



Gebirge im Sudan: „Das beste Projekt seit der Schöpfung“?

ENTWICKLUNGSHILFE

Eisenbahn durch die Hölle

Ein deutscher Unternehmer will mehr als 4000 Kilometer Bahnlinie durch den südlichen Sudan bauen. Es wäre das größte derartige Projekt der Welt – in einem verwüsteten Land. Es geht um Gold, Öl und einen neuen Staat „made in Germany“. *Von Cordula Meyer*

Geh hoch rein, nicht niedrig“, ruft Costello Garang Ring, Königssohn aus dem Sudan, dem Piloten zu. Der reckt den Daumen in die Höhe und nickt. Die zehnsitzige Cessna sackt steil der Buschpiste entgegen. Seit die Rebellen vor drei Jahren die Stadt Kapoeta ganz im Südosten des Sudan erobert haben, wird theoretisch nicht mehr geschossen, aber ganz sicher ist sich Garang Ring da nicht.

Die Maschine holpert auf die Menschenmenge am Ende der Landebahn zu. Garang Ring steigt aus und hinter ihm sein Freund Klaus Thormählen, ein Mann aus Bad Oldesloe in Schleswig-Holstein. Nachmittags hitze schlägt ihnen entgegen, Trommeln aus Rinderhaut dröhnen, ein Chor nackter Kinder singt, dirigiert von einer Frau im grünen Kleid. Ein Mädchen überreicht Thormählen statt Blumenstrauß eine Blechdose, das Etikett „Del Monte Frucht-

cocktail“ klebt noch daran. In der Dose sind Gräser und ein paar stachelige rote Beeren. Das Kind lächelt verlegen.

Dann bewegt sich der Tross die Hauptstraße entlang, durch eine Bürgerkriegslandschaft: Zerschossene Armeelaster und Panzer säumen die Piste, zersiebt von Maschinengewehrgarben ragen Ruinen in den Himmel. Dazwischen Gras, Büsche, ein paar Kühe und die rote Erde der afrikanischen Steppe.

Um Kapoeta haben sie in 21 Jahren Bürgerkrieg hart gekämpft, die arabische Regierung in der nördlichen Hauptstadt Khartum und die schwarze Abtrünnigen-Armee SPLA. Jetzt sollen die Rebellen ihren eigenen Teilstaat bekommen, den Südsudan. Deshalb sind sie hier: der Königssohn Ga-

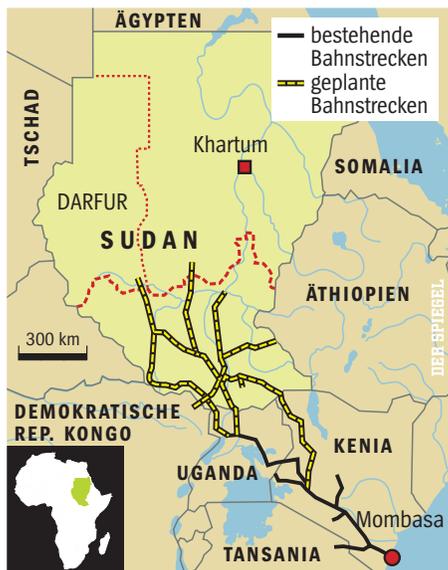
SPLA-Kämpfer im Bürgerkrieg (1997)
Frieden dank Osama Bin Laden





MICHAEL RIEHLE / LAIF

rang Ring, der lange in Deutschland studiert hat, und der millionenschwere Eisenbahnunternehmer Thormählen, 53. Sie wollen Kapoeta zur Keimzelle für ein neues Land machen. Thormählen soll es mit Hilfe deutscher Großunternehmen bauen. In vier Jahren könnte dann hier, in Kapoeta, in der hintersten Ecke der Dritten Welt, jeden Tag ein moderner Zug halten, fahrplanmäßig morgens, Punkt 8.30 Uhr, so haben sich die Ingenieure im fernen Bad Oldesloe ausgerechnet.



Kapoeta, die Geisterstadt im Nirgendwo des südlichen Sudan ist Ausgangspunkt für eines der gigantischsten Bauprojekte Afrikas: Ein Zementwerk hier soll die Schwellen liefern für mehr als 4000 Kilometer Eisenbahnlinie. Sie könnte den Südsudan, das neue Land am Weißen Nil, mit Uganda und Kenia bis nach Mombasa am Indischen Ozean verbinden.

Erdöl soll die Bahn transportieren, Erze und Teak. Vor allem würde die Bahn das tun, was die Union Pacific für die USA und den Wilden Westen tat und die Transsib für Russland: weites Land zu einem Staat zusammenfügen.

Das ist die kühne Idee von Garang Ring und Thormählen. Und der zukünftige Wirtschaftsminister des Südsudan hat bereits einen Vorvertrag über den Bauauftrag unterzeichnet. Der künftige Regierungschef des Südsudan, Rebellenführer John Garang – nicht verwandt mit Königssohn Garang Ring –, hat das Projekt zur Chefsache erklärt. Die Bahn soll den Südsudan erschließen, ihn an Ostafrika anbinden, seine Rohstoffe ans Weltmeer transportieren. Ihr Bau würde drei Milliarden Euro kosten. Aber der Sudan hat Öl, sehr viel Öl, und Gold. Und deswegen könnte aus dem abenteuerlichen Projekt etwas werden.

Der Bürgerkrieg im Südsudan gehörte zu den längsten und blutigsten Afrikas. Aber nun sind sechs Teilabkommen unterzeichnet, über den endgültigen Friedensvertrag wird gerade in Kenia verhandelt. Festgeschrieben ist schon, dass der schwarze Süden und der arabische Norden sich die Einnahmen aus den Erdölfeldern in der Mitte teilen. Dass der Süden eine eigene Regierung bekommt, eine eigene Armee und in sechs Jahren eine Volksabstimmung, ob der Süden dann tatsächlich ein eigener Staat wird – eine Art „Neuer Sudan“, von dem die SPLA immer geträumt hat.

Regieren werden bis dahin die ehemaligen Rebellenkämpfer, gewählt wird später, vielleicht. John Garang wird das Sagen haben in diesem Land.

Und deshalb reist jetzt eine Delegation aus Deutschland, Klaus Thormählen vorneweg, durch Ostafrika, Anfang November wollen die Geschäftsleute wieder zu Hause sein. Dabei sind ein Top-Manager von ThyssenKrupp, ein Finanzfachmann und der stellvertretende Geschäftsführer des Privatsenders Radio Hamburg – der soll den Staatsrundfunk in Gang setzen. Dabei ist der Hamburger Immobilienmogul Dieter Becken, er soll für die Regierung bauen. Vor Ort treffen sie Manager von Siemens, die sollen sich um Kraftwerke, Strom und Telefonleitungen kümmern, und einen Manager des Baukonzerns Strabag, auch Straßen werden gebraucht.

Es geht also um die Grundausrüstung für einen kompletten Staat – made in Germany.

Das alles begann mit kaputten Rohren in einem Herrenhaus bei Bad Oldesloe.



VANESSA WICK / GETTY IMAGES

Unternehmer Thormählen in Uganda
„Märchen aus Tausendundeiner Nacht“

Bei Instandsetzungsarbeiten erzählte der Klempner dem Hausbesitzer Klaus Thormählen von einem anderen seiner Kunden: Der Mann sei Sudanese, so etwas wie ein Politiker, aus einer berühmten Familie. Er wohne ganz in der Nähe und interessiere sich für Eisenbahnen. Klaus Thormählen lud den Mann ein, auf sein Anwesen mit Reithalle und eigenem See.

Der Mann aus dem fernen Sudan, groß gewachsen, feiner Zwirn, stellte sich vor als Costello Garang Ring, erstgeborener Sohn des Königs der Dinka. Die Dinka sind der mächtigste Stamm im Südsudan.

Der Königssohn sprach an diesem Sonntag von den zwei Millionen Toten des Bürgerkriegs in seinem Land, er sprach von der Chance auf Frieden, von Erdölfeldern, die dem Südsudan Geld bringen würden – und von einer Eisenbahn, die der Süden von diesem Geld bauen lassen wolle. Und er erzählte, dass er selbst wohl bald ein einflussreicher Mann im Sudan sein werde. Klaus Thormählen hatte sich bis dahin nicht besonders für Afrika interessiert.

Das war vor drei Jahren.

Von jenem Sonntag an aber verfolgte Thormählen aufmerksam alle Nachrichten aus dem Sudan. Er las Kommentare in Zeitungen, sie machten Hoffnung auf ein Ende des Krieges. Im August vergangenen Jahres wurde dann Costello Garang Ring, wohnhaft in Schleswig-Holstein, als Schattenminister für Internationale Kooperation und Entwicklung („also als eine Art Außenminister“) berufen. „Alles, wovon Costello mir erzählt hat, ist auch eingetreten“, so Klaus Thormählen.

Da beginnt der Unternehmer, an das Projekt zu glauben. Und daran, dass Glück ihn zum zweiten Mal an genau die richtige Stelle gespült hat. Wie damals, als er seinen Job als kleiner Beamter bei der Bundesbahn kündigte und sich mit einem Gleisbauunternehmen selbständig machte.

Ein paar Monate später fiel die Mauer. Eisenbahnen wurden gebaut, Thormählen machte ein Vermögen. Denn er hatte ein

Verfahren entwickelt, mit dem man Schienen direkt auf der Strecke verbinden kann, „mobiles Abbrennstumpfschweißen“ heißt es. Heute arbeiten 400 Leute für ihn, seine Firmen bauen in Deutschland, in Spanien, in Schweden, in Taiwan. 100 Millionen Euro setzten sie voriges Jahr um.

Vielleicht hält einer, der einen so gewaltigen Sprung geschafft hat, dann deshalb auch den nächsten, noch viel größeren für möglich. „Thormählen ist keiner, der sich Grenzen setzt“, sagt sein engster Geschäftspartner Jens Flachsbarth. Thormählen sagt zwar, dass ihm selbst alles manchmal so vorkomme „wie ein Märchen aus Tausendundeiner Nacht“. Aber eine

Dann sitzt die Delegation im düsteren Haus des Stadtverwalters. Rohe Holzbalken stützen ein Wellblechdach mit derart vielen Einschusslöchern, dass es von unten aussieht wie der Sternenhimmel. Verwalter Adelio Kan Kakla hat eine Rede aufgeschrieben, auf faserigem Papier, beschwert mit einem handgeschnitzten Stock. Doch er macht es kurz, schaut Thormählen an und sagt: „Nehmen Sie, was Sie wollen von Kapoeta.“

Thormählen, strohblond, beigefarbenes Trachtensakko, strahlt und antwortet: „Wir glauben, mit diesem Kalkstein, mit diesen Erzen und vor allem mit diesen Menschen können wir Chancen nach Kapoeta brin-

solle, und davor, dass Thormählen viel zu wenig weiß von dem wilden Land.

Volker Riehl, groß, kräftig, rosige Wangen, arbeitet für Misereor und hat viele Jahre lang Projekte des Deutschen Auswärtigen-Hilfswerks im Sudan geleitet. Immer wieder war Riehl dort. Er hofft auf einen dauerhaften Frieden, und er glaubt, dass es klappen könnte.

Aber Riehl erzählt von einer „Gesellschaft auf dem Stand der mittleren Steinzeit“, von den Warlords, dem Sklavenhandel und von noch viel mehr Gründen, warum der Sudan der Hölle ähnlicher sei als jeder andere Ort auf der Erde. Und dann sagt er, dass man in der Hölle wirklich nicht als Erstes eine Eisenbahn brauche.

Der Verwalter in Kapoeta hätte Thormählen, den Finanz- und Krupp-Leuten noch einiges erzählen können. Dass es keinen Strom gibt, natürlich nicht, und Wasser nur manchmal, aus dem Brunnen mit Handpumpe. Und kein Krankenhaus, keinen Arzt. Dass die Leute an Durchfall und Malaria sterben und wahrscheinlich auch an Aids, dass das aber niemand wisse. Aber er erzählt auch von der Hoffnung, die so groß sei wie Jahrzehnte nicht: „Mein Großvater ist im Krieg geboren, mein Vater ist im Krieg geboren, ich bin im Krieg geboren. Mein Großvater ist im Krieg gestorben,

mein Vater ist im Krieg gestorben. Ich bin jetzt 45. Ich möchte 90 werden und noch älter.“

Thormählen hätte auch mit dem Polizisten von Kapoeta reden können: Francis Logale Lino, ernstes Gesicht, sitzt auf einem Plastikstuhl unter einem Akazienbaum. Das ist sein Büro. Er freut sich über seinen Job, auch wenn niemand ihm Gehalt zahlt. Auf der Stirn trägt er Schmucknarben und darüber noch weitere Narbenwülste, wo gleich zwei Gewehrkugeln seine Stirn streiften.

Der Krieg ist vorbei, aber Ruhe herrsche hier noch lange nicht, sagt er: Banden von Viehdieben überfallen immer wieder fremde Clans, rauben Rinder, schießen um sich und vergewaltigen die Frauen. Soll er die Täter verfolgen, ohne Auto natürlich, also zu Fuß auf seinen blauen Badeschlappen, die Kalaschnikow umgehängt?

Was würde es denn für ihn bedeuten, wenn die Eisenbahn käme? Ein breites Grinsen zieht über Logale Linos Gesicht. „Ding, ding, ding“, ahmt er das Rattern des Zuges nach. Anders als die meisten hier weiß er also, was das ist, ein Zug. „Ich könnte nach Juba fahren zu meiner Familie“, sagt er. Die hat er seit Beginn des Krieges vor 21 Jahren nicht mehr ge-



FOTOS: VANESSA VICK / GETTY IMAGES

Zerstörtes Zentrum von Kapoeta, Politiker Garang Ring: „Ihr werdet Bahnhöfe haben, Züge und Minen“

Million Euro aus eigener Tasche hat er bereits in dieses Märchen investiert.

Wird das Projekt realisiert, hofft er auf das Geschäft seines Lebens und wohl auch auf etwas Ruhm. Die Geschäftsreise nach Afrika nennt er „Delegationsreise Frieden im Sudan“.

Costello Garang Ring, 50, ist das Bindeglied zwischen beiden Welten und Thormählen Türöffner. Sein Vater schickte ihn vor mehr als 20 Jahren nach Deutschland zum Studieren, erst Tiermedizin, dann Politikwissenschaft. Garang Ring blieb, wurde Sprecher der Rebellenbewegung im Ausland. Auch für ihn geht es um viel: Wenn die Bahn wirklich einmal fahren sollte, wäre sie Garang Rings Bewerbung für höhere Posten in dem neuen Land, den des Präsidenten zum Beispiel.

„Ihr werdet Bahnhöfe haben, ihr werdet Züge haben, ihr werdet Minen haben“, verspricht Garang Ring den Menschen in Kapoeta. Er trägt einen grauen doppelreihigen Anzug mit braunen Nadelstreifen, ein grünes Leinenhemd, Turnschuhe und einen Ring mit einem Tigerauge. Er spricht leise, ein anderer Mann schreit seine Botschaften heraus, weil ein Königssohn und Minister nicht brüllt. Die Menschen jubeln und stampfen.

gen.“ Thormählen wirkt sanft, man könnte sich ihn als Vertrauenslehrer an der Realschule vorstellen. Thormählen spricht von der Infrastruktur als Rückgrat jeder Wirtschaft, den Soldaten, die zu Gleisbauarbeitern werden sollen, und von ihren Kindern, die vielleicht einmal Lokomotivführer werden können.

Die Männer reisen am nächsten Morgen zurück ins klimatisierte Hotel in Nairobi.

Andere blieben länger. Cap-Anamur-Gründer Rupert Neudeck etwa. Er war trotz des Bürgerkriegs immer wieder im Südsudan unterwegs. Auf wochenlangen Fußmärschen, weil die entlegenen Winkel des Landes nicht anders zu erreichen waren. Er erlebte, wie Antonow-Flugzeuge der arabischen Zentralregierung Bomben auf seine Buschkliniken warfen.

Braucht der Sudan eine Eisenbahn?
„Es wäre das Allernotwendigste überhaupt“, schwärmt Neudeck und ringt um Worte, in die er seine Begeisterung fassen kann. „Die Bahn würde dem Land einen solchen Schub geben, das ist gar nicht beschreibbar.“

Und doch warnt er: vor einer „jugoslawischen Phase“, die dem Süden bevorstehen könne, vor der „hergelaufenen Soldateska“, die nun zivile Ordnung herstellen

sehen. Aber: Was machen die Banden, wenn ein Zug kommt?

Von der Sorge erfahren die Unternehmer aus Deutschland nichts, denn sie sitzen längst wieder im Flugzeug. Und selbst hier könnten sie viel erfahren über den Sudan. Denn mit dabei ist auch Manasa Machar Bol, 26, Major der SPLA und Büroleiter von Garang Ring in Nairobi. Er trägt enge Jeans, Cowboystiefel und Sonnenbrille. Er ist sehr lässig, denn er hat mehr erlebt als die meisten Menschen.

Mit acht Jahren wurde er im Chaos des Krieges von der Rebellenarmee aufgelesen. Er hat Menschen erschossen, als er noch nicht groß genug war, um sein Ge-

Aber ohne Frieden im Südsudan hätte es wohl auch nicht den Krieg in der anderen Unruheregion, in Darfur, gegeben. Jedenfalls nicht so, denn die Kämpfe entbrannten erst mit voller Gewalt, als die Darfur-Rebellen sahen, was der Süden erreichte.

Im kenianischen Lokichokio, gleich hinter der sudanesischen Grenze, landet Thormählen's Pilot zwischen. Zweimal täglich heben hier schwere Hercules-Maschinen der Uno Richtung Sudan ab. In den weißen Blechbüchsen 18 Paletten mit Säcken aus weißem Plastik. Darin: gelbe Bohnen, Mais oder Reis. Am Ziel öffnen die Piloten einfach die großen Luken. Der Südsudan hängt am Tropf des Welternährungspro-

zahlreiche Brücken gebaut werden und drei Tunnel, bis zu zweieinhalb Kilometer lang. Flachsbarth hat die Strecken mit einem Helikopter abgeflogen.

Nächste Folie: „Die Nil-Brücke bei Juba ist 700 Meter lang.“ Und gesteuert werden können die Züge automatisch – „die Datengeschwindigkeit ist bis zu 622 Megabit pro Sekunde“. Flachsbarth präsentiert Geschwindigkeiten, Fahrpläne, Skizzen von Bahnhöfen. Die letzte Folie ist das Preisschild: 1,6 Milliarden Euro, für den ersten Bauabschnitt.

Einige der künftigen Minister des Südsudan grinsen. Kuol Manyang Juuk, der Wirtschaftsminister in spe, nickt. Auch



Thormählen-Schienenbauer in Deutschland, Goldgräber im Südsudan: Anruf vom Aga Khan

wehr über längere Strecken zu tragen. Worum es eigentlich ging, wusste Machar Bol lange nicht: Begonnen hatte der Krieg 1983, als der arabische Norden die Scharia, das islamische Gesetz, für das ganze Land einfuhrte – was die meist christlichen Schwarzen nicht wollten. Aber zu Grunde lag dem Krieg eine jahrhundertealte Unterdrückung der Schwarzen durch die Araber, unterstützt von den Kolonialmächten. Der Norden fing Sklaven im Süden und nahm auch das Öl. Das Geld ging nach Khartum.

Davon erfuhr Machar Bol im Rebellenlager. Und deshalb sagt er heute, wenn man ihn fragt, wie viele Menschen er erschossen hat: „Ich bedaure, dass sie tot sind, aber es gab einen Grund dafür.“

Auch für den Frieden gibt es einen Grund. In den neunziger Jahren ist Costello Garang Ring immer wieder von Deutschland aus nach Washington gereist und hat gewarnt: vor Osama Bin Laden, der im Norden lange Unterschlupf fand, vor den anderen Islamisten. Ernst genommen hat man ihn erst nach den Terroranschlägen von New York und Washington. George W. Bush schickte einen Sonderbeauftragten, und der nötigte den Norden zu Friedensverhandlungen.

gramms. Seit 1989 füttert die Weltgemeinschaft rund die Hälfte der jetzt rund 6,5 Millionen Menschen hier. Für eine Million Dollar pro Tag.

Darf ein solches Land Milliarden Dollar für eine Eisenbahn ausgeben? Oder ist das die falsche Frage? Muss es das?

Der Südsudan gilt als Kornkammer des Kontinents. Das Land könnte Hirse, Maniok, Früchte exportieren. Eigentlich. Es fehlen aber einfachste Geräte, die Bauern haben sich daran gewöhnt, dass Mais vom Himmel fällt. Und es gibt eben keine Möglichkeit, irgendetwas aus diesem Land abzutransportieren.

Am Abend im Konferenzsaal des Serena Hotels in Nairobi präsentieren Thormählen und seine Leute den Rebellenführern der SPLA, die bald Minister sein sollen, ihre Machbarkeitsstudie der Bahnlinie. Die Männer hantieren mit Laptop, Infrarotmaus und silberfarbenen Memory Sticks, die sie an Bändern um den Hals tragen.

Thormählen's Partner Flachsbarth zeigt Karten mit roten, grünen und blauen Linien quer durch den Südsudan. „Im Sudan hat das ganze Netz 4000 Kilometer, mit Verbindungen nach Kenia und Uganda 5000 Kilometer.“ Nächste Folie: „Für den ersten Bauabschnitt Juba–Nimule müssen

John Garang, der zukünftige Regierungschef, nickt, als er die Präsentation am nächsten Tag sieht. Thormählen weiß, mit wem er es zu tun hat. Garang ließ politische Gegner ermorden, und Kuol Manyang Juuk ist besser als „Schlächter von Äquatoria“ bekannt.

Jetzt gehe es aber darum, wie positiv die SPLA am Wiederaufbau arbeite, sagt Thormählen: „Garang hat es geschafft, 21 Jahre lang Widerstand zu leisten“ – und „im Blick zeigt er nichts Böses. Ich bin nie im Krieg gewesen. Soll ich dann ein Urteil fällen?“

Nein, die Hauptfrage ist: Kann die SPLA die Bahn bezahlen? Die Rebellen hoffen. Demnächst findet eine Geberkonferenz statt, in Oslo. Aber wenn die reichen Länder diese Hilfe nicht geben wollen, möchte John Garang die Bahn über Kredite finanzieren, mit dem Erdöl als Sicherheit.

Das ist in Kenia, das immerhin 1,3 Milliarden für seinen Teil der Strecke zahlen soll, schon etwas schwieriger. Die Minister dort loben das Projekt zwar „als das beste seit der Schöpfung“, aber Kenia hat fast fünf Milliarden Euro Schulden. „Können wir nicht innovativer sein?“, fragt ein Fachmann Thormählen, „Öl haben wir nicht. Aber Fisch – vielleicht Fisch gegen die Bahn?“ Jetzt lachen selbst die anderen Ke-

nianer. Der Mann von ThyssenKrupp schaut grimmig.

Das ist der Konflikt: Kenia will, dass Firmen eigenes Geld im Land investieren. Thormählen will erst mal einen Auftrag, bezahlt aus der klammen kenianischen Staatskasse. Erst später würde er dann investieren, indem er die Bahn betreibt. Doch von diesem Modell muss er die Regierung erst überzeugen.

Aber dann ruft über einen Mittelsmann auf einmal der Aga Khan an, der Jet-Setter, der millionenschwere Chef der Glaubensgruppe der Ismailiten. „Hello, how are you?“, fragt Thormählen in das Handy. Der Aga Khan antwortet, dass er sich mit

zu plündern. Die Reporter zeigten Bilder im Mondschein, Kinderleiber dicht an dicht. Sie schlafen auf der Erde, auf der Veranda von Häusern und einfach auf der Straße. Die Uno nennt den Konflikt „die weltweit größte verdrängte menschliche Katastrophe“.

Der Bahnhof, den die Ingenieure aus Bad Oldesloe für Gulu vorgesehen haben, hat einen schicken Eingang mit Glasdach.

Aber derartige Probleme besprechen die Männer der Delegation nicht, abends an der Hotelbar, bei Gin Tonic und Zigarren. Sie berauschen sich an den Chancen, die ihre Eisenbahn bietet für Ostafrika. Und für sie selbst. „Wer die Eisenbahn betreibt,

„Sie meinen, nach einem Monat?“, fragt Thormählen.

„Nein, nein, sie gehen morgens früh los und kommen nachmittags wieder“, sagt der Minister.

Die Mine bei Kapoeta tatsächlich zu besuchen, dazu hat Thormählen keine Zeit. Sonst hätte er sehen können, dass die Mine ein sandiges Flussbett ist, ausgetrocknet, mit Akazienbäumen und stacheligen Büschen. Männer graben mit bloßen Händen und angespitzten Kardanwellen von Armeelastern. Baumstammgroße Löcher buddeln sie so in die Erde, acht, neun Meter tief. Viele sind nackt, die Körper verschmiert mit Sand und Schweiß. In bunten



Rebell Machar Bol*, Gottesdienst für den deutschen Besuch in Kapoeta: „Es gibt einen Grund dafür, dass sie tot sind“

Thormählen treffen wolle, möglichst bald. Um festzustellen, ob man bei dem Eisenbahngeschäft zusammenkommen könnte. „Kapital hat er“, sagt Thormählen, nachdem er aufgelegt hat.

Auch in Uganda läuft es nicht schlecht für Thormählen. „Umsonst gibt's nix“, sagt der zuständige Minister und lacht. „Glücklicherweise ist der Teil in Uganda der kleinste.“ Es geht um 260 Millionen Euro. Der Minister sagt, er hoffe auf die Weltbank, wolle Entwicklungshilfegelder lockermachen, einen Teil müsse das Land selbst bezahlen. Die Bahn soll durch den Norden Ugandas bis zur Stadt Gulu führen. Flachsbarth zeigt ein schönes Bild: „So könnte der Bahnhof in Gulu aussehen.“

Die ugandischen Minister nicken, die deutschen Unternehmer nicken.

Ein paar Tage zuvor sendete die BBC einen Film über Gulu: Jeden Abend kommen Kinder in die Stadt, manche nach stundenlangem Marsch. Es sollen Zehntausende sein. Sie fliehen vor einer marodierenden Rebellenbewegung, die sich „Widerstandsarmee des Herrn“ nennt und die nachts die Kinder aus den Dörfern verschleppt und sie zwingt, mit zu töten und

betreibt das Land“, sagt einer. „Da können solche Profite erzielt werden“, sagt ein anderer. Geht nicht gibt's nicht, das ist Thormählens Prinzip.

Costello Garang Ring, der Politiker und Königssohn mit der sanften Stimme, hält sich bei diesen Unterhaltungen meist zurück. Er trinkt keinen Alkohol. Nie. Er erzählt von den Traditionen seiner Dinka. Dass die Könige wie sein Urgroßvater früher lebendig begraben wurden, damit der Geist der Herrschaft bewahrt bliebe, und dass man bis heute einen schönen Ochsen braucht, um eine Ehefrau zu gewinnen. Als er 1982 nach Deutschland flog, kam er nicht einmal aus dem Frankfurter Flughafen, weil er noch nie eine Automatikfür gesehen hatte. „Zeitreisender“ nennt er sich: „Ich sehe die Schwierigkeiten, wenn man die Probleme des 17. Jahrhunderts mit den Lösungen aus dem 21. Jahrhundert zusammenbringt.“

Aber anders gehe es auch nicht, deshalb müsse das Geld für die Bahn her. Und sollte es mit den Krediten gegen das Öl zu lange dauern, sei da noch die Goldmine. Ein Minenexperte, der zuständige Minister in spe, sagt: „Wenn es geregnet hat, gehen die Leute morgens los und kommen um zwei zurück, mit einem Kilo Gold.“

Plastikschüsseln tragen sie den Sand nach oben. Dann waschen sie ihn – mit Wasser, das sie zu Fuß von einer einen Kilometer weit entfernten Quelle geholt haben. Mit beiden Armen fahren sie durch den Schlamm, bis am Rande des Drecks dann Körnchen aufblitzen: Gold.

„Wir wollen keine Firma hier. Wir wollen dies selbst machen, weil das Gold diesem Stamm gehört und keinem sonst“, sagt der Dorfälteste Marko Loruma Achoro.

Wenn Thormählen daran denkt, wie es weitergehen soll mit der Bahn, sagt er, es müsse Stück für Stück gehen.

Wenn Major Machar Bol an die Zukunft seines Landes denkt, denkt er an die vielen Männer mit Waffen im Land. Dann formuliert er präzise, wie jemand, der über eine Sache lange nachgedacht hat.

„Ein solcher Mann ist ein wildes Tier. Zum Frieden passt er wie ein Tier im Zoo. Um etwas zu essen zu bekommen, wird er töten. Er wird nicht an das glauben, was ihm jemand geben will. Sondern er wird mit Gewalt nehmen, was er kriegen kann.“

Der Weg zum „Neuen Sudan“ ist noch ziemlich weit. Die gewaltige Strecke von 5000 Kilometern ist für Thormählen und seine Eisenbahn vielleicht noch das geringste Problem. ◆

* Mit einem Foto von sich im Bürgerkrieg.