig kamen, wie gezeigt, auch Fähigkeiten und Organisationsformen positiv zum Tragen, die ehemalige Kämpfer im Krieg ausgebildet hatten. Wäre dies in den DDR-Programmen von Anfang an berücksichtigt worden, hätten *Okadas* und ihre Gewerkschaften sich einfacher etablieren und zu einem wichtigen Faktor beim Wiederaufbau des Landes werden können, ohne dass sie wieder patrimonialen Organisationsformen zum Opfer gefallen wären, die doch einige der heutigen *Okadas* erst zu den Waffen hatten greifen lassen.

Die DDR-Programme in Sierra Leone betonen, wie wohl alle neoliberalen Entwicklungsansätze, den individuellen Kampf für das Recht auf Partizipation an der Gesellschaft. Doch es besteht ein hohes Risiko, dass ein solcher Ansatz zu einer weiteren Fragmentierung der Gesellschaft führt: Netzwerke zerfallen und Bindungen werden geschwächt oder zumindest nicht aktiv gestärkt. Beim Wiederaufbau Sierra Leones und den heutigen Eingriffen zur Entwicklung des Lan-

des betonen Geldgeber und Planer eine neoliberale Marktideologie. Die Geschäftsidee der *Okadas* für ehemalige Kämpfer und sonstige „unnütze“ Jugendliche, die den Gesetzen von Angebot und Nachfrage gehorchte und damit Erfolge feierte, wurde – bis heute – von niemandem unterstützt.

Eine verpasste Chance, denn Taxifahren ist trotz der Hindernisse nicht nur ein ökonomischer Erfolg, auch wenn die Gewinne bei den Besitzern disproportional hoch sind und die *Okadas* selbst oft nicht so viel verdienen. Taxifahren brachte von Anfang an auch ehemalige Kämpfer und die „normale“ Jugend zusammen, die ihre Dienste der Gesellschaft gemeinsam anboten. Integration fand automatisch statt. Mit der Unterstützung einer solch umfassenden Aktivität hätten die Entwicklungsagenturen auch das ewige Dilemma überwinden können, ob sie denn nun die „Opfer“ oder die „Täter“ des Krieges unterstützen würden. Schließlich hatten ihnen die DDR-Programme oft die Kritik eingebracht, Gewaltverhalten nachträglich zu belohnen.

Wer sich wahrhaftig dem Wiederaufbau einer Nachkriegsgesellschaft verschreibt, sollte willens sein, maßgeschneiderte Programme auszuarbeiten, anstelle der Programme „von der Stange“. Auch wenn dies mit größerem Aufwand verbunden ist. Am Anfang solcher Unternehmungen sollte der Wille stehen, spontane (kollektive) Aktivitäten auszumachen, in denen „Täter“ und „Opfer“ bereits zusammenarbeiten und zu verstehen, wie diese unterstützt und gestärkt werden könnten.

Literatur

- Amnesty International, 1992: Sierra Leone: The Extrajudicial Execution of Suspected Rebels and Collaborators. London. <<http://www.amnesty.org/en/library/info/AFR51/002/1992/en>, 17.01.2009>.
- Archibald, Steven/Paul Richards, 2002: Conversion to Human Rights? Popular Debate about War and Justice in Central Sierra Leone, in: *Africa*, Jg. 72/3, S. 339-367.
- Ferguson, James, 1999: *Expectations of Modernity: Myths and Meanings of Urban Life on the Zambian Copperbelt*. Berkeley.
- Humphreys, Macartan/Jeremy Weinstein, 2004: *What the Fighters Say: a Survey of Ex-Combatants in Sierra Leone, June-August 2003*. CGSD Working Paper No. 20. New York.
- Keen, David, 2005: *Conflict and Collusion in Sierra Leone*. Oxford.
- Muana, Patrick K., 1997: The Kamajoi Militia: Civil War, Internal Displacement and the Politics of Counter-insurgency, in: *Africa Development*, Jg. 22/3-4. Special Issue: Lumpen Culture and Political Violence: The Sierra Leone Civil War, S. 77-100.
- National Committee for Disarmament, Demobilisation and Reintegration, Sierra Leone (NCDDR), 2004: *Final Reports*.
- Peters, Krijn, 2004: *Re-examining Voluntarism. Youth Combatants in Sierra Leone*. Institute for Security Studies Monograph 100. Pretoria.
- Peters, Krijn, 2005: *Reintegrating Young Ex-Combatants in Sierra Leone: Accommodating Indigenous and Wartime Value Systems*, in: Jan Abbink/Ineke van Kessel (Hg.), *Vanguard or Vandals. Youth, Politics and Conflict in Africa*. Leiden/Boston, S. 267-296.

- Peters, Krijn, 2006: Footpaths to Reintegration. Armed Conflict, Youth and the Rural Crisis in Sierra Leone. Wageningen University Thesis.
- Peters, Krijn, 2007: From Weapons to Wheels: Young Sierra Leonean Ex-combatants Become Motorbike Taxi-riders, in: *Peace, Conflict and Development*, Nr. 10. März 2007, S. 1-23.
- Reno, William, 1995: *Corruption and State Politics in Sierra Leone*. Cambridge.
- Richards, Paul, 1986: *Coping with Hunger. Hazard and Experiment in an African Rice-Farming System*. London.
- Richards, Paul, 1996: *Fighting for the Rainforest: War, Youth & Resources in Sierra Leone*. Oxford.
- Richards, Paul, 2005: To Fight or to Farm? Agrarian Dimensions of the Mano River Conflicts (Liberia and Sierra Leone), in: *African Affairs*, Jg. 104/417, S. 1-20.
- Richards, Paul, 2006: An Accidental Sect: How War Made Belief in Sierra Leone, in: *Review of African Political Economy*, Jg. 33/110, S. 651-663.
- Richards, Paul/Steven Archibald/Khadija Bah/James Vincent, 2004: *Where Have all the Young People Gone? Transitioning Ex-Combatants towards Community Reconstruction after the War in Sierra Leone*. Unpublished report submitted to the National Commission for Disarmament, Demobilization and Reintegration, Government of Sierra Leone.
- Sesay, Mohamed Gibril, 2006: *Bike Riders in Sierra Leone. A Case Study for Search For Common Ground Intervention*.
- Utas, Mats, 2005: Building a Future? The Reintegration and Remarginalisation of Youth in Liberia, in: Paul Richards (Hg.), *No Peace No War: An Anthropology of Contemporary Armed Conflict*. Athens, Ohio.
- Vigh, Henrik, 2006: *Navigating Terrains of War. Youth and Soldiering in Guinea-Bissau*. New York.