Tymowski, Michał

Niger jako droga wodna w wielkich państwach Sudanu Zachodniego do końca XVI w.

Przegląd Historyczny 57/3, 346-365

1966

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych, tworzonej przez Muzeum Historii Polski w Warszawie w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został opracowany do udostępnienia w Internecie dzięki wsparciu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego w ramach dofinansowania działalności upowszechniającej naukę.

MUZEUM HISTORII POLSKI

MICHAŁ TYMOWSKI

Niger jako droga wodna w wielkich państwach Sudanu Zachodniego do końca XVI w.

Niger [1] jest jedną z największych rzek świata. Ma 4160 km długości, a obszar jego dorzecza wynosi 2100 tysięcy km^2. Rola wielkich rzek w historii ludów żyjących nad nimi jest przedmiotem badań podejmowanych od dawna i wiele rzek posiada już swoje opracowania. Rola Nigru nie doczekała się jednak dotychczas monografii nawet dla tak ważnego okresu jak średniowiecze, w którym w rejonie górnego i średniego Nigru powstały i kolejno przeżywały fazy swego rozwoju trzy wielkie państwa Sudanu Zachodniego: Ghana, Mali i Sonraj [2].

Pytanie — jaka była rola Nigru w jednym z tych państw (w Sonraju) postawione zostało wprawdzie przez E. W. Bovilla [3], nikt jednak nie podjął próby szerszej na nie odpowiedzi. W literaturze polskiej M. Małowist zwraca uwagę na fakt, że granice Mali i Sonraj kształtowały się w oparciu o bieg średniego Nigru, w rejonie którego skupiało się gros ludności tych państw. Podkreśla też znaczenie Nigru jako drogi wodnej, łączącej poszczególne prowincje tych państw [4], jednak nie bada szczegółowo tego problemu, jako zbyt wąskiego w stosunku do zakresu swej pracy. Toteż podjęcie zbadania roli Nigru jako drogi wodnej w średniowiecznych państwach Sudanu Zachodniego jest w pełni uzasadnione. Postaramy się przedstawić jeden tylko z aspektów wpływu Nigru na całość życia gospodarczego, widząc w perspektywie dalsze badania w tej dziedzinie.

Podstawowym materiałem źródłowym są dla niniejszej pracy teksty średniowieczne, arabskie opisy podróży z wieków XI—XV, kroniki sudańskie Tarich el Fettasz i Tarich es Sudan (XVI—XVII w.) [5]. Fragmentarycznych danych dostarczają opisy podróżników europejskich, zwłaszcza XV-wieczny list genueńczyka Antonio Malfantego pisany z oazy

[1] St. Pietkiewicz, *Wody kuli ziemskiej. Wody lądowe.* Warszawa 1958, tabela IV, s. 71.

[2] W literaturze polskiej o tych państwach: M. Małowist, *Wielkie państwa Sudanu Zachodniego w późnym średniowieczu*, Warszawa 1964.

[3] E. W. Bovill, *The Niger and the Songhai empire*, „Journal of African Society" t. XXV, 1925, s. 138—146.

[4] M. Małowist, op. cit., s. 79, 80, 189.

[5] Są to: El Bekri, *Description de l'Afrique septentrionale*, tłum. Mac Cuckin de Slane, Alger 1913, s. 324—343 [dalej cytuję — El Bekri]; *Voyages d'Ibn Batoutah* t. I—IV, wyd. i tłum. C. Defrémery, B. R. Sanguinetti, Paris 1853, podróż do Sudanu t. IV, s. 376—449 [dalej cytuję — Ibn Batuta]; Jean Léon l'Africain, *Description de l'Afrique*, t. I—II, tłum. A. Epaulard, Paris 1956 [dalej cytuję — Leon Afrykańczyk]; *Tarikh el Fettach ou chronique du chercheur par Mahmoud Kati ben el Madj el Motaouakkel Kati et l'un de ses petits fils*, wyd. O. Houdas, M. Delafosse, Paris 1913 [dalej cytuję — T el F]; Es Sadi Abderrahman, *Tarikh es Soudan par Abderrahman ben Abdallah ben Imran ben Amir es Sadi*, tłum. O. Houdas, Paris 1900 [dalej cytuję — T es S].

Tuat [6]. Dla celów porównawczych wykorzystano XIX-wieczne opisy podróży Mungo Parka, René Caillié i Henryka Bartha, a także literaturę współczesną, w której znaleźć można szereg wzmianek dotyczących Nigru. Najwięcej danych zawiera tu podstawowa dla badań nad Afryką Zachodnią praca R. Mauny [7], a także cytowany już wyżej artykuł E. W. Bovilla. Wykorzystano także wyniki szczegółowych badań etnograficznych, zwłaszcza pracę J. Daget, A. Pitot o barkach na Nigrze, a także prace etnograficzne J. Roucha i V. Paques o ludach Sonraj i Bambara [8].

Wreszcie cennych danych dostarcza sama rzeka. Stanowi ona nieocenione źródło wiadomości, tym cenniejsze, że na przestrzeni ostatniego tysiąclecia stosunkowo mało zmienne. Niger [9] stwarza dla żeglugi sytuacje bardzo różnorodne. Wpływają na to dwie okoliczności — po pierwsze żeglowne odcinki rzeki przedzielane są odcinkami niebezpiecznych bystrzyn i progów wodnych, po drugie rytmiczność opadów w basenie górnego Nigru określa rytmiczność wylewów rzeki i zmian stanu wód. Niger staje się dużą rzeką dzięki licznym w swym górnym biegu dopływom, wśród których jest Sankarani, żeglowny jest zaś od Kurussa do Bamako. Poniżej Bamako, aż do Kulikoro, a więc na długości około 70 km, ciągną się bystrzyny (największe w Sotuba), które uniemożliwiają żeglugę i oddzielają żeglowną część górnego Nigru (Kurussa—Bamako), od żeglownej części leżącej poniżej Kulikoro. Basen górnego Nigru leży na południe od izohiety 1000 mm. Sezon deszczów trwa tam od kwietnia do listopada. Deszcze te powodują w górnym biegu rzeki wylew w lecie, z maksymalnym stanem wód we wrześniu—październiku. Niżówka ma miejsce w kwietniu i maju. Różnica poziomów wód jest bardzo znaczna, a okoliczność tę musimy brać pod uwagę, gdyż przy niskim stanie wód wystające skały i piaszczyste łachy utrudniają żeglugę nawet łodziom o niewielkiej wyporności. Od Kulikoro do Timbuktu Niger płynie równiną o bardzo małym spadku, stąd i prąd rzeki jest nieznaczny. Rzeka rozdziela się tu na szereg ramion i odnóg, z których ważniejsze są żeglowne. W chwili wylewu pod wodą znajdują się ogromne, płaskie przestrzenie, które podobnie jak sam Niger wykorzystane są dla żeglugi [10]. W tej obfitej w wody strefie Niger przyjmuje swój ostatni duży — aż do Benue — dopływ Bani. Sam wylew jest tu spóźniony. Szczególnie poniżej jeziora Debo, w tak zwanej strefie jezior, deszcze lokalne nie wystarczają na to, aby spowodować wylew rzeki i wywołany jest on przez spłynęcie wysokich wód z basenu górnego Nigru. Wylew ten dosięga Kabary (port Timbuktu) w styczniu. „Reżym wód przedstawia tu widok paradoksalny — pisze J. Rouch — kiedy pada (czerwiec—wrze-

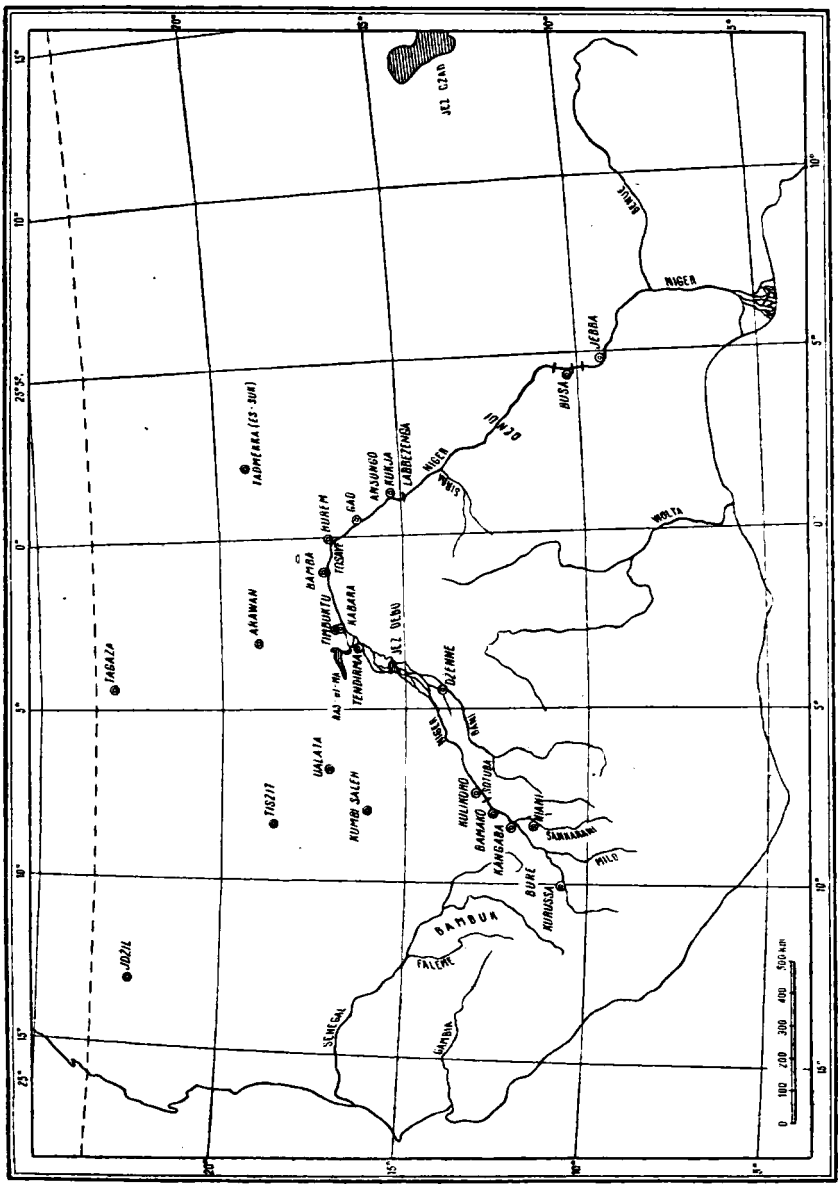
[6] List Antonio Malfantego wydany w: Charles de la Roncière, *Relation de voyage datée du Touat*, Paris 1919, s. 27—32. Oryginalny tekst łaciński. Tłumaczenie angielskie tekstu — *The Voyages of Cadamosto and the other documents on Western Africa in the second half of the 15th century*, wyd. G. H. Crone, London 1937, Hakluyt Society S. II, nr 80, s. 85—90.

[7] R. Mauny, *Tableau géographique de l'ouest Africain au Moyen Age*, JFAN, Dakar 1961, rozdział „Żegluga rzeczna", s. 406—409.

[8] A. Pitot, J. Daget, *Les barques du Moyen Niger*, Documents d'éthnographie navale, fasc. 5, Paris 1948; J. Rouch, *Les Songhay*, Paris 1954; V. Paques, *Les Bambara*, Paris 1954.

[9] Opis Nigru opieram na pracy Y. Urvoy, *Les bassins du Niger*, Paris 1942, Memoires de l'JFAN.

[10] O bagniskach — V. Paques, op. cit., s. 21. Mapa obszarów bagiennych — A. Pitot, J. Daget, op. cit., po tekście. O żegludze po terenach zalanych przez wysokie wody: tamże, s. 18.



Mapa dorzecza Nigru

sień), rzeka ma niskie wody, kiedy nie pada (październik—maj) wody są wysokie" [11]. Na skutek silnego parowania, niewielkich w tej strefie klimatycznej opadów i braku dopływów rzeka traci wielką ilość wód [12]. Poniżej Timbuktu dolina zwęża się, szybkość prądu wzrasta. Niger dociera do Tosaye, gdzie przedziera się wąskim przesmykiem przez barierę z kwarcytów. Tosaye stanowi granicę tak zwanego basenu Timbuktu, a jednocześnie oddziela Niger zachodni od wschodniego — dolnego.

We wschodniej części Nigru reżym rzeki jest całkiem odmienny od wyżej opisanego. Pierwszy wylew w lipcu, z maksimum we wrześniu, powodowany jest przez miejscowe deszcze, drugi następuje w lutym i spowodowany jest spłynięciem wysokich wód z basenu górnego Nigru [13]. Po przebyciu Tosaye dolina rozszerza się i rzeka płynie spokojnie aż do Ansongo. Cały odcinek Nigru od Kulikoro do Ansongo jest żeglowny. Poniżej Ansongo, w Labbezenga, Niger tworzy bystrzyny przebywając zaporę z piaskowców. Jest to pierwsza z licznych takich bystrzyn i progów wodnych. Nie wszystkie są nie do przebycia i żegluga, choć ograniczona w swych możliwościach, wykorzystuje i ten odcinek rzeki. Od Busa do Jebba największe z bystrzyn uniemożliwiają żeglugę. Poniżej Jebba Niger jest żeglowny aż do ujścia.

Podsumowując ten krótki opis geograficzny stwierdzić możemy, że w łuku Nigru sytuacja dla rozwoju żeglugi była korzystna. Średni Niger jest żeglowny na przestrzeni ok. 1500 km od Kulikoro do Ansongo, poniżej Ansongo aż do Busa istnieją także pewne możliwości. Zmienny stan wód stwarzał pewne ograniczenia, jednak wysokie wody, dogodne do podróży rzeką, utrzymywały się przez dostatecznie długi okres w roku.

Elementem dużej wagi jest też kierunek biegu rzeki. Niger przemierza dwukrotnie z południa na północny wschód i z północy na południowy wschód kilka stref klimatycznych. Są to od północy strefy: granicząca z Nigrem pustynia, następnie tak zwany sahel, sawanna, przechodząca stopniowo na południu w las tropikalny. We wszystkich strefach występują dwie pory roku — pora sucha i pora deszczowa. Różnią się one jednak długością i ilością opadów, która wzrasta ku południowi (od około 200 mm rocznie na Saharze, poprzez 300—500 mm opadów rocznie na sahelu, do 1500 mm rocznie na sawannie, powyżej której to granicy rozpościera się las tropikalny). Równoleżnikowy układ stref klimatycznych ma wielki wpływ na rzekę i jej zasoby wodne. Jeśli w Kulikoro przepływ wynosi maksimum 11 700 m^3/sek., to na granicy Nigerii 3700 m^3/sek. Omawiany układ stref, które były także strefami gospodarczymi, nadawał przepływającej przez nie rzece rolę i znaczenie czynnika łączącego poszczególne, zróżnicowane obszary.

Takie możliwości dawała człowiekowi rzeka. Ale eksploatacja Nigru jako drogi wodnej nie rozpoczęła się nagle, miała swoją historię.

Pierwsze wiadomości pisane, jakie posiadamy o Zachodnim Sudanie i płynącym tam Nigrze, pochodzą ze starożytności. Wiadomości te są bardzo skąpe, gdyż kontakty Sudanu Zachodniego ze światem śródziemnomorskim były w starożytności słabe. Wprawdzie złoto zachodniosudańskie było w starożytności znane, ale Sahara stwarzała zbyt poważne

[11] J. Rouch, op. cit., s. 2.

[12] V. Frolow, *Une monographie du Niger moyen*, „Annales de Géographie" t. XLV, 1936, s. 206—209, w Kulikoro maksimum 11700 m^3/sek, na granicy Nigerii 3700 m^3/sek.

[13] H. Busson, *Le régime du Niger*, „Annales de Géographie" t. IV, 1895, s. 202—209.

trudności dla podróży i uniemożliwiała kontakty. Omijali te trudności Kartagińczycy, żeglując wzdłuż wybrzeża Afryki „poza słupami Heraklesa" [14]. Natomiast nawet sprowadzenie wielbłąda na Saharę w I w. n.e. nie spowodowało wyraźnego wzrostu wzajemnych kontaktów. Jednak rzecz charakterystyczna: przy tak słabych wzajemnych związkach, przy wzajemnej nieznajomości, starożytni pisarze wiedzieli już o rzece płynącej na południe od piasków pustyni. U Herodota mamy wzmiankę o „wielkiej rzece" płynącej z zachodu na wschód, nad którą mieszkali czarni ludzie i leżało jakieś miasto. Sam Herodot przypuszczał, że jest to górna część Nilu, którego źródeł nie znano [15]. Najprawdopodobniej jest to jednak wzmianka o Nigrze. Wynika to wyraźnie z różnic położenia geograficznego obu rzek i z tego, że w omawianej wzmiance Herodot pisze o Afryce Zachodniej. Drugi z ważnych dla nas opisów przekazany został przez Pliniusza Starszego. Rzymianie rozróżniali już Nil i Niger, gdyż Pliniusz pisze o podobieństwie dwóch rzek — ich fauny, flory i systemu wylewów [16]. Podobną wiadomość o Nigrze znajdujemy u Ptolemeusza. Tak więc w okresie rzymskim, mimo ciągle słabych kontaktów z Sudanem Zachodnim, sam fakt opanowania przez Rzym północy Afryki i rzymskie wyprawy na Saharę pozwoliły na otrzymanie dalszych wiadomości i rozróżnienie obu rzek. Z nielicznych wiadomości o wnętrzu Afryki, czasem nawet baśniowych, ta jedna o rzece jest najbardziej konkretna. Jest to dla nas wskazówka bardzo ważna. Nie ma wprawdzie w tekstach mowy o transporcie, czy o innym wykorzystaniu rzeki. Sam jednak fakt, że znano i podano tę właśnie, a nie inną wiadomość, świadczy o bardzo poważnej roli rzeki w tym obszarze Afryki.

Wiadomości szersze, bo wyrosłe z obopólnych kontaktów Sudanu Zachodniego z północą Afryki pochodzą dopiero od pisarzy arabskich. Pierwsza wzmianka arabska o Sudanie Zachodnim to zdanie astronoma Al Fazariego (przed 800 r. n.e.), który pisze „Ghana — kraj złota" [17]. Natomiast najbardziej obszerny tekst dotyczący Ghany pochodzi od autora z XI w. — El Bekriego [18]. Centralny ośrodek polityczny i handlowy tego państwa stanowiło miasto Kumbi Saleh. Tam właśnie według El Bekriego docierali kupcy arabscy podążający z północy przez Sidzilmessę Audaghost. Zaplecze, z którego czerpała Ghana złoto, to najprawdopodobniej najbliższe terytorium Galam i Bambuk, leżące w widłach rzek Senegal i Faleme. Dlatego też, chociaż granica Ghany przylegała do Nigru na znacznym odcinku (przypuszczalnie od dzisiejszego Bamako do jeziora Debo), drogi karawan handlowych przechodziły z dala od tego odcinka rzeki.

Jednakże już w tym okresie Niger był wykorzystany jako droga wodna, na co wskazuje tekst El Bekriego i dane o ekspansji ludu Sorko.

Niger wykorzystywali kupcy arabscy udający się z Ghany w kierunku wschodnim. We wschodniej części łuku Nigru już od VIII w. n.e. rybacy Sorko posuwali się od południa, w górę rzeki. Założyli oni nad Nigrem Gao, dotarli do Burem, a w wieku XII osiągnęli okolice Dżenne,

---

[14] Herodot, *Dzieje*, ks. IV, 196.
[15] Tamże, ks. II, 32, 33.
[16] Pliniusz Starszy, *Historia naturalna* V, 43—44.
[17] Przytaczam za R. Mauny, op. cit., s. 25 — Al Fazari in Y. Kamal 1930, t. III, f. 1, s. 510. Wydawnictwo Y. Kamala, *Monumenta cartographica Africae et Aegypti* nie jest u nas dostępne.
[18] Patrz przypis 5.

gdzie zatrzymani zostali przez lud Bozo [19]. Założone przez Sorko Gao przeżywało swój pierwszy okres rozkwitu od X do XII w. w ośrodku Gao Sane, zaś od XIII do XVI w. w nowym ośrodku, który R. Mauny zwie Starym Gao [20]. Wpływy islamu, jakie możemy stwierdzić w Gao już we wczesnym okresie jego istnienia, świadczą dobitnie o kontaktach tego miasta ze światem arabskim [21]. Świadczy o tym rozwój ośrodków leżących na drodze z Gao na północ — między innymi Tadmekki (dziś Es Suk) [22]. El Bekri opierając się na informacjach podróżników i kupców arabskich opisał szlak łączący Kumbi Saleh z Tadmekką. Szlak ten przebiegał częściowo nad Nigrem, gdyż El Bekri podaje nazwy miejscowości leżące nad tą rzeką: Tirqa (Tireqqa) nad Nigrem, o 6 dni drogi od Ras-el-Ma, w pobliżu późniejszego Timbuktu oraz Burgat, także nad Nigrem [23]. Biorąc pod uwagę fakt, że rybacy Sorko znali dobrze rzekę na dużym jej odcinku i dysponowali środkami transportu wodnego, mamy prawo przypuszczać, że już wtedy, w X czy w XI w. Sorko przewozili nie tylko swój dobytek, ale także kupców i ich towary na opisanej przez El Bekriego drodze, pomiędzy Ras-el-Ma i Gao.

W okresie wzrostu i potęgi państwa Mali (XIII—XIV w.) transport nigeryjski zaczyna odgrywać w handlu i życiu politycznym Sudanu Zachodniego poważniejszą rolę. Mali, które po Ghanie objęło hegemonię w Sudanie Zachodnim, związane było bardziej z biegiem Nigru. W XIV wieku, po zagarnięciu Gao i państwa Sonraj, Mali panowało nad całym łukiem Nigru, aż po Dendi. Stolica państwa, miasto Niani, leżała nad Sankarani, dopływem Nigru. Ośrodek państwa, ziemie skupione wokół Niani, leżał na południe, powyżej bystrzyn Sotuba. Mali w swej ekspansji przekroczyło wprawdzie te bystrzyny i zawładnęło państwem Sonraj. Ale bystrzyny Sotuba dzieliły Mali w sposób wyraźny, utrudniając łączność obu jego części. Inna też była rola Nigru na południe, inna na północ od Sotuba.

Do Niani docierały drogi z Magrebu oraz z krain złota, przede wszystkim z najbliższego Bure. Przebieg dróg z północy jest tu szczególnie ważny. Dla ustalenia tych dróg posłużyć się możemy opisem podróży Ibn Batuty, który w 1352—3 r. odwiedził Mali. Był to jeszcze okres rozkwitu tego państwa. Otóż Ibn Batuta podróżował przez Sidzilmessę-Ualatę i jadąc prosto na południe dotarł do Niani [24]. Przebieg drogi Ibn Batuty i fakt, że odbyła się ona w całości lądem, mają dla nas duże znaczenie. Powstaje pytanie, dlaczego na części drogi z Ualaty do Niani nie korzystano z transportu Nigrem. Oto podróż taka nie mogła być opłacalna. Zachodziłaby wówczas konieczność obchodzenia lądem uniemożliwiających żeglugę bystrzyn Sotuba. Aby je ominąć, jechano z Ualaty wprost na południe. Po dotarciu do Nigru, powyżej bystrzyn, przebywano rzekę. Taki przebieg głównego szlaku handlowego w XIV w. wskazuje, że rzeka na tej najważniejszej kupieckiej drodze do Niani była przeszkodą, a nie pomocą. Ibn Batuta przedostał się przez rzekę

[19] Y. Urvoy, *Histoire des populations du Soudan Central*, Paris 1936, s. 23—24; J. Rouch, op. cit., s. 8, 9.
[20] R. Mauny, op. cit., s. 498.
[21] Y. Urvoy, *Histoire*, s. 28.
[22] El Bekri, s. 339—340; R. Mauny, op. cit., s. 117, 487.
[23] El Bekri, s. 337, 339. Przyjmuje tak R. Mauny, op. cit., mapa s. 429, oznaczając na mapie szlaków komunikacyjnych VIII—X w. szlak nad Nigrem.
[24] Ibn Batuta t. IV, s. 377, 379, 385, 391, 394. Mapa szlaków karawanowych tego okresu — R. Mauny, op. cit., s. 434.

promem, notując to w swym opisie [25]. Istniała więc w południowym odcinku Nigru zorganizowana przeprawa przez Niger, brak zaś śladów zorganizowanego transportu.

Odmienna była sytuacja na północ od bystrzyn Sotuba. Był to teren zdobyty przez Mali. Ekspansja Mali posuwała się wzdłuż Nigru. Rzeka była więc drogą, po której idąc Mali zagarniało i uzależniało nowe tereny [26]. Po dokonaniu podboju rzeka ułatwiała łączność zdobytych ziem. Tym bardziej, że właśnie w XIII—XIV w. leżący na północ od Sotuba odcinek Nigru zaczął spełniać pewną rolę w życiu gospodarczym. Niger był więc tam nie tylko drogą ekspansji państwowej, ale również drogą kupiecką. Powiązanie tych dwóch funkcji nie jest na pewno przypadkowe. Jeżeli na najważniejszym ze szlaków XIV wieku, na drodze do Niani, Niger był przeszkodą, to mamy wiadomości, które pozwalają sądzić o rozwoju innych dróg, związanych bardziej z Nigrem. Drogi te w państwie Mali miały jeszcze charakter drugoplanowy, ale ich rozwój, uchwytny już w XIV w., wysunął je potem na naczelne miejsce wśród wszystkich dróg z północy ku Sudanowi. Chodzi tu mianowicie o drogę, która biegnąc z Tagazy ku Timbuktu, rozdwajała się przy tym ostatnim, kierując się Nigrem bądź na południowy wschód ku Gao, bądź na południowy zachód ku Dżenne. Rozwój Gao, datowany na okres wcześniejszy, jest nam już znany. Natomiast właśnie w XIV wieku następuje rozwój dwóch nowych ośrodków handlowych: leżącego nad Nigrem Timbuktu i nad Bani — Dżenne. Według Tarich es Sudan Timbuktu powstało jako miasto dzięki Tuaregom, z targowiska i składu towarów. Jego początki datuje Es Sadi na wiek XI [27]. Nie jest to wiadomość pewna. W każdym razie w XIV w. mamy już wzmianki o Timbuktu, jako o mieście. Pisze o nim Ibn Batuta, poświęca mu jednak niewiele uwagi, opisuje bowiem szerzej znaczniejsze wówczas miasta, takie jak Ualata, Niani i Gao [28]. Stąd sądzić możemy, że Timbuktu nie było jeszcze tak ważnym jak w XVI w. ośrodkiem. Jednak pełniło ono już w XIV w. gospodarcze funkcje miejskie. Rozmachu w rozbudowie dodały mu na pewno wcześniejsze o niecałe 30 lat od podróży Ibn Batuty fundacje Mansa Musy i wyraźne zainteresowanie wybitnego władcy nadnigeryjskim miastem [29].

Szlak handlowy z Timbuktu wiódł Nigrem do Gao i do Dżenne. Dżenne jest w XIV w. ośrodkiem nowym, podobnie jak Timbuktu. Pierwsza wzmianka źródłowa o Dżenne pochodzi z XV w. [30] Jest to jednak bez wątpienia ośrodek starszy. XVII-wieczny Tarich es Sudan podaje nam wiadomość o walkach władców Dżenne z Mali w XIV w., zaś w wieku XV potężny władca Sonraj, wielki zdobywca Szi Ali, wiele sił stracił, by pokonać władców Dżenne [31]. Skoro w XIV i XV w. Dżenne

[25] Ibn Batuta t. IV, s. 397, 425 podaje: „Gdy przybyłem nad tę rzekę, przeprawiłem się promem bez żadnych przeszkód". Przy wyjeździe ze stolicy Mali podobnie „dotarliśmy do szerokiego kanału wodnego płynącego do rzeki Nil, przez który można się przeprawić tylko łodzią". Przyjęcie innej lokalizacji stolicy państwa Mali nie obala tego rozumowania, gdyż proponowane przez literaturę przedmiotu miejscowości leżą także powyżej Sotuba.

[26] Mapa granic Mali — R. Mauny, op. cit., s. 512; M. Małowist, op. cit., s. 75.

[27] Tes S, s. 14—16.

[28] Ibn Batuta t. IV, s. 430/1 (Timbuktu), s. 385 (Ualata), s. 397 i dalsze (Niani), s. 435 (Gao).

[29] Tes S, s. 14, 15.

[30] W liście A. Malfantego.

[31] Tes S, s. 26—28 i s. 21.

było już znaczną siłą polityczną i militarną, to jego powstanie i rozwój przesunąć możemy na okres wcześniejszy. Świadczą też o tym tradycje zebrane przez Ch. Monteila[32]. Mamy więc zgodność rozwoju Timbuktu i Dżenne. Jest to zresztą pogląd wysuwany w literaturze przedmiotu. Ten wspólny rozwój nie jest przypadkowy. Timbuktu było, jak wiemy, punktem wymiany między regionami. Ale położone na skraju pustyni wymagało stałego dowozu żywności. Nie tylko na eksport na Saharę, ale i na spożycie własne. Tej żywności dostarczał żyzny i bogaty okręg Dżenne. Odległość blisko 500 km nie była zbyt wielką przeszkodą dzięki rzece. Cały odcinek Dżenne — Kabara (port Timbuktu, które samo leży o kilka kilometrów od rzeki) jest żeglowny. Ułatwiało to znakomicie komunikację i rozwój obu miast. Ten wywód, w którym rolę rzeki próbowaliśmy uchwycić poprzez analizę położenia i wielkości ówczesnych ośrodków handlowych i politycznych, znajduje poparcie w posiadanym przez nas, choć skąpym dla XIV w., materiale źródłowym, dotyczącym wprost transportu nigeryjskiego. Oto obie istniejące wzmianki o żegludze Nigrem w XIV w. informują nas o podjęciu podróży z Timbuktu. Raz jest to podróż Mansa Musy i jego dworu z Timbuktu do Mali. Przerywa się ona w okolicach Dżenne na skutek napaści na flotyllę łodzi i nic nie wiemy o jej kontynuowaniu. Mamy więc poświadczoną źródłowo podróż Timbuktu — Dżenne[33]. Druga wiadomość pochodzi od Ibn Batuty. Jechał on łodzią z Timbuktu do Gao[34]. Tak więc znajdujemy w źródłach potwierdzenie istnienia w tym czasie komunikacji rzecznej na Nigrze od Dżenne do Gao. Timbuktu zajmowało tu miejsce centralne i wysunięte najbardziej na północ ku partnerom handlowym Sudanu z pustyni i z Magrebu.

Rozwinięty na odcinku Dżenne — Gao szlak wodny nigeryjski, łączył ze sobą ziemie uzależnione przez Mali oraz był szlakiem kupieckim, który wiódł na zewnątrz państwa ku handlowym partnerom z północy. Spełniał więc Niger podwójną rolę: drogi na zewnątrz i drogi wewnętrznej w państwie. Ta druga rola była w porównaniu z okresem poprzednim rolą nową. Niger stał się łącznikiem części terenów jednego państwa — Mali. Stało się to podstawą rozwoju transportu w tym okresie. Odnośnie XIV w. posiadamy pierwszą wzmiankę o zróżnicowaniu środków transportu wodnego. Podczas gdy Ibn Batuta podróżował znaną od wieków dłubanką, autor Tarich el Fettasz przekazał nam wiadomość nową. Pisząc o powrocie Mansa Musy z pielgrzymki do Mekki podaje nam wiadomość o „barkach i łodziach" wprowadzając wyraźne zróżnicowanie[35]. Istnienie, obok tradycyjnych dłubanek, łodzi innego typu — ładownych barek, wskazuje na wzrost znaczenia Nigru jako drogi wodnej w państwie Mali. Pamiętać jednak musimy o tym, że Niger łączył tylko część terytorium malijskiego, tereny jego podbojów. Bystrzyny Sotuba stały się przeszkodą, która utrudniała ścisłe powiązanie całego terytorium: obszaru centralnego Mali — wokół stolicy Niani i obszarów uzależnionych. Była to okoliczność dla Mali niepomyślna, utrudniająca zespolenie i utrzymanie podbitych ziem. Stała się ona jedną z przyczyn

[32] Ch. Monteil, *Monographie de Djenné (cercle et ville)*, Tulle 1903, s. 259 nn.
[33] T el F, s. 64.
[34] Ibn Batuta t. IV, s. 432: „Z Timbuktu popłynąłem w dół Nilu w małej łodzi wydrążonej w pniu drzewa". Z Gao podążył Ibn Batuta drogą lądową na północ.
[35] T el F, s. 64: „Po przybyciu do Timbuktu, podczas powrotu z podróży, Malli-koi zebrał barki i łodzie, którymi przewieziono jego żony, rodzinę i bagaże..." O dłubance, w której płynął Ibn Batuta — przypis 34.

zepchnięcia w XV w. Mali na południe od bystrzyn Sotuba przez prężne państwo Sonraj.

Wiek XV to okres poważnych zmian w Sudanie Zachodnim. Były to przemiany polityczne i gospodarcze. Mali straciło znaczenie na rzecz państwa Sonraj. Państwo to było zaś jeszcze mocniej związane z rzeką. Ośrodek Sonraj leżał bowiem po podbojach Szi Alego [36] właśnie wzdłuż łuku Nigru i ograniczony był miastami Gao — Timbuktu — Dżenne. Miasta te utrzymywały między sobą stałą łączność, do nich też wiodły szlaki karawan przybywających z zewnątrz państwa. Całość terytorium Sonraj ukształtowała się w ścisłym związku z żeglownym odcinkiem rzeki. Na południowym wschodzie wpływy Sonraj sięgały do Busa. Na południowym zachodzie do bystrzyn Sotuba. Takie ukształtowanie terytorium powodowało, że rzeka stała się głównym szlakiem, który łączył całe państwo. Zgodność układu granic z możliwościami wykorzystania Nigru jako drogi wodnej, harmonia tych dwóch czynników, stały się przyczyną dalszego wzrostu transportu wodnego, który w Sonraj osiągnął najwyższy stopień rozwoju. Dla tego okresu posiadamy też największą ilość wzmianek źródłowych, co pozwala na przedstawienie towarów, jakie przewożono, środków, jakimi posługiwano się, a wreszcie na przedstawienie organizacji transportu nigeryjskiego w Sonraj.

Jak wiemy ogromne obszary Sudanu Zachodniego leżą w kilku strefach klimatycznych, co pociąga za sobą podział na strefy gospodarcze. Rolnictwo rozwija się pomyślnie na południu, możliwe jest też wzdłuż rzeki na północy. Na Sahelu natomiast, przeważa hodowla, podobnie jak w umożliwiających jej rozwój okolicach Sahary. Pociąga to za sobą konieczność ciągłej wymiany towarów pochodzenia rolniczego i hodowlanego. Sahara dostarczała też soli, której brak było nad Nigrem. W zamian za sól osady górnicze w Tagazie, Idżil były odbiorcami zbóż z południa. Sól i zboża to najważniejsze towary wymiany między regionami [37]. Te właśnie towary, znacznej objętości, ciężkie, wymagały masowego i taniego transportu. Udostępniała go rzeka, której kierunek biegu był bardzo dogodny. Właśnie nad Nigrem, między Dżenne a Timbuktu, Timbuktu i Gao przewozy tych towarów były najbardziej masowe, a życie gospodarcze najbardziej intensywne. Przewożono tam przecież sól i zboże zarówno na reeksport, jak i zaopatrywano liczniejszą niż gdzie indziej ludność miejscową, wielkie miasta i poważne skupiska osadnicze wiejskie [38].

Łodzie przewoziły nie tylko kupców i ich towary. Obsługa dworów w Gao, w Tendirmie, dostawy zbóż, ryb, ściągane od ludzi zależnych lub z własnych majątków władców do spichrzów w stolicy, dokonywane były również przez transport rzeczny [39]. Askia wysyłał też rzeką, do

[36] Szi (Sonni) Ali zwany Wielkim. Władca Sonraj z dynastii Szi (Sonni). Panował 1465—1492. Większość podbojów Sonraj dokonana została za jego rządów.

[37] Tę stronę handlu w Zachodnim Sudanie akcentuje szczególnie mocno D. Olderoge, *Zapadnij Sudan w XV—XIX w.*, Moskwa—Leningrad 1960, rozdz. „Torgowla i torgowyje puti w stranach Zapadnogo Sudana". Z tekstów źródłowych szczególnie ważne są: Ibn Batuta t. IV, s. 378, 395; Leon Afrykańczyk t. II, s. 464, 465, 470; Valentim Fernandes, *Description de la Côte d'Afrique de Ceuta au Senégal (1506—1507)*, wyd. P. Cenival, T. Monod, Paris 1938, s. 78—88 i 114.

[38] O wielkości miast R. Mauny, op. cit., s. 496—8 (Timbuktu ok. 25 tys. ludzi), s. 498—9 (Gao ok. 75 tys. ludzi, jest to jednak cyfra oparta o nieprzekonywujący materiał źródłowy), s. 499—500 (Dżenne — ok. 15 tys. ludzi). O poważnym skupisku osadniczym, jakim był okrąg Dżenne — T es S, s. 24—25.

[39] T el F, s. 179, 180, 182.

swych majątków, na ręce ich zarządców, sól, tkaniny i orzechy kola [40]. W ten sposób łodzie przewoziły obok towarów również dobra nie wchodzące w skład wymiany handlowej. Były to dobra, których ściąganie i dystrybucję organizowało państwo w formie pobierania danin i centralnego rozdzielania oraz zaopatrywania w sól ludzi zależnych.

Obok przewozu soli, zbóż i innych dóbr, przewożono rzeką także ludzi. Był to zarówno transport jednostek, jak grup ludzkich. Ze względu na taniość i wygodę takiej podróży udawali się w nią kupcy, podróżnicy, wysłannicy państwowi i władcy [41]. Był to więc niesłychanie popularny rodzaj taniego przewozu ludzi. Podobnie jak w wypadku przewozu dóbr i towarów, transport ten obejmował osoby prywatne (kupców, podróżników) jak i osoby związane z państwem i jego działalnością. Dla państwa szczególne znaczenie miała też możność szybkiego (o czym niżej) i taniego przerzucania wojsk na teren działań wojennych. Wiemy, że obok szybkiej, lecz mniej licznej konnicy, przeważającą część armii stanowiła piechota. Ta, bardziej powolna, musiała jednak, ze względu na konieczność koordynacji działań, nadążać za konnicą. Nie bez przyczyny, znane nam większe bitwy w historii Sonraj odbywały się nad Nigrem [42]. Można przypuszczać, że powodem tego było dostarczanie wojsk pieszych rzeką na miejsce walki. Mogło tu wchodzić w grę również zaopatrywanie drogą wodną maszerującej lądem armii. Jeżeli jednak dla wschodniej części państwa zdani jesteśmy na przypuszczenia, to na zachodzie, na terenie wewnętrznej delty Nigru i w okolicach wielkich jezior, przewożenie wojsk rzeką jest poświadczone wprost przez teksty źródłowe [43]. O znaczeniu, jakie przywiązywało państwo do rzecznego transportu wojsk, świadczy też fakt, że jeden z najwyższych dowódców wojskowych na dworze Askiów nosił tytuł hi-koi (szef łodzi) [44].

Świadczy o tym również fakt podjęcia przez Szi Alego budowy kanału, który łączyć miał Ras-el-Ma i Ualatę. Było to przedsięwzięcie o wyraźnym wojskowym charakterze i służyć miało stałemu uzależnieniu Ualaty i związaniu tego ośrodka z państwem Sonraj. Stwierdza to wyraźnie sudański kronikarz, który komentując porzucenie prac nad kanałem pisze: „Bóg ustrzegł potem mieszkańców Ualaty od nieszczęścia" [45].

Wszystkie te rodzaje przewozów wymagały różnych środków transportu. Wyspecjalizowanie się środków transportu, istnienie różnych rodzajów łodzi, świadczy dobitnie o dużym znaczeniu i natężeniu wykorzystania Nigru jako drogi wodnej w państwie Sonraj. W XV i XVI w. nadal używano łodzi dłubanych, o których wiadomość przekazał nam Leon Afrykańczyk [46]. Ale znana z Tarich el Fettasz narada dowódców sonrajskich w Gao, w obliczu klęski pod Tondibi, oraz przemówienie Goime-koi (naczelnika portu Goime w Gao), wygłoszone na tej naradzie, daje nam nowe wiadomości. Wymienia się tam ciężkie barki towarowe

[40] Zob. przypis 39.

[41] T el F, s. 64, 147, 158, 183—4; T es S, s. 152, 160, 182; także znana nam już podróż Ibn Batuty (t. IV, s. 432) i Leona Afrykańczyka (t. II, s. 465).

[42] T el F, s. 102—6 (Anfao), s. 263 (Tondibi), s. 235—6 i 247—8 — walki z Balama Sadykiem.

[43] T el F, s. 255; T es S, s. 114—115, 136, 261—262.

[44] T el F, s. 89—209, 243; T es S, s. 158—159, 165—166 i szereg innych.

[45] T es S, s. 114—115.

[46] Leon Afrykańczyk t. II, s. 465: „...w tym czasie Niger wylewa, zupełnie tak, jak Nil. Właśnie wtedy kupcy z Tombutto mają zwyczaj się tam [do Dżenne — MT] udawać. Przewożą swe towary w małych barkach, bardzo wąskich, zrobionych z drążonej połowy pnia drzewnego".

zwane kanta, „wielkie łodzie" i małe pirogi [47]. Znajdujemy więc bardzo dla nas ważny dowód zróżnicowania zależnie od celu, w jakim łódź budowano. Wzmianka ta świadczy dowodnie o istnieniu tych typów łodzi, nie podaje jednak ich opisu. Sięgnąć więc musimy do tekstów XIX-wiecznych lub współczesnych prac etnograficznych. Pisaliśmy już o dłubankach z jednego pnia lub z dwóch części łączonych wiązaniem ze sznurów. Te drugie były dzięki wiązaniu większe. Łodzie takie, wyrabiane do dziś, są typem archaicznym [48], wypieranym od dawna przez konstrukcje bardziej nowoczesne. Większe łodzie i ciężkie barki handlowe budowane były z desek powiązanych ze sobą sznurami. Tylko konstrukcja z desek umożliwiała bowiem, przy braku dużych drzew na północy, budowę łodzi o długości ok. 20 m, 3 m szerokości i 1,5 m głębokości, których ładowność wynosiła 60—80 ton. Takie właśnie łodzie opisał R. Caillié [49]. Wyruszył on z Dżenne 23 marca czyli w okresie, gdy wody były niskie. Musiało to utrudnić podróż. Z Dżenne wyjechał więc małą pirogą, bo woda w odnodze łączącej miasto z rzeką była bardzo płytka. Piroga odwiozła ich do dużej łodzi, załadowanej towarami i 20 niewolnikami. Ta duża łódź dotransportowała ludzi i towary do wielkiej barki stojącej na rzece w miejscu odpowiednio głębokim [50]. Czyż nie mamy identycznego, jak w XVI w. opisu? I tam wymienione są kanta — wielkie barki, inne łodzie i małe pirogi. Wydaje się więc, że w danym wypadku nasze sięgnięcie do opisu R. Caillié jest ze wszech miar usprawiedliwione. Podobne wnioski pozwala wyciągnąć literatura etnograficzna, opisująca stan istniejący obecnie [51].

Pozostańmy jeszcze przy opisie R. Caillié dla przedstawienia metod żeglugi. Wielkie i małe łodzie posuwały się naprzód przy pomocy pagajów lub odpychania się od dna długą tyczką zwaną pych, zależnie od głębokości wody. Stosowano też holowanie łodzi, szczególnie dużych, na linie. Żagli nie znano i wiatr nie był sprzymierzeńcem żeglarzy. Prze-

[47] T e l F, s. 270. Na naradzie chodziło o projekt przerzucenia ludzi i ich majątku z Gao na drugą stronę Nigru, który miał chronić przed najeźdźcą. Przytaczam w całości ten fragment, gdyż jest to jedna z najważniejszych wzmianek odnośnie naszego tematu. Goima-koi rzekł: „Można tego dokonać bez wątpienia w trzy dni, przy pomocy łodzi zwanych kanta, którymi ja zarządzam z ramienia Askii i które są barkami do podróży i transportu. Czterysta kanta wystarczy do przewiezienia całego domu Askii, jego rzeczy, żon, towarów do wymiany i bogactw w trzy dni. Poza tym, obok kanta, od Goima do Gadai [drugi z portów w Gao — MT] są wielkie łodzie, 1000 barek należących do Askii, nie licząc łodzi kupców, córek Askii oraz mieszkańców miasta. W końcu małe pirogi, które się tam znajdują, dochodzą swą liczbą, jak sądzę do 600—700".

[48] J. R o u c h, op. cit., s. 24; A. P i t o t, J. D a g e t, op. cit., s. 19.

[49] R. C a i l l i é, *Journal d'un voyage à Tombouctou et à Jenné dans l'Afrique Centrale pendant les années 1824—1828* t. II, Paris 1830, s. 240, 245. Opisywane przez R. Caillié barki zrobione były z desek połączonych ze sobą sznurami z konopi lub liści miejscowych drzew (*Borassus aethiopium*). Po pierwszym wiązaniu, łączącym deski, uszczelniało się je słomą pociętą i zmieszaną z gliną. Deski były potem raz jeszcze pokrywane słomą i po raz drugi wiązane. Całość wzmacniały poprzeczne łącza. Łódź miała ok. 20 m długości, 3 m szerokości i 1,5 m głębokości. Zabrać mogła znaczny ładunek 60—80 ton. Nie była zbyt szczelna i stale dwóch ludzi z obsługi wylewało z niej wodę. Wg A. P i t o t, J. D a g e t, op. cit., s. 14—18 używane obecnie barki starych typów, „barka Gao" i „barka Niafunke", są nieco mniejsze, 5 do 10 m długości. Być może rozwój komunikacji parowej jest tego powodem.

[50] R. C a i l l i é, op. cit. t. II, s. 227—8 (mała piroga i łódź), s. 234 (wielka barka). Opis ten nie znaczy, że małe łodzie pływały tylko po odnogach. Po samej rzece pływały wszystkie typy łodzi, o czym niżej.

[51] Zob. przypis 49.

ciwnie, łodzie pływały tylko w okresach spokoju, bo wiatr powodując fale groził zatopieniem wielkich, ale wątłych i przeładowanych konstrukcji [52].

Szybkość podróży była bardzo różna. Dysponujemy tu pewną ilością danych dzięki podróżom Es-Sadiego, autora Tarich es Sudan. Es-Sadi podaje, że wyjechał z Dżenne 18 grudnia, przybył zaś do Kabara 22 grudnia 1634 wieczorem. Czyli blisko 500 km w 5 dni [53]. Wiadomość być może przesadna [54]. Wolniej odbywał w każdym razie Es-Sadi swe pozostałe podróże tyle, że w odmiennych warunkach. Podróż z Dżenne do Timbuktu w 1646 r. trwała 12 dni, ale od 9 do 20 maja, czyli w okresie niskiego stanu wód, co na pewno wpływało na opóźnienie. Podobnie podróż w górę rzeki, mimo nieznacznego na tym odcinku rzeki prądu, trwała dłużej, około 15 dni, od daty wyjazdu z Timbuktu 21 stycznia 1635 [55]. Tyle przekazał nam Es-Sadi. Uznanie 12—15 dni jako czasu podróży między dwoma miastami jest do przyjęcia. Pierwsza wiadomość, 5 dni jest także możliwa, ale tylko w przypadku wielkiego pośpiechu, płynięcia bez przerwy, ze zmienianiem załogi co najmniej co dobę. Wszystko to dotyczy też łodzi lekkiej, jaką podróżował Es-Sadi. Ciężkie handlowe barki były wolniejsze. Podróż R. Caillié z Dżenne do Kabara trwała od 23 marca do 19 kwietnia 1828 czyli 28 dni, przy niskim stanie wód, który utrudniał w tym wypadku żeglugę bardziej niż lekkiej łodzi [56]. Wiadomości te pozwalają stwierdzić, że podróż łodzią po Nigrze, obok innych cech dogodnych jak wygoda, możność przewiezienia dóbr o dużej masie, była też stosunkowo szybka.

O natężeniu i znaczeniu transportu świadczą obok zróżnicowania typów łodzi także ramy organizacyjne transportu. Odnośnie tej kwestii mamy dwa kręgi zagadnień: po pierwsze organizacja samych przejazdów, własność, obsługa łodzi, funkcje poszczególnych osób; po drugie organizacyjne ramy, jakie nakładało na transport państwo, kontrolując tę dziedzinę gospodarki.

Własność środków transportu jest trudna do przedstawienia ze względu na szczupłość materiału źródłowego. Materiał ten wskazuje jednak wyraźnie, że istniała zarówno prywatna, jak państwowa własność łodzi. Odpowiada to naszej wiedzy o roli transportu wodnego i zakresie jego oddziaływania, w którym naczelne przecież miejsce zajmował przewóz towarów oraz przewozy dóbr i ludzi organizowane przez państwo.

Jeśli chodzi o małe łodzie służące do przewożenia ludzi, rybakom do połowów — to właścicielami ich byli najczęściej bezpośredni użytkow-

[52] Używam tu terminologii żeglarskiej. Pagaj to krótkie wiosło, którym pracuje się trzymając je oburącz. Pych — długa tyczka, która służy do odpychania się od dna. O metodach żeglugi: R. Caillié, op. cit. t. II, s. 243—4; A. Pitot, J. Daget, op. cit., s. 14—18, z tym, że obecnie zaczyna używać się żagla. Jednak brak tradycji i umiejętności w tym zakresie powoduje, że jest to urządzenie bardzo jeszcze dziś prymitywne, pozwalające jedynie na żeglugę fordewindem (czyli w kierunku wiatru).

[53] T es S, s. 392—3.

[54] A. Pitot, J. Daget, op. cit., s. 18 podają, że obecnie łodzie płyną 10—12 godzin dziennie i przebywają około 40—50 km. Jest to odcinek drogi przeciętny. Znają jednak autorzy przypadek, gdy przy dużym pośpiechu, płynąc dzień i noc, ekipa pewnej barki przebyła w ciągu doby odległość Diafarabe — Dioro (czyli około 120 km). Ten jednorazowy wysiłek nie mógł trwać jednak 5 dni i nocy. Jeśli więc uznamy wiadomość Es Sadiego za prawdziwą, to przyjąć musimy zmienianie się załogi, co pozwoliłoby na pewne wnioski odnośnie organizacji transportu wodnego w XVII w.

[55] T es S, s. 393—4 (podróż w górę rzeki), s. 422—423 (podróż w maju).

[56] R. Caillié, op. cit. t. II, s. 229 i 291—2.

nicy [57]. Stwierdzić też możemy, że państwo dysponowało znaczną ilością tych łodzi tak, jak dysponowało ciężkimi barkami. Świadczy o tym znany już fragment Tarich el Fettasz o naradzie w Gao i inne fragmenty tej kroniki [58]. Tekst świadczy też o tym, że barki należały także do „córek Askii, kupców i ludzi z miasta". Szczególnie ostatnie określenie jest mało precyzyjne i chodzi w nim chyba właśnie o kupców. Tak więc obok władcy i jego rodziny (która zawsze wciągnięta była w system rządowy) czyli obok dworu, barkami dysponowali także kupcy. Odnośnie środków transportu pozostaje jeszcze do wyjaśnienia pytanie — kto te łodzie budował? Znamy grupę służebną tyindiketa. Oni właśnie dostarczali państwu łodzi, od czasów Askii Mohammeda czyli od końca XV w., kiedy wzrosły potrzeby państwa w tej dziedzinie, kiedy nastąpił poważny bardzo rozwój i wzrost transportu nigeryjskiego. Podobnie służebni zendż dostarczali państwu łodzi i ekip je obsługujących [59].

Tak więc Sonraj rozwiązał sprawę dostaw łodzi i ich obsługi dla państwa drogą utworzenia systemu świadczeń grup służebnych. Był to dla państwa sposób wygodny i tani. Dla Mali nie posiadamy wiadomości w tym zakresie, ale fakt odziedziczenia przez Sonraj systemu służebnego od Mali pozwala przypuszczać, iż w podobny sposób rozwiązano problem i w Mali, oczywiście tam, gdzie wykorzystywano Niger dla żeglugi, to znaczy w części północno-wschodniej państwa. Można też przypuszczać, że podbój ułatwił Mali narzucenie świadczeń służebnych tamtejszej ludności.

Natomiast kupcy, miejscowi i przyjezdni, nie mogli oczywiście korzystać z danin służebnych. Musieli oni łodzie kupować lub wynajmować, zależnie od czasu swego pobytu w Sudanie i opłacalności takiej transakcji. Nie mamy na to dowodów bezpośrednich, ale analiza własności środków transportu rzecznego prowadzi nas do wniosku o istnieniu handlu łodziami. Według J. Roucha u Sonrajów wyrobem łodzi zajmuje się kasta cieśli — seyte. Dobry seyte wyrabia obecnie do 5 łodzi rocznie. Seyte skupiają się w rejonie Sirba, dopływu Nigru, co jest być może pozostałością dawnej organizacji państwowej w tym zakresie [60]. Natomiast w zachodniej części łuku Nigru łodzie wyrabiają rybacy Bozo, którzy według pojęć miejscowych mogą to robić dzięki kontaktom z duchem wody — Faro [61]. Tyle pomóc nam mogą dzisiejsze badania etnograficzne.

W przeciwieństwie do małych łodzi, które w pojedynkę przewoziły ludzi, przy przewozach dużymi barkami konieczna była odpowiednia organizacja. Już pojedyncza barka, z kilku lub kilkunastoosobową załogą wymagała odpowiedniego zarządzania jej podróżą. R. Caillié twierdzi, że załoga barki wynosiła 16—18 ludzi, dwóch do dowodzenia, jeden jako kapitan. Reszta to wioślarze oraz wylewający wodę. Zarządzający łodzią miał duży autorytet i słuchano jego poleceń z wielką przykładnością. Łodzie takie płynęły razem, flotylle wynosiły po kilka, kilkanaście barek [62]. Miały one swą organizację. Wymagano służenia sobie w razie potrzeby pomocą; całym spływem kierował szef flotylli regulując tempo, wyznaczając postoje, płacąc cła [63]. Są to wiadomości XIX-

[57] T el F, s. 181.
[58] T el F, s. 182, 270; T es S, s. 226.
[59] T el F, s. 109, 110.
[60] J. Rouch, op. cit., s. 24.
[61] V. Paques, op. cit., s. 96.
[62] R. Caillié, op. cit. t. II, s. 234, 240, 285.
[63] Tamże, s. 272, 285.

wieczne, ale nie mamy powodu, aby je odrzucać dla państwa Sonraj. Oto w Tarich el Fettasz znajdujemy wzmiankę o niskim urzędniku fanfa, nadzorującym ładowne łodzie [64]. Tak więc mamy bezpośrednie świadectwo o istnieniu organizacji przejazdu zespołów barek towarowych już w XVI w. Przypuszczać należy, że organizacja ta nie odbiegała daleko od opisanej przez R. Caillié. Autor ten podaje też wiadomość o cłach. Także badania etnograficzne dowodzą istnienia „własności wody" i pobierania z tego tytułu opłat, tak od rybołówstwa, jak od przejazdu [65]. Niestety, brak jest wzmianek o cłach w Mali i Sonraj, więc pytanie, czy istniał ich system na rzece oraz jak on wyglądał, musi pozostać bez odpowiedzi przy naszych możliwościach źródłowych. Wiemy natomiast nieco o opłatach w portach [66].

Największą trudność sprawia przedstawienie organizacji kupieckiego przewozu towarów. W każdym razie dotyczy jej opisany system przejazdów flotyllą łodzi. Jedną z przyczyn organizacji takich zespołów łodzi były względy bezpieczeństwa, drugą okresowość dostaw towarów. Towary z północy przybywały do Ualaty, a potem do Timbuktu nie przez cały rok, ale okresowo, w zimie i wczesną wiosną [67]. Dostawy te wystarczyć musiały na cały rok, aż do następnej zimy. Nie dziwi nas więc istnienie składów na towary w Timbuktu [68]. Powstaje jednak pytanie, jak rozprowadzano te masy towarów? Z jednej strony wiemy, że istniał system flotylli łodzi handlowych, co pozwala przypuszczać, że okresowość dostaw z północy powodowała okresowość przewozów nigeryjskich. Z drugiej strony taką samą okresowość dostaw mamy na południu. Barki przewoziły przecież towary pochodzenia rolniczego. A żadna dziedzina gospodarki nie dostarcza towaru tak sezonowo w skali rocznej, jak rolnictwo — po zbiorach. Zbiory prosa mamy w okolicach Dżenne w październiku, a ryżu w styczniu [69]. Te fakty określały rytm przewozów. Zimowe dostawy do Timbuktu z północy, przewiezione na południe do Dżenne, mogły być tam opłacone przez akurat zebrane zboża. Musimy tu wziąć także pod uwagę poziom wód na Nigrze w różnych okresach roku. Zebrane przez nas i przedstawione na początku artykułu wiadomości pozwalają sądzić, że systemom flotylli płynących z Timbuktu do Dżenne sprzyjał fakt wysokiego poziomu wód w okresie przybywania karawan z północy. Ponieważ jednak na Nigrze w okolicach ujścia Bani wody opadają od stycznia, osiągając najniższy stan w kwietniu—maju, zaś na Bani następuje to nieco wcześniej, przypuszczać musimy, że nie wszystkie zboża (szczególnie chodzi tu o później zbierany ryż) mogły być przewiezione na północ w roku zbiorów. Flotylle mogły wracać z zebranym w październiku prosem. Proso też, jako będące w dyspozycji kupca wcześniej, wywożono na pustynię [70]. Natomiast handel ryżem nasuwał konieczność pokonania trudności związanych z niskim stanem wód

[64] T el F, s. 179: „słowo fanfa, które w liczbie mnogiej brzmi fanafi, oznacza naczelnika niewolników, ale używa się go też dla oznaczenia naczelnika barki".

[65] J. Rouch, op. cit., s. 45—46.

[66] T el F, s. 231. Por. też tekst przytoczony w przypisie 77.

[67] R. Mauny, op. cit., s. 401, przypis 6, podaje dokładny spis wiadomości źródłowych na ten temat.

[68] T es S, s. 279.

[69] *L'Alimentation des populations rurales du Delta vif du Niger et de l'Office du Niger. Juin 1961. République du Mali. Mission socio-économique du Soudan 1956—1958*, s. 19; A. B. Letniew, *Dierewnia Zapadnogo Mali (socialno-ekonomiczeskij oczerk 1950—1960 gg.)*, Moskwa 1964, s. 158, kalendarz zajęć rolniczych.

[70] Ibn Batuta t. IV, s. 378, 395.

w czasie, gdy po zbiorach zgromadzano zapasy ryżu w Dżenne. Znajomość tych faktów pozwala zrozumieć organizację kupiectwa. Kupcy musieli być w stałym porozumieniu. O nadejściu transportu soli lub zapełnieniu zbożami spichrzów musieli się informować. Ściągali wtedy potrzebne im do przewozu łodzie, które całą flotyllą wyruszały w drogę. O porozumieniach kupców mamy wzmianki u Ibn Batuty i w liście A. Malfantego [71].

Więcej materiału posiadamy odnośnie państwowej organizacji transportu nigeryjskiego. Nie wiemy wprawdzie, w jakim stopniu interesowało się państwo przewozami towarów, czy istniały zwyczajowe lub spisane prawa dotyczące żeglugi. Stosunek państwa do kupiectwa i wzajemne powiązania pozostają, niestety, w dziedzinie naszych zainteresowań nieudokumentowane. Jednak obie kroniki miejscowe pozwalają nam poznać pewne strony organizacji państwowej transportu rzecznego. Wiemy, że nie tylko większe miasta jak Dżenne, Timbuktu i Gao, ale i szereg małych ośrodków i wsi leżących nad rzeką miał swoje porty. O portach w Gao czytamy wielokrotnie, podobnie poświadczony jest port w Dżenne. Port Timbuktu rozwinął się w osobne miasto — Kabarę. Obok Kabary Timbuktu dysponowało też drugim portem w Koriume. Znamy też porty w małych wsiach nad jeziorem Debo, w Denki-Dumde, w Dendi i inne [72]. Ten system portów jest całkowicie zrozumiały w świetle intensywności transportu nigeryjskiego. Okolicznością dodatkową było rozmieszczenie siedlisk ludzkich. Wylewy Nigru spowodowały, że miasta i wsie położone były i są bądź w pewnej odległości od rzeki, bądź na wzniesieniach. Stąd istniała konieczność posiadania nad rzeką portu, łącznie z prowizorycznymi lub bardziej stałymi, jak w Kabara, zabudowaniami, co wiązało osadę z rzeką. Wygląd portów nadnigeryjskich obrazują zdjęcia F. Dubois, sporządzone podczas jego podróży w końcu XIX w. [73] Port taki był dość prymitywny — po prostu nad rzeką lub jej zalewem wybierano dobrze osłonięte od prądu i wiatru miejsce, o niezbyt stromym brzegu, co pozwalało na swobodne wyciąganie łodzi na ląd. Ale port był urządzeniem nie tylko terenowym, był też urządzeniem organizacyjnym. Sonraj organizował przewóz dóbr i ludzi w dwóch odrębnych systemach. Na czele jednego z nich stał hi-koi, dowódca wojskowy, najwyższy w państwie szef łodzi wojskowych [74]. Nadzorował on prawdopodobnie przewozy piechoty i z tytułu swej bardzo wysokiej funkcji był uważany za jednego z pierwszych dostojników. Istniał też przy dworze Askiów inny zarządca — hari-farma [75]. Był to „szef wód". Zajmował się on rzeką nie tylko od strony transportu. Nadzorował też sprawy związane z wylewami rzeki, pracę przy połowach ryb itd.

Mamy więc dwa piony organizacyjne, jeden wojskowy, drugi cywilny. Możemy też przypuszczać z dużą pewnością, że urzędnicy ci nadzo-

[71] Ibn Batuta t. IV, s. 397, list A. Malfantego u Ch. de la Roncière, op. cit.

[72] Leon Afrykańczyk t. II, s. 469 (o Kabara); T el F, s. 270 o portach w Gao (Goime i Gadai), s. 182, 183, 184 o portach w Gao, s. 161—162, 246—247 o portach w Dżenne, oraz małe porty: s. 178 — porty nad jeziorem Debo, s. 252 port w Gurum (koło Niafunke), s. 236 — Koriume — drugi port Timbuktu. T es S, s. 107 i 418 porty Komino i Chibba (na południe od Dżenne), s. 439 Do'ai (koło Bamba), s. 107, 160, (Kabara), s. 422—423 — port w Dżenne, s. 400 — Koriume.

[73] F. Dubois, *Tombouctou la mystérieuse*, Paris 1896, s. 123, 224, 232—233, 167.

[74] O hi-koi'm: T el F, s. 89, 209, 243; T es S, s. 158—9, 165—6 i wiele innych.

[75] T el F, s. 142, 165, 216 .

rowali podległe sobie sprawy poprzez naczelników portów. Dla przykładu Tarich el Fettasz podaje sytuację, w której wzywa się Guime-koi, szefa portu w Gao, na naradę najwyższych dostojników w państwie, aby informował o liczbie łodzi i możliwościach przewozu [76]. Tak więc sieć portów wraz z ich naczelnikami i obsługą to sieć również organizacyjna. Nie wiemy tylko, czyja władza nad portami i ich naczelnikami przeważała — hi-koi'ego, czy hari-farmy? Czy sieć portów była w „pionie" wojskowym czy cywilnym? Być może nie było zresztą tak ostrego podziału. Na odpowiedź nie mamy jednak wystarczających danych. Oczywiście różne było znaczenie portów wielkich miast i ich zarządców, a inne portów małych, będących często tylko miejscami postoju nocnego w dłuższej podróży. Najważniejsze porty to Kabara i Koriume koło Timbuktu, Goima i Gadai koło Gao oraz nieznany z nazwy port w Dżenne. Naczelnicy tych portów wymieniani są w kronikach parokrotnie, a ich pozycja i znaczenie ich urzędu były poważne. O zakresie obowiązków naczelnika portu w Kabara podaje Tarich el Fettasz ważną dla nas wzmiankę [77], której treść rozszerzyć możemy śmiało na naczelników innych portów. Kabara-farma doglądał portu, łodzi i podróżnych. Od każdego pobierał prawo wejścia i wypłynięcia z portu. Wiadomość tę rozszerzają dwukrotnie wzmianki o Goime-koi, gdzie ten zarządca portu w Gao musiał orientować się w liczbie posiadanych w porcie łodzi, w możliwościach przewozu, jakie te łodzie dają. Obowiązany też był na żądanie dostarczać barek i łodzi będących własnością Askii. Miał też kontrolę nad łodziami prywatnymi [78]. Wzmianki te określają, naszym zdaniem, dobrze obowiązki naczelników portów w ogóle, tak dużych jak niewielkich.

Poza zorganizowaną siatką portów, dającą państwu władzę nad transportem rzecznym, konieczna też był obsługa tego transportu. Państwo postępowało tu inaczej niż osoby prywatne, które drogą wynajęcia ludzi lub kupienia niewolników zapewniały sobie siłę roboczą od obsługi łodzi. Państwo posługiwało się znaną już nam organizacją służebną. Służebni tyindiketa i zendż dostarczali bowiem nie tylko łodzi, ale i ludzi do ich obsługi [79].

Organizacja państwowa wyglądałaby więc w świetle zebranego tu materiału w sposób następujący. Na czele tej organizacji stali hi-koi (zarządca wojskowy) i hari-farma (zarządca cywilny). Podlegał im system portów, który tworzył sieć organizacyjną. Naczelnicy portów podlegli byli zarządzeniom władz centralnych. Do obsługi należących do Askii łodzi i portów naczelnicy ci powoływali ludność służebną. Przejazdem flotylii łodzi państwowych kierował fanfa, szef łodzi.

*

Zebrany materiał prowadzi nas do wniosku, że początki wykorzystania Nigru w transporcie wodnym na poważniejszą skalę datować możemy na odległe czasy hegemonii państwa Ghana w Sudanie Zachod-

[76] Znana nam narada w Gao, T el F, s. 269—270.

[77] T el F, s. 231 podaje: „Kabara-farma był według zwyczaju Sonrajów sługą Askii, któremu polecano zarządzanie Kabarą... Kabara-farma miał za obowiązek pieczę nad portem, łodziami podróżnych; od każdego z nich pobierał on prawo wejścia i wypłynięcia...".

[78] T el F, s. 182, 231.

[79] T el F, s. 109, 110.

nim. Niger pełnił wtedy rolę kupieckiej drogi, wiodącej na zewnątrz państwa, ku drugiemu ośrodkowi ówczesnemu — Gao. Dla transportu wykorzystany był wtedy niewielki odcinek żeglownej części łuku Nigru — jego północna część od Ras-el-Ma (nad jeziorem Fagbine) do Gao. W XIII i XIV w., w okresie hegemonii państwa Mali, Niger pełnić zaczął rolę drogi łączącej tereny jednego państwa — rolę drogi wewnętrznej. Pełne wykorzystanie Nigru w wewnętrznym, przede wszystkim komunikacyjnym życiu Mali, napotykało jednak na poważną przeszkodę. Były nią bystrzyny Sotuba na Nigrze, które oddzielały centrum państwa Mali i jego stolicę Niani od terytoriów leżących wzdłuż Nigru na północ. Utrudniało to stałe związanie tych terenów z Mali. Dlatego też nowy i prężny ośrodek, jakim w II połowie XV w. stało się państwo Sonraj, zdołał pokonać Mali i odebrać mu tereny aż do bystrzyn Sotuba. Władza Sonraj sięgała od bystrzyn Sotuba na zachodzie do Busa na południowym wschodzie. Poprowadzenie podbojów właśnie wzdłuż żeglownej części Nigru, nie zaś z Dendi — kolebki Sonrajów — na południe zgodnie z biegiem rzeki, co byłoby naturalną tendencją rozwoju każdego organizmu państwowego i ekspansji każdego ludu [80], wskazuje na pełną świadomość w Sonraj korzyści, jakie daje żeglowna rzeka i przeszkód, jakie stwarzają jej odcinki nieżeglowne. Podobnie, prześledzone przez nas ramy organizacyjne transportu rzecznego wydają się świadczyć o zrozumieniu wagi tego zagadnienia przez władców Sonraj.

Ukształtowanie terytorium Sonraj wzdłuż całego żeglownego odcinka łuku Nigru nadawało rzece i transportowi nigeryjskiemu bardzo wysoką rangę. W Sonraj nastąpiło zlanie się, dopasowanie, współistnienie dwóch funkcji Nigru — jego roli jako drogi wewnętrznej w państwie i drogi wiodącej na zewnątrz. Wrotami prowadzącymi z Sonraj na północ było nadnigeryjskie Timbuktu, stąd też jego tak ważna w gospodarce tego państwa rola. Równie poważna była rola Nigru jako drogi wewnętrznej w państwie. Transport rzeczny był w gospodarce państwa i w jego życiu politycznym dziedziną niezwykle ważną. Rozległe terytorium, ciągnące się wzdłuż rzeki na długości około 2 tysięcy km, wymagało stałej łączności. Wprawdzie transport wodny nie był jedyną znaną formą transportu w Sudanie Zachodnim, ale zarówno wykorzystanie wielbłąda, konia, jak wreszcie siły ludzkiej było bardzo drogie. Stosowano te rodzaje transportu tam, gdzie były one jedyne z możliwych — na pustyni (wielbłąd), na południu, gdzie rzeka nie była żeglowna, a mucha tse-tse zabijała zwierzęta (tragarze). Posiadanie konia było ze względu na cenę przywilejem warstw najwyższych. Dodać też musimy, że nie stosowano w Sudanie Zachodnim transportu kołowego, nieprzydatnego szczególnie nad Nigrem ze względu na bagniska otaczające rzekę. Na tym tle i w tym świetle rola transportu rzecznego staje się w pełni zrozumiała. Był to bowiem, jak pozwala wnosić zebrany przez nas materiał, transport tani, stosunkowo szybki i mogący przewozić znaczne partie ładunku. Dlatego transport ten w sposób znakomity przyczyniał się do zespolenia terytorium państwowego. Odgrywały tu rolę zarówno względy gospodarcze jak militarne. Wreszcie dostęp, dzięki rzece, do dalekich rynków zbytu i do odległych partnerów handlowych, stał się jedną z przyczyn, dla których tereny nadnigeryjskie rozwijały się naj-

[80] F. W. Bovill, op. cit., s. 138 wysuwa tę myśl odnośnie ekspansji ludu Sorko. Można tę myśl podtrzymywać również odnośnie późniejszej ekspansji państwa Sonrajów.

bardziej dynamicznie, ich produkcja była wysoka i różnorodna, dostęp do sprowadzanych towarów łatwiejszy. Dzięki temu też ludność nadnigeryjska była liczniejsza niż na terenach od Nigru odległych. Wśród możliwości, jakie dawała rzeka, istnienie dogodnego transportu wodnego jest, w świetle przedstawionego wyżej materiału, bardzo ważne. Większe miasta w Sudanie Zachodnim, będące ośrodkami okręgów gospodarczych, leżały najczęściej nad Nigrem lub jego żeglownymi dopływami, co jest jeszcze jednym dowodem związania rozwiniętych form życia gospodarczego w Sudanie Zachodnim z Nigrem i jego rolą jako drogi wodnej. Co więcej zurbanizowanie obszaru nad Nigrem wskazuje na fakt wzajemnej zależności poszczególnych miast możliwy dzięki rzece. Proces rozwoju miast na tym obszarze miał więc dzięki rzece swój specjalny charakter.

Podsumowując więc możemy stwierdzić, że wykorzystanie Nigru jako drogi wodnej ma historię, którą można prześledzić. Ośrodek życia politycznego i gospodarczego przesuwał się w historii Sudanu Zachodniego z zachodu na wschód, nadając rzece coraz wyższą rangę, gdyż wraz ze zmianą ośrodków, zmieniały się też drogi wiodące ku nim i wykorzystanie rzeki. Z drogi wiodącej na zewnątrz państwa, jak było to w Ghanie, stał się Niger drogą nie tylko zewnętrzną, ale i wewnątrzpaństwową w Mali i w Sonraj. Jeśli pierwsza z tych ról, droga na zewnątrz — była domeną kupiectwa, to wykorzystanie wewnętrznej roli rzeki było domeną bardzo ożywionej działalności państwa. Okres sonrajski to czasy, gdy doszło do uzgodnienia tych dwóch możliwości, jakie dawała rzeka w dziedzinie transportu. Dlatego też jest to okres szczytowy w wykorzystaniu rzeki przez państwo i ludzi, a ramy organizacyjne transportu rzecznego w Sonraj zostały energicznie rozbudowane.

Istnienie dogodnej drogi wodnej dawało obszarom nadnigeryjskim możliwość bardziej dynamicznego rozwoju, możliwość wzrostu handlu i powstania ludnych miast. Za związkami gospodarczymi szła zaś ekspansja państwowa, prowadzona z pełną świadomością wzdłuż Nigru. Terytorium ukształtowane wzdłuż Nigru zyskiwało dzięki rzece spoistość gospodarczą i polityczną.

Михал Тымовски

НИГЕР КАК ВОДНОЙ ПУТЬ В КРУПНЫХ ГОСУДАРСТВАХ ЗАПАДНОГО СУДАНА ДО ИСХОДА XVI ВЕКА

Нигер принадлежит к тем значительным рекам мира, над которыми создавались и развивались крупные государственные образования. Нигер являлся удобным водным путем, так как значительные его участки были судоходны, а высокий уровень вод при определенном их режиме, сохранялся значительную часть года. Наиболее значительными препятствиями являлись быстрины Сотуба и Буса. Следя историю использования Нигера как водного пути автор устанавливает, что центр политического и экономического быта в Западном Судане изменял свое положение придавая роли реки все большее значение. В государстве Гана Нигер был дорогой купцов направлявшихся из столицы Ганы Кумби Салех в Гао — сонрайский центр в восточной части изгиба Нигера. Для транспорта использовывался только северный участок

реки привлекая опыт рыбацкого племени Сорко. В XII—XIV веках, в государстве Мали Нигер стал не только ведущим извне купеческим путем, но и внутреннегосударственной магистралью. Однако в Мали быстрина Сотуба затрудняла связь центральной территории государства, расположенной на юг от этих быстрин с территорией расположенной на север от них. Поэтому то в XV веке государство Сонрай отодвинуло Мали на юг и распространило постепенно свое господство на Нигер от Буса до Сотуба. Образование территории государства Сонрай вдоль судоходного участка реки придало Нигерийскому транспорту крупное значение. Наступило объединение двух функций Нигера: его роли как внутренно-государственного пути и пути внешних сношений. Воротами ведущими на север по направлению Магреба было Тимбукту. Также другие центры: Дженне, Гао, Тандирма развивались над Нигером или его притоком Бани. Это свидетельствует, что процесс урбанизации этой территории был тесно связан с водным транспортом (снабжение городов). Период Сонрайский (XV—XVI в.) является временем наивысшего подъема водного транспорта по Нигеру, о чем свидетельствует представленное автором разнообразие типов лодок и товарных барок а также развернутая государством Сонрай система организации водного транспорта. При дворе аскии находились начальники Хи-Кой (глава лодей) и Хари-Фарма (глава вод), которым были подведомственны начальники пристаней и портов. Обслуживание транспорта и постановка лодок для государства принадлежали к обязанностям служилых каст тыиндикета и зендж. Существовала система флотилий лодок под командованием чиновника — фанфа.

Речной транспорт как выгодный, дешевый и относительно быстрый был одним из факторов создававших возможность быстрого экономического подъема принигерийских земель. Вслед за экономическими связями следовала государственная экспансия сознательно развертываемая вдоль Нигера. Образованная вдоль судоходной части Нигера территория приобретала хозяйственную и политическую цельность.

Michał Tymowski

LE NIGER, VOIE DE COMMUNICATION DANS LES GRANDS ETATS DU SOUDAN OCCIDENTAL JUSQU'À LA FIN DU XVIe SIÈCLE

Le Niger est l'un de ces grands fleuves du monde, sur les bords desquels se sont développés de vastes Etats. Il constituait une bonne voie de communication, puisqu'il était navigable sur des distances considérables et que le niveau de ses eaux, réglé par un régime constant, était élevé pendant une grande partie de l'année. Les principaux obstacles pour la navigation, c'étaient les rapides Sotouba et Boussa. Etudiant l'histoire du Niger en tant que voie de communication, l'auteur constate que le centre de la vie politique et économique au Soudan Occidental est allé se déplaçant de telle façon, que le fleuve a acquis une importance de plus en plus grande. Dans l'Etat du Ghana le Niger était la voie des marchands allant hors du pays, partant de Koumbi Saleh (capitale du Ghana) et se dirigeant vers Gao (centre songhayen dans la partie orientale de la boucle du Niger). On n'utilisait pour le transport que la partie septentrionale du fleuve, en mettant à profit l'habileté de pêcheurs Sorko. Aux siècles XIIIe—XIVe, dans l'Etat du Mali, le Niger ne fut plus seulement la route du commerce extérieur, mais servit aussi de voie de communication à l'intérieur de l'Etat. Cependant les rapides Sotouba rendaient difficile la liaison entre les territoires centraux de

l'Etat, situés au Sud de ces rapides, et les territoires situés au Nord de ceux-ci. C'est porquoi au XV^e siècle l'Etat du Songhay repoussa le Mali vers le Sud et conquit graduellement le Niger de Boussa jusqu'à Sotouba. La formation de l'Etat du Songhay le long de la partie navigable du fleuve accrut considérablement l'importance du transport nigérien. Il se produisit une fusion des deux fonctions du Niger: de sa fonction en tant que voie intérieure du pays et de sa fonction en tant que voie vers l'extérieur. La porte ouvrant sur le Nord en direction du Maghreb, c'était Tombouctou. D'autres centres se développèrent aussi sur le Niger ou sur son affluent Bani: Djenne, Gao, Tendirma. Cela témoigne du fait que le processus d'urbanisation de ce territoire était très étroitement lié au transport fluvial (approvisionnement des villes). La période du Songhay (XV^e—XVI^e siècles) est la période où le transport par le Niger atteignit son intensité la plus grande, ce qui ressort de la grande variété de types de pirogues et de barques (que l'auteur passe en revue), ainsi que du système d'organisation du transport fluvial mis en place par l'Etat. A la cour de l'Askia il y avait des hi-koi (chefs des pirogues) et des hari-farma (chefs des eaux), dont dépendaient les chefs des ports et des stations. Le travail de transport et la construction de bateaux pour l'Etat incombaient aux castes serviles Tyindikèta et Zendji. Il existait un système de flottilles commandées par un fonctionnaire: le fanfa. Le transport fluvial, facile, peu coûteux et relativement rapide, a été l'un des facteurs qui ont rendu possible un développement économique plus rapide des terres situées sur les bords du Niger. Aux liens économiques faisait suite l'expansion politique, qui allait consciemment le long du fleuve. Le territoire qui se constituait sur les bords de la partie navigable du Niger acquérait une cohésion économique et politique.