

zu Arbeitsdiensten in Kordofan und Darfur gezwungen werden (Jok, 2001: 2). Wie in modernen Formen der Arbeitssklaverei sind die Grenzen zu halb freiwilligen, finanziell vergüteten Arbeitsdiensten fließend. Mitunter werden Verschleppte nach den Zwangsdiensten wieder freigelassen.

Es ist gerade dieser fließende Charakter der physisch oder monetär erzwungenen Ausbeutung von Arbeitskraft, der eine abstrakt klingende Größe wie periphere Integration in konkreten Schicksalen manifestiert. Die Kontinuität der Sklaverei in der peripheren politisch-ökonomischen Integration des südlichen Sudan hat schwerwiegende soziale Konsequenzen. Sklaverei ist die bevorzugte Methodik einer jahrhundertelangen Ausbeutung des südlichen Sudan durch politische Systeme aus dem Norden. Sie stellt eine bis auf die individuelle Ebene spürbare Diskriminierung von Gemeinschaften dar. In der Region lebende Gemeinschaften »are displaced by raids, civil war, and subsequent famines, exploited as cheap labor, and used by the government as magnets for foreign aid in the North« (Jok, 2001: 4). Sklaverei untermauert die ab- und ausgrenzenden Narrative, innerhalb der Gemeinschaften im Süden und gegenüber der Eindringung aus dem Norden. Und sie verhindert durch ihre ausschließliche Fokussierung auf totale Ausbeutung, die ebenso die Perzeptionen im Norden bestimmt, eine übergreifende Form ökonomischer Sozialisierung.

Wasser

Wasser hat für alle Anrainerstaaten des Nil eine existentielle Dimension. Diese existentielle Dimension hat verschiedene Ausprägungen, zu viel Wasser, zu wenig Wasser, schiffbares oder nicht-schiffbares Wasser. Und Wasser als ökonomische Ressource, für Nahrung, für Strom. Alle diese Elemente machen die Frage der Kontrolle über den Nil zu einer zentralen politischen Machtfrage. Der Besuch des ägyptischen Präsidenten Abdel Fattah al-Sisi im Südsudan November 2020 demonstriert dies deutlich. Aufgrund der lange zurückreichenden Involvierungen Ägyptens, immerhin eine der früheren Kolonialmächte, hätte eine historische Aura fühlbar werden können. Wirklich ist Al-Sisis Ausflug der erste Besuch eines ägyptischen Staatsoberhauptes seit der Unabhängigkeit. Er ist somit außergewöhnlich, selbst wenn der Besuch weniger als einen Tag dauert. Die Straße vom Flughafen zum Präsidentenpalast ist jedenfalls mit Al-Sisi-Postern beklebt, wohl um den außergewöhnlichen Gast ein Gefühl des Willkommenseins zu vermitteln. Einer meiner in der profes-

sionellen Politik tätigen Freunde kommentiert den Besuch nüchtern: »Wenn die Ägypter hierherkommen, geht es immer um Wasser. Worum denn sonst?«

Es gibt wenig Zweifel daran, dass Al-Sisis unmittelbares Ansinnen mit der sich um die beiden Nil-Läufe entspinnenden Hydropolitik verknüpft ist. Die Verhandlungen mit Äthiopien um die Füllung des *Grand Ethiopian Renaissance Dam* (GERD) am Oberlauf des Blauen Nil sind gerade in einer schwierigen Phase, praktisch eingefroren, nach wie vor ohne eine Lösung. Ägypten und der Sudan verlangen von Äthiopien absichernde Garantien gegen eine machtpolitische Nutzung des in unmittelbarer Nähe der sudanesischen Grenze erbauten Dammes. Die implizite Befürchtung hinter all diesen Bemühungen ist, von einem substanziellem Teil des Nilwassers abgeschnitten zu werden, ohne jede politische Kontrolle. Al-Sisi hatte sich bereits zur Drohung hinreißen lassen, den gerade fertiggestellten Damm mit der ägyptischen Luftwaffe zu bombardieren, falls keine alle Seiten zufriedenstellende Lösung gefunden werden könnte. Südsudan hat in diesem Konflikt keine unmittelbaren Interessen, ist aber gezwungen, sich am dünnen Eis des regionalen Machtgefüges taktisch klug zu bewegen.

Der am Weißen Nil gelegene Südsudan ist unvermeidlich von der regionalen Hydropolitik durchdrungen. Dies ist manchmal schmerzlich spürbar. Die Regenzeit Mitte des Jahres 2020 führt zu monumentalen Überschwemmungen in weiten Teilen des Landes. Im November, ein gutes Monat nach Beginn der Trockenzeit, hat sich der Nil in Juba noch nicht annähernd auf seinen normalen Wasserstand eingependelt. Das Strandrestaurant in meiner üblichen Bleibe, dem direkt am Fluss gelegenen Oasis Camp, ist auch Monate später nach wie vor unter Wasser, begraben unter einer dicken Schicht von Schlamm, verdrekt von unzähligen Plastikflaschen, wie sie den Nil bis zu seiner Mündung unweigerlich prägen.

In Bor, der Hauptstadt von Jonglei, ist zu diesem Zeitpunkt ein Fortkommen auf üblichem Weg unmöglich, Kanus etablieren sich als Transportmittel, für 500 SSP per Fahrt. Doch auch diese Überschwemmungen sind ein Produkt der engen regionalen Verflechtung. Sie sind keineswegs eine Konsequenz von Regenfällen im Südsudan, sondern von jenen in der ganzen weiteren Großregion um den Victoriasee. Dessen Wasserstand erreicht Mitte der Jahres 2020 den höchsten jemals gemessenen Wert. Das zwingt die ugandischen Betreiber des nah am See gelegenen Nalubaale Dam, die Schleusen in einem Ausmaß zu öffnen, das alle nördlich am Weißen Nil gelegenen Gebiete unvermeidlich in Probleme bringen muss.

Die hydropolitische Durchdringung des Südsudan ist immer ein primäres Anliegen der am Flussunterlauf gelegenen Staaten. Während der Kolonialperiode dient der Nil als ein wichtiger Transportweg. Gondokoro nahe dem heutigen Juba markiert den südlichsten Punkt der Schiffbarkeit und entwickelt sich, wie zuvor geschildert, zu einem Umschlagplatz im Menschen- und Elfenbeinhandel. Ab den 1840er-Jahren wird der Hafen von europäischen Kolonialist:innen und Missionar:innen verwendet, etwa vom österreichisch-slowenischen Provikar Ignaz Knoblecher, der die erste Missionsreise in die Region organisiert. Knoblecher kauft Land in Gondokoro und errichtet im Jahr 1853 eine Missionsstation, die er bis zu seinem Tod fünf Jahre später betreibt (Collins, 1996: 69). Speziell für Großbritannien hat der Nil zudem eine mythische Dimension, die sich in einem absurd anmutenden Rennen um die Sichtung der Quelle des Nil entlädt – John Hanning Speke kann die »Entdeckung« schließlich 1862 für sich verbuchen.

Das Ansinnen von Ägypten und Sudan ist um einiges profaner. Es sollte mehr Wasser aus dem Oberlauf des Weißen Nil bis nach Khartum, dem Ort des Zusammenflusses der beiden Nil-Stränge, fließen. Das schon zu Kolonialzeiten identifizierte Effizienzproblem der Wassermenge wird im Sudd verortet, einem riesigen, vom Nil gespeisten Gebiet bestehend aus Seen, Nebenflüssen und Sümpfen, das sich über die Nil-nahen Teile von Greater Bahr el-Ghazal und Teile von Unity State bis hin nach Upper Nile erstreckt. Schon Anfang des 20. Jahrhunderts beklagen insbesondere ägyptische Experten die massiven Wasserverluste, etwa durch Versickerung und Wasserpflanzen. Erste Pläne für die Sümpfe trockenlegende Kanäle werden gesponnen (Howell et al., 1988: 21), etwa das regional angelegte »Equatorial Nile Project« (Collins, 1988: 198-246). Nach einigen unmittelbar nach der sudanesischen Unabhängigkeit in den 1950er-Jahren durchgeführten Studien wird eine den Sudd umgehende Trasse durch Jonglei favorisiert, die Teil dieses regionalen Entwurfes werden sollte.

Am Jonglei Canal zeigt insbesondere Ägypten ein massives Interesse, immer getrieben vom historischen Misstrauen gegenüber Äthiopien und dem ihm zugeschriebenen Potenzial zur machtpolitischen Nutzung des Oberlaufes des Blauen Nil. Nach schwierigen, einmonatigen Verhandlungen unterzeichnen Ägypten und Sudan im November 1959 das *Nile Water Agreement*, das die Nutzung des Nil-Wassers regelt, insbesondere dessen potenziellen Anstieg durch den Jonglei Canal (Collins, 1988: 269-270). Kosten und Nutzen des

Jonglei Canal werden gleichmäßig aufgeteilt.² Die Umsetzung lässt kriegsbedingt einige Jahre auf sich warten, bis die durch das Addis Ababa Agreement eingeleitete Waffenruhe eine ernsthafte Bauplanung ermöglicht. »The ink was hardly dry on the Addis Ababa accords then the PJTC [Permanent Joint Technical Commission, eingerichtet um die Planungen des Nile Water Agreement umzusetzen] came forward in 1974 with a complete proposal for a new and revised Jonglei canal.« (Collins, 1988: 310) Die PTJC entwickelt eine neue, nun 360 Kilometer lange Routenführung durch Jonglei, eine unendliche gerade Linie, die die weitgehend flache Region von Nord nach Süd durchquert.

Die Aushebungsarbeiten beginnen im Jahr 1978. Ein französisches Konsortium wird mit dem Bau beauftragt. Ein riesiger Bagger deutscher Konstruktion, zuvor bei einem Kanalprojekt in Pakistan im Einsatz, wird in die nur schwer erreichbare Region transportiert. Das ist schon für sich genommen eine herausragende logistische Leistung. Der Bagger, genannt »Lucy«, wiegt 2.100 Tonnen und ist zu diesem Zeitpunkt das größte derartige Gerät in der Welt. Zunächst gestalten sich die Arbeiten schwierig. In den ersten drei-einhalb Jahren beträgt der Baufortschritt gerade einmal 80 Kilometer. Doch als Jonglei erreicht ist, nehmen die Arbeiten Fahrt auf. In den folgenden ein-einhalb Jahren werden 160 weitere Kilometer ausgehoben. Der Baufortschritt liegt vor dem Zeitplan, eine Fertigstellung des Kanals ist in Sicht.

Doch dann werden die politischen Probleme schlagend. Kurz nach der Erlassung der fatalen »September Laws« durch die Nimeiri-Regierung in Khartum macht die SPLM/A gegen das Projekt mobil. In einer Konferenz in Bor im November 1983 gibt John Garang öffentlich bekannt, dass sich die in der Region starke SPLM/A für eine Einstellung des Projektes entschieden habe. Er lässt keine Zweifel daran aufkommen, dass diese Entscheidung gewaltsam durchgesetzt werden würde. Unzweifelhaft ist das Kanalprojekt bereits zu einem offensichtlichen Symbol für die Ausbeutung des Südens und seiner Ressourcen – neben Wasser nicht zuletzt Öl – durch den Norden geworden (Howell et al., 1988: 465).

2 »The Republic of the Sudan in agreement with the United Arab Republic shall construct projects for the increase of the River yield by preventing losses of waters of the Nile Basin, the swamps of Bahr El Jebel, Bahr el Zeraf, Bahr el Ghazal and its tributaries, the Sobat River and its tributaries and the White Nile Basin. The net yield of these projects shall be divided equally between the two Republics and each of them shall also contribute equally to the costs.« (The Nile Waters Agreement, 1959, zitiert nach Collins, 1988: 408-409)

Der Kanal repräsentiert für die SPLM/A ein Ziel, das ein Schlüsselprojekt für die Kriegsgegner in Khartum darstellt und dessen Beendigung aufgrund der bereits getätigten Investitionen immensen materiellen Schaden anrichtet. Zudem verspricht die Einstellung des Projektes der SPLM/A Zugewinne an politischer Sympathie im Süden. In der Tat stoppt das Konsortium als Folge der Ankündigung der SPLM/A die Arbeiten und zieht den Großteil seiner Mitarbeiter:innen ab. Im Februar 1984 erfolgt als eindeutiges Signal gegenüber etwaigen Überlegungen zu einer Wiederaufnahme der Arbeiten ein Angriff auf das Hauptquartier des Bauprojektes in Sobat (Collins, 1988: 399), in dessen Folge die letzten verbleibenden Arbeiter:innen das Land verlassen. Lucy, der Bagger, wird 1986 von einer Rakete getroffen und rostet seither als ein stilles, auf Google Maps deutlich sichtbares³ Monument dieses stillgelegten Großprojektes vor sich hin. Wer für den Abschuss der Rakete verantwortlich zeichnet, wird nie festgestellt.

Die potenziellen Folgen des Kanalprojektes können nur auf Basis alter Annahmen eingeschätzt werden. Sicher ist nur, sie wären massiv (gewesen). Das akademische Referenzwerk zum Projekt geht von einer Reduktion des Graslandes in Jonglei im Ausmaß zwischen 10 und 32 % aus (Howell et al., 1988: 390), eine Einschätzung getroffen von enthusiastischen Kanalbefürworter:innen. In einer Region, die ohnehin durch notorische Nahrungsmittelknappheit (vgl. Thomas, 2015: 243-246) gekennzeichnet ist, kommt dies einem desaströsen, wenn nicht sogar für die vor Ort lebenden Gemeinschaften tödlichen Wert gleich. Ob demgegenüber der oft positiv ins Treffen geführte Überschwemmungsschutz zum Tragen kommt, bleibt selbst unter Hydrologen fraglich (Howell et al., 1988: 393). Die eindrucksvoll ausgebaggerten 267 Kilometer der Kanaltrasse, beim Überflug mit dem Flugzeug aus mehreren Kilometern Höhe deutlich sichtbar, konnten die Überschwemmungen von 2020 jedenfalls nicht verhindern. Dagegen behindert der sich jede Regenzeit mit Wasser füllende Kanalstumpf die Migrationsrouten von Mensch und Vieh.

Nach wie vor spukt die Idee einer Wiederaufnahme des Kanalprojektes in den Köpfen von Planer:innen und Politiker:innen, insbesondere in Ägypten. Es ist jedenfalls gut vorstellbar, dass al-Sisi bei seinem historischen Besuch in Juba darauf zu sprechen gekommen ist. Schon im Jahr 1988 wies das akademische Referenzwerk zum Projekt warnend darauf hin, dass der Druck zur Fertigstellung mit den Jahren eher zu- als abnehmen würde (Howell et al., 1988:

³ Lucy's exakte Koordinaten sind 7°0'46"N 31°30'27"O.

463). Die vorhandene Menge an Nilwasser würde in den flussabwärts gelegenen Regionen schlichtweg nicht ausreichen. Wo aber bleibt der Südsudan in dieser Gleichung? Geantwortet wird mit einem eigentümlichen Verweis auf eine ethische regionale Verantwortlichkeit.

»Just as the governments of Egypt and the Sudan must concede that what to them are losses of water by evaporation in the Sudd are not necessarily losses to the people who live in its vicinity, so the latter must recognise the dire need for more water of those who live downstream.« (Howell et al., 1988: 469)

Auch wenn eine Fertigstellung des Kanals derzeit schon aufgrund der praktischen Gegebenheiten nur schwer realisierbar erscheint – die politische Situation in Jonglei ist seit Abschluss des R-ARCSS eher unruhiger denn ruhiger geworden – wirft ein solches Projekt grundsätzliche Fragen auf. Fragen von Macht und Verantwortung, gerade in einem Prozess, den Wirtschaftshistoriker:innen als peripherie Integration bezeichnen. Äthiopien kann ein Damm-Jahrhundertprojekt durchsetzen, währenddessen die Argumentation hinter dem unvollendeten Jonglei Canal fatal daran erinnert, dass den Gemeinschaften im Südsudan sogar ihre ohnehin spärlich vorhandenen Ressourcen als potenziell unverantwortlich vorgehalten werden.

Hilfe

Internationale Hilfe ist ab der zweiten Phase des sudanesischen Bürgerkrieges beständig präsent. Der Sudan fällt damit in eine Periode einer starken globalen Aufmerksamkeit für humanitäre Krisen. Er wird sogar eines der ersten Zentren dieser Aufmerksamkeit. Im Jahr 1985 versammelt das von Bob Geldof organisierte, um Mittel für die Hungersnot im benachbarten Äthiopien werbende »Live Aid«-Konzert um die 1,9 Milliarden Menschen, fast 40 % der gesamten Weltbevölkerung, vor den Fernsehgeräten. Zur selben Zeit formiert sich angesichts der fatalen humanitären Auswirkungen des sudanesischen Bürgerkrieges eine starke Bewegung humanitärer Hilfsorganisationen im Sudan. Die gerade erst gegründete SPLM/A erkennt rasch die strategische Bedeutung von internationaler Hilfe und versteht deren enge Wechselwirkung mit der Einordnung eines Konfliktes durch die internationale Öffentlichkeit. Sie beginnt daher unmittelbar und mit nachhaltigem Erfolg, huma-