



# Die deutsche Straße

**Kongo** Die Welthungerhilfe hat einen Weg durch den Urwald gebaut, der vom Kriegsgebiet Nord-Kivu bis an den Kongo-Fluss führt. Das Projekt zeigt die Grenzen von Entwicklungshilfe. *Von Samiha Shafy und Andreas Herzau (Fotos)*

**H**inter Goma am Kivu-See beginnt sie, die Straße, sie ist nassschwarz und voller Löcher; die einzige Straße, die von hier aus westwärts in den Urwald führt. Rechts von ihr plätschert ein Bach, Frauen knien im Wasser, schrubben Kleider, füllen Kanister, manche tragen ein Baby auf dem Rücken. Die Morgensonne dringt schwach durch die Regenwolken. Auf der Straße steht ein Mann, sein Name ist Georg Dörken.

Dörken ist kräftig gebaut, er hat große Hände, einen ergrauenden Haarkranz und einen imposanten Schnauzbart. Im Ohr trägt er einen Goldstecker, ein Geschenk seiner Frau. Auf sein Poloshirt ist das Logo seines Arbeitgebers gedruckt: Deutsche Welthungerhilfe e.V., eine der größten Hilfsorganisationen der Bundesrepublik.

Für Dörken, 62, ist dies seine Straße; die Welthungerhilfe hat große Teile unter

seiner Leitung gebaut, neun Jahre lang, zwischen 2002 und 2011. Für die Straße hat er in seiner Zeit als Programmdirektor für den Kongo sein Leben riskiert. Er wurde beschossen, von Kindersoldaten bedroht, beinahe entführt. Einmal stoppte sein Wagen haarscharf vor einer Panzerabwehrmine, ein anderes Mal überlebte er eine Notlandung, bei der sein Flugzeug auf ein Auto krachte. Mehrmals musste er fliehen und ausgeflogen werden. Während er zuschaute, wie seine Straße in den Dschungel hineinwuchs, wurden daheim im fernen Deutschland seine Tochter und sein Sohn erwachsen.

Dörken hatte mit dem Bau der Straße ein großes Ziel vor Augen: den Ostkongo zu retten und einen Bürgerkrieg zu beenden, in dem wohl mehr Menschen gestorben sind als in allen Kriegen seit dem Zweiten Weltkrieg zusammen.

Nun will er sie noch einmal bereisen, diese deutsche Straße durch ein kaputtes Land, von Goma nach Kisangani. Er will sehen, ob die Hoffnung, die die Straße verkörpert, Wirklichkeit geworden ist. Ob sie dem zweitgrößten Land Afrikas, und einem der ärmsten Länder der Welt tatsächlich so etwas wie Wohlstand und Frieden bringen kann.

Die Demokratische Republik Kongo steht auf der von der Zeitschrift „Foreign Policy“ veröffentlichten Liste der „Fragile States“, der zerfallenden Staaten, auf Platz vier. Auf dem Human Development Index, mit dem die Uno die Entwicklung in 187 Staaten misst, liegt sie vor Niger auf dem vorletzten Platz. Wenn ein Land wirklich dringend Hilfe braucht, dann der Kongo.

Und wenn man verstehen möchte, was die globale Entwicklungshilfe, ein Geschäft von 135 Milliarden Dollar im Jahr, bewir-



**Kinder am Wegesrand bei Lubutu**

Wer es sich leisten kann, reist mit dem Flugzeug

ken kann und warum sie so oft an Grenzen stößt, dann lohnt es sich, in dieses Land zu blicken.

Dörken geht ein paar Schritte auf seiner Straße, er streckt und dehnt seine Glieder, um sich für die Fahrt zu wappnen, dann steigt er in einen von zwei weißen Geländewagen und gibt das Kommando zum Aufbruch. Er reist mit drei kongolesischen Mitarbeitern: zwei Fahrern und einem Sicherheitsbeauftragten. Eine Waffe hat er nicht dabei, auch keine kugelsichere Weste. Er wolle nicht umgelegt werden, nur weil irgendein Rebell scharf auf seine Weste sei, hat er vor der Abreise gesagt.

Die Fahrt auf den ersten Kilometern der Nationalstraße N2, mit 15 oder 20 Stundenkilometern, fühlt sich an wie der Ritt auf einem bockigen Pferd. Das ist nicht Dörkens Schuld, dieser Teil der Straße ist ein Erbe der belgischen Kolonialzeit, die 1960 endete. „Wenn die Belgier etwas hinterlassen haben, dann eine tolle Verkehrsinfrastruktur“, sagt Dörken. „Aber seither wurde hier nichts mehr gemacht.“

Das erste Stück, das die Welthungerhilfe gebaut hat, beginnt bei Kilometer 29 in der Kleinstadt Sake. Von da aus soll Dörkens Reise weiter nach Nordwesten führen, mitten durch den kongolesischen Krieg, durch Dschungel und Dörfer aus Lehmhütten, 613 Kilometer weit bis zum Ende der Straße. Dort, in der Stadt Kisangani, fließt der mächtige Strom, den das Land im Namen trägt: der Kongo.

Auf der Straße sind vor allem Fahrzeuge von Hilfsorganisationen zu sehen, Ärzte ohne Grenzen, Caritas, und hin und wieder rote Motorradtaxi aus chinesischer Produktion. Die Menschen, auch die Kinder, tragen ihre Lasten meist an einem Band, das sie über die Stirn legen. Vornüberbeugt, ihr Bündel auf dem Rücken, stapfen sie durch den Schlamm der Straße. Wer mehr Glück hat, besitzt ein Fahrrad oder ein Tchoukoudou, ein Holzbrett auf zwei Rädern. Von einem Ort zum nächsten zu gelangen ist eine Mühsal. Dazu kommen Mangelernährung, dreckiges Wasser, Seuchen und der Krieg. Kongolesische Männer werden im Durchschnitt 48 Jahre alt, Frauen 52.

Die Provinz Nord-Kivu mit der Hauptstadt Goma, wo Dörkens Straße beginnt, war einst die

Kornkammer des Landes. Das Klima ist mild, die Erde fruchtbar. Doch vor 21 Jahren brachte der Völkermord in Ruanda einen Konflikt über die Grenze. Er wird „Afrikas Weltkrieg“ genannt, weit über fünf Millionen Menschen sollen bis heute durch ihn gestorben sein. Die Kornkammer ist verwüstet, ihre Bewohner hungern.

Und sie sind abgeschnitten vom Rest des Landes, denn der Ostkongo besitzt lediglich 2794 Kilometer asphaltierte Straßen. Das sind 642.206 Kilometer weniger als in der siebenmal kleineren Bundesrepublik Deutschland. Es fahren so gut wie keine Züge; wer es sich leisten kann, reist mit dem Flugzeug. Die meisten gehen zu Fuß.

Sogar die Polizei. Jeanne Mawiza Trambisa, die Polizeichefin von Sake, sagt, sie hätte gern ein Auto. Oder wenigstens ein Motorrad. Vor dem Hauptquartier der Polizei, direkt an der Straße gelegen, stehen die Überreste von zwei Polizeiwagen neben vier verrosteten Motorrädern. Sie habe kein Geld, um ein neues Gefährt zu kaufen, klagt Trambisa in ihrem winzigen Büro. Dörken sitzt vor ihr auf einem Plastikstuhl und hört zu. Die Kommissarin, eine wuchtige Erscheinung in traditioneller Kleidung mit farblich passendem Kopftuch, hat 33 Polizeistationen und 467 Ordnungshüter unter sich. Aber was nützt ihr das, wenn ihre Polizisten zu Fuß auf Verbrecherjagd gehen müssen?

Eine Straße, so dachten sich im Jahr 2001 die deutschen Helfer von der Welthungerhilfe, könnte den Menschen hier eine Perspektive geben. Die fruchtbaren Böden rund um Goma sind ja nicht zerstört, sie müssten nur bewirtschaftet werden. Wenn es eine Möglichkeit gäbe, Kaffee, Getreide und Gemüse aus Nord-Kivu nach Nordwesten zum Fluss Kongo zu transportieren, könnten die Waren verschifft und verkauft werden.

Und vielleicht, so überlegten die Deutschen weiter, ließen sich moderierende Rebellenbanden eher davon überzeugen, ihre Waffen niederzulegen, wenn sie eine Alternative zum Morden und Plündern hätten – warum nicht Straßenbau, Landwirtschaft, Handel? Auf diese Weise würde die Straße nicht nur Hunger bekämpfen, sondern Frieden ermöglichen.

Es war eine Idee von bestechender Logik, geboren aus dem deutschen Glauben an Ordnung und Struktur – und an eine höhere Instanz, die dafür sorgt. In Deutschland ist das der Staat. Im Ostkongo sollte es, da der Staat nicht funktionierte, die Welthungerhilfe sein.

Die Welthungerhilfe hatte bis dahin noch nie eine Straße gebaut. Es war nicht Dörkens Idee gewesen, doch auch er fand das Projekt einleuchtend, als er im folgenden Jahr, 2002, seine Stelle als Programmleiter antrat. Zwar hatte Dörken, der zuvor für die Gesellschaft für Technische



Zusammenarbeit im Kongo gearbeitet hatte, keine Ahnung von Straßenbau; sein Fachgebiet ist die tropische und subtropische Landwirtschaft. Doch wenn er hier etwas erreichen wollte, so glaubte er, musste er es versuchen.

Also ging er mit seinen neuen Mitarbeitern in die Dörfer und warb für die Idee. Der Anfang war ermutigend: Hunderte Rebellen folgten ihrem Aufruf, tauschten ihre Kalaschnikows gegen Macheten und schlugen eine Schneise in den Urwald.

Und heute, ein paar Jahre später?

Hilfsorganisationen können den Staat nicht auf Dauer ersetzen. Die Hoffnung der Helfer ist, dass der Staat fortführt, was sie begonnen haben. Dass er also die Straße nicht nur unterhält, sondern auch dafür sorgt, dass sie sicher ist.

Die häufigsten Probleme in Sake, sagt Jeanne Mawiza Trambisa, die Polizeichefin von Sake, seien Gewaltverbrechen und Diebstähle. Immerhin würden weniger Frauen vergewaltigt, seit Ende 2013 die Rebellenarmee M23 verjagt wurde. „Ich ernte die Früchte der Monusco“, sagt die Kommissarin. Die Monusco ist die 21.000 Mann starke Stabilisierungsmission der Vereinten Nationen. Die längste Zeit ihres 15-jährigen Einsatzes im Kongo verschanzte sie sich in ihren Lagern, während um sie herum geplündert, vergewaltigt und gemordet wurde. Frieden sichern, das war hier vor allem ein Euphemismus für Nichtstun. Doch seit Sommer 2013 ist eine Interventionsbrigade im Einsatz, die die bewaffneten Gruppen bekämpft. Zusammen mit der kongolesischen Armee schlug sie die M23 zurück, jetzt ist sie vor allem gegen die Rebellen der FDLR im Einsatz.

Alle Probleme, die ihr gemeldet würden, gebe sie weiter an die nächste Uno-Basis, sagt Polizeichefin Trambisa, „denn ohne die Monusco könnten wir nichts erreichen.“ Als die M23 ihre Stadt besetzt habe, so erzählt sie, sei sie in einen anderen Ort geflohen. Nach der Befreiung hätten die Blauhelme sie zurück nach Sake eskortiert. „Mit zwölf Fahrzeugen“, sagt die Polizeichefin und gluckst vergnügt. „Seither gelte ich hier als große Dame.“

Als Georg Dörken ihr zum Abschied die Hand reicht, umklammert er mit der linken Hand das Gelenk seiner rechten Hand – eine Geste des Respekts für die große Dame. Die Polizeichefin lächelt. Doch Dörkens Stimmung hat sich verfinstert: Erstens gibt es in Sake bis heute keinen Staat, der die Aufgaben der Helfer übernehmen könnte; es gibt nur die Uno. Und zweitens rät die Uno davon ab, hinter Sake auf der Straße weiterzufahren.

Dort liegt in diesen Tagen die Front. Die Uno hat diesen Abschnitt der Straße, 163 Kilometer von Sake bis Walikale, auf ihren Karten rot markiert, als Gefahrenzone. Wer Richtung Walikale fahren wolle, sagt

der für die Region zuständige Oberst, brauche eine Eskorte. Außerdem sei die Straße kaum befahrbar – erst vor drei Tagen sei ein Konvoi steckengeblieben.

Dörken beschließt, zumindest die ersten acht Kilometer in der Gefahrenzone weiterzufahren, um zu sehen, was Afrikas Weltkrieg befeuert. Dort zweigt ein Pfad nach Norden ab, eine noch irrwitzigere Belastungsprobe für die Geländewagen, am Ende des Pfads liegt eine Coltanmine.

Der Kongo könnte ein reiches Land sein, beschenkt von der Natur: nicht nur mit Wasser, fruchtbarer Erde und einer einzigartigen Artenvielfalt, sondern auch mit dem Erz Coltan, das für Computer und Mobiltelefone gebraucht wird, außer-

dem mit Gold, Diamanten, Zinn, Kupfer, Uran und Erdöl. Doch die Bodenschätze sind zum Treibstoff des Krieges geworden.

Die Coltanmine in Bibatama ist ein roter Höllenschlund zwischen sanften Hügeln. Man muss nahe an den Abgrund herantreten, um die Arbeiter unten zu erkennen, winzige Figuren mit Helm und Schaufel, die an den Hängen herumklettern. Ein kurvirger Trampelpfad führt in die Mine hinunter, eine Dreiviertelstunde lang, mehr Rutschen als Gehen.

Der Geologe Eddy Mundenga, der für den Betreiber MH International in Goma arbeitet, schlittert voran. Täglich würden hier zwischen 300 und 400 Kilo Coltan gefördert, sagt er, keuchend und verschwitzt. Die Arbeiter würden nach Leistung bezahlt, drei Dollar am Tag, manchmal mehr, abhängig davon, wie viel Coltan sie herangeschafft haben. Da es keinen anderen Weg gebe, trage jeder am Abend einen Sack mit Erz den Trampelpfad hoch.

Drei Dollar am Tag sind der gesetzliche Mindestlohn, für die meisten Kongolesen ist das eine unrealistische Summe. Das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen beträgt etwa 400 Dollar im Jahr; drei Viertel der Bevölkerung leben in Armut.

Aber die Coltanmine in Bibatama will ein Vorbild sein. Sie bewarb sich als eine der ersten um einen deutschen Qualitätstempel, verliehen von der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR). Ihr Betreiber kann dann damit werben, dass er „konfliktfreies“ Coltan produziere, dass er keine Kinder und auch keine Erwachsenen ausbeute und sogar die Umwelt schone.

Bis vor ein paar Jahren wurden rund 70 Prozent aller Minen, in denen Coltan, Zinn oder Gold abgebaut wurde, von bewaffneten Gruppen kontrolliert. Heute seien es deutlich weniger, heißt es bei der BGR, vielleicht noch die Hälfte aller Goldminen, seit einige Rebellengruppen entwaffnet wurden und wilder Bergbau offiziell verboten ist. Die deutsche Zertifizierung soll es Warlords zusätzlich erschweren, sich mit Schmuggel, Schutzgeldern und illegalen Steuern zu finanzieren. In den vergangenen sechs Jahren hat die BGR rund ein halbes Dutzend Minen zertifiziert. In der Datenbank der Deutschen erfasst sind: 1600 Minen im Kongo.

Georg Dörken schüttelt den Kopf, als er diese Zahl hört. Es ist, auch hier, ein weiterer Weg für die Helfer.

Dörken fährt über den Pfad zurück, dann auf die Straße, über Sake nach Goma. Er muss seinen Plan ändern. Daher chartert er ein Propellerflugzeug der Firma „Busy Bee Congo“, es soll ihn über die rote Zone hinwegfliegen. Zwischen Goma und Lubutu, dem Flugziel, liegen rund 300 Kilometer Urwald. Eine spektakuläre Landschaft, zügelloses, urzeitliches Grün,



**Straßenbauer Dörken**  
Kalaschnikows gegen Macheten



**Ehemaliger Rebell Amangeni**  
„Sie töteten sehr viele“

durch das sich braune Flüsse winden. Hin und wieder erkennt man aus der Luft einen feinen, roten Strich. Dörkens Straße.

In seinem ersten Leben war Georg Dörken Physiotherapeut. Als er 25 Jahre alt war, besaß er zwei Praxen und eine Sauna in Wuppertal und fragte sich, ob das Leben immer so weitergehen solle. Er verkaufte die Praxen, unternahm eine Weltreise, studierte und ging mit seiner späteren Frau Barbara für den Deutschen Entwicklungsdienst nach Burkina Faso, um die Anbautechniken der Bauern zu verbessern.

Im Februar 1994 schickte ihn die Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit in den Kongo, damals hieß das Land noch Zaire; er sollte im Osten ein Naturschutzprojekt leiten, Frau und Kind begleiteten ihn. „Wir sind völlig naiv in diese Krise reingestolpert“, erinnert sich Dörken, „mir wurde gesagt, wenn es in Zaire mal unruhig wird, flüchtest du nach Ruanda.“

Keine zwei Monate später begann in Ruanda der Völkermord: Extremistische Hutu schlachteten 800 000 Tutsi und gemäßigte Hutu ab. Die Dörkens lebten am Kivu-See, nahe der Grenze. Manchmal hätten sie ihre Stereoanlage aufgedreht, erzählt Dörken, um die Schreie der Sterbenden nicht zu hören. Im See trieben Leichen. Als eine im ugandischen Exil ausgebildete Tutsi-Rebellenarmee Ruanda zurückeroberte, flohen anderthalb Millionen Hutu, darunter viele der Mörder, über die Grenze nach Zaire. Dörkens Projekt wurde gestoppt, stattdessen sollten er und seine Mitarbeiter nun die Flüchtlingslager am See mit Brennholz versorgen.

Ende 1996 eroberte ein Rebellenbündnis unter der Führung Laurent-Désiré Kabilas den Osten Zaires, um Jagd auf die Massenmörder zu machen. Zwei Tage lang harreten die Dörkens unter Artilleriegefecht aus, dann konnten Barbara und die Kinder ausgeflogen werden. Georg Dörken blieb, er war im Land, als der Diktator Mobutu gestürzt wurde und Kabila, unterstützt von der Tutsi-Regierung in Ruanda, an die Macht kam. Er wurde Zeuge, wie der Krieg abflaute, um danach umso heftiger zu entbrennen.

Irgendwann hatten sich sieben Staaten in Afrikas Weltkrieg verheddert, dazu mindestens 30 Milizen. Im Januar 2001 wurde Kabila ermordet, seither regiert sein Sohn Joseph. Der Konflikt geht weiter: eine kaum mehr zu entwirrende Mischung aus Bürgerkrieg, organisierter Kriminalität und Staatsversagen.

Seine Frau überredete Georg Dörken, nach Deutschland zurückzukommen. Er heuerte bei der Welthungerhilfe an, zunächst in Bonn, doch ab Herbst 2004 war er wieder im Ostkongo. Die Mission von Dörkens Arbeitgeber ist es, Hunger und Armut auf der Welt zu bekämpfen. Nor-



Polizeichefin Trambisa: 467 Ordnungshüter, aber kein Fahrzeug

malerweise versorgt die Welthungerhilfe Not leidende Menschen in Krisengebieten mit Nahrungsmitteln, Wasser, Decken und Zelten. Wenn die elementaren Bedürfnisse gestillt sind, versucht sie, Bauern dabei zu helfen, ihre Erträge zu steigern. Aber was, wenn die Situation so verfahren ist wie im Ostkongo?

Sein Arzt hat einmal zu ihm gesagt: „Lieber glücklich im Ostkongo sterben als unglücklich in Bonn.“ Ein „Krisenjunker“ sei er nicht, betont Dörken, das ist ihm wichtig. „Aber wenn ich diesen Job mache, gibt es Risiken, die ich akzeptieren muss.“ Er schweigt lange. „Irgendwo bin ich eben Überzeugungstäter.“

Das Flugzeug ist in Lubutu gelandet. Auf der Kreuzung im Stadtzentrum steht ein wenig beachteter Verkehrspolizist, der manchmal in seine Trillerpfeife bläst, meist aber nur regungslos auf das Menschengewusel starrt. Hinter der Kreuzung beginnt der Markt, ein Wirrwarr aus engen Gassen. Auf Brettern liegen getrocknete Fische, blutige Fleischstücke und Krimskrams.

Jacqueline Kangakolo sitzt vor ihrem Verkaufsstand, eine ältere Frau, die ein schwarzes Tuch um den Kopf trägt und einen Rock mit Schmetterlingen. Sie erzählt Dörken, die Straße habe ihr nur geholfen, als sie gebaut wurde. Damals hätten die Arbeiter und ihre Angehörigen Geld gehabt, um bei ihr einzukaufen. Doch seit die Straße fertig sei, gebe es kaum noch Jobs. Ärzte ohne Grenzen habe das Krankenhaus in Lubutu geschlossen. Und aus diesen Gründen, sagt Kangakolo, habe sie weniger Kundschaft.

Die Marktfrau ist Dörkens Kronzeugin dafür, dass sich auch seine zweite Hoffnung nicht erfüllt hat: Mehr Handel gibt es durch die Straße nicht, zumindest nicht hier und nicht so, dass die Marktfrauen von Lubutu davon profitieren.

Er schätze die kongolesischen Frauen, sagt Dörken nachher. Wenn er um sich

schaue, „sehe ich Frauen, die arbeiten, und Männer, die herumstehen“.

Von Lubutu aus kann man auf der Straße ein Stück weit zurückfahren, 205 Kilometer sind es von hier bis nach Walikale. Dort verläuft derzeit die rot markierte Grenze der Uno. Stundenlang sind auf dieser Strecke keine anderen Autos zu sehen. Kinder mit vom Hunger aufgedunsenem Bauch winken und rufen, sobald sie die Fahrzeuge der Welthungerhilfe erblicken. Wäsche liegt zum Trocknen auf der Straße aus, daneben ruhen Hühner und Ziegen. Deshalb ist ein besonderer Fahrstil nötig: wild hupend, im Slalom um Vieh und Schlaglöcher herum.

Wenn man die ganze Strecke von Goma nach Lubutu fahren könnte, sagt Dörken, dann gäbe es hier Verkehr: Lastwagen, die Lebensmittel zum Fluss Kongo transportieren. Das Problem aber ist, erstens, dass der Krieg nicht zu Ende ist. Und zweitens, dass die Straße noch immer keine kongolesische Straße ist, sondern eine deutsche Sisyphusarbeit. Ein Stück wird gebaut, dann ziehen die Helfer weiter. Bald klaffen erste Löcher im Asphalt, der Urwald nagt an den Rändern, und irgendwann gibt es keine Straße mehr.

Die Welthungerhilfe baut nun von Lubutu aus gen Süden weiter, die Wartung dieser neuen, makellosen Straße aus roter Erde übernimmt sie bis März 2016. Und danach? Dörken zögert. „Da wage ich, ehrlich gesagt, keine Prognose“, sagt er.

Ursprünglich hatten er und seine Leute ein System für den Unterhalt der Straße eingerichtet. Sie gründeten „Straßenkomitees“ in den Dörfern, die Schranken errichteten und Gebühren für die Nutzung sammelten. Mit den Einnahmen sollten Schäden an der Straße repariert werden. Das System habe prima funktioniert, sagt Dörken, bis die kongolesische Regierung der Welthungerhilfe 2006 das Mandat für den Unterhalt entzogen habe. Seither würden zwar immer



**Straßenabschnitt bei Sake:** Es gibt hier keinen Staat, es gibt nur die Uno

noch fleißig Gebühren kassiert, aber nicht mehr investiert. Die Straße zerfällt.

Ist das nicht frustrierend? „Ja, natürlich!“, ruft Dörken, für einen Moment verliert er seine ironische Distanz. Dann, wieder beherrscht, fasst er das ganze große Problem der Entwicklungshilfe in einen Satz: „Wir warten darauf, dass der Staat seine Aufgaben übernimmt.“

Bei Kilometer 10 vor Lubutu liegt das Dorf Tingi-Tingi, eine Ansammlung von Lehmhütten links und rechts der Straße. Hier lebt ein junger Mann, der wie so viele junge Männer im Ostkongo zum Rebellen wurde. Dörkens Mitarbeiter haben den Kontakt zu ihm vermittelt. Dörken selbst fühlt sich nicht ganz wohl bei der Sache. Doch auch er möchte wissen, wer diese Rebellen sind, die verhindern, dass die schöne Idee seiner Straße Wirklichkeit werden kann.

François Amangeni, 34, ist ein kleiner, drahtiger Mann mit weit aufgeknöpftem Hemd und grüner Jogginghose. Er war 14 Jahre alt, als der Krieg nach Tingi-Tingi kam. Amangeni steht breitbeinig auf der Straße und verschränkt die Arme, er spricht leise, schnell, mit gesenktem Blick. Erst kamen die kongolesischen Soldaten, sie erschossen seinen Bruder und vergewaltigten seine Schwester. Seine Familie floh in den Wald, sie tranken aus einem Bach, aber sie hatten fast nichts zu essen. Seine Tante starb an Durchfall.

Den Soldaten Mobutus folgten ruandische Flüchtlinge. Danach kam Kabilas Rebellenbündnis, es war die blutigste Welle

der Gewalt, sie gipfelte im Massaker von Tingi-Tingi. „Die Ruander kamen und fanden die Flüchtlinge“, sagt Amangeni. „Sie töteten sehr viele, bestimmt Zehntausende.“ Überall seien die Massengräber, sagt Amangeni und deutet in den Wald.

Amangeni schloss sich einer der vielen lokalen Milizen an, genannt Maji-Maji, um die Ruander zu bekämpfen. Stolz zeigt er seine Narben von Rasierklingenschnitten auf Brust und Armen – Erkennungsmerkmale der Maji-Maji. Sie schlichen sich an Checkpoints der ruandischen Armee heran und feuerten schnell. Wie viele Menschen er getötet hat, weiß er nicht. Es sei ihnen immer darum gegangen, ihr Gebiet zu verteidigen, sagt Amangeni. Ein Jahr und sieben Monate lang habe er gekämpft, dann kehrte er zu seiner Familie zurück.

Er hat jetzt zwei Frauen und vier Kinder, aber kein Einkommen, sie pflanzen Maniok, Reis und Bananen an. „Wenn wieder jemand kommt, der uns bedroht“, sagt François Amangeni, „bin ich sofort bereit, wieder zu den Maji-Maji zu gehen.“ Doch viele andere sind bei den Maji-Maji geblieben, sie kämpfen jetzt nicht mehr gegen Eindringlinge, das Plündern und Morden ist ihr Lebensunterhalt geworden.

Auf den letzten Kilometern der Reise, auf halber Strecke zwischen Lubutu und Kisangani, kommt Dörken ein Auto entgegen. Es stoppt, ein Asiate steigt aus. Er mache eine Probefahrt, sagt der Mann, in Kisangani habe er drei Lastwagen mit Spirit, den er in Goma verkaufen wolle. Ob man bis Goma fahren könne?

Für Händler wie diesen hat Dörken ein Jahrzehnt lang an der Straße gearbeitet. Doch nun muss er antworten, dass man leider nur bis Walikale fahren könne. Zu gefährlich sei es dahinter, außerdem sei die Straße dort schon wieder kaputt. Der Geschäftsmann zieht erschrocken die Brauen zusammen, er fragt nochmals, und Dörken wiederholt geduldig seine Antwort, bis der Mann wieder in sein Auto steigt. Dörken fährt weiter, über den Äquator hinweg zum Ende der Straße.

Weit und braun fließt der Kongo dahin. Am Ufer schaukeln Pirogen aus altem Holz, Männer laden Bierkanister von einem Lastwagen ab, Frauen verkaufen Bananen und Fische. Georg Dörken ist am Ziel seiner Reise.

Er neigt nicht zu Sentimentalität, doch dies ist für ihn ein besonderer Moment: Nach 21 Jahren geht seine Zeit im Kongo zu Ende. Einige Wochen nach dieser Reise wird er als Programmdirektor der Welthungerhilfe in die Zentralafrikanische Republik ziehen, in einen anderen Krieg.

Dörken hätte sich, vier Jahre vor der Rente, auch einen friedlicheren Ort aussuchen können als die Zentralafrikanische Republik, aber das wollte er nicht. Er sei kein Entwicklungshelfer mehr, sagt Georg Dörken. Er wolle den Menschen nur noch helfen zu überleben.



**Videoreportage:**  
**Auf der Straße**

spiegel.de/sp122015kongo  
oder in der App DER SPIEGEL