

INTERVIEW MIT DEM REGISSEUR LICÍNIO AZEVEDO

# TEE OHNE ZUCKER

In dem Interview mit dem Regisseur des Films „Comboio de Sal e Açúcar“ (Train of Salt and Sugar) spricht er über die Hintergründe des Films und geht dabei auch auf die Besonderheit des Zuges ein.

## *Gab es den „Train of Salt and Sugar“ tatsächlich?*

Ja, den gab es. Während des Bürgerkriegs in Mosambik, der 1992 endete, hörte ich verblüffende Geschichten über diesen Zug, der durch den Norden des Landes fuhr. Wir reden hier von einer Zeit, in der Mosambik gar nichts produzierte, keine Ressourcen. Es war so schlimm, dass es nicht einmal Zucker zum Tee gab, und man darf nicht vergessen, dass Mosambik vorher mal ein massiver Zuckerproduzent gewesen war. Aber damals ging man in ein Kaffee, bestellte Tee und bekam dies zu hören: „Wir haben Tee... aber keinen Zucker.“ Die Menschen hatten keine Möglichkeit, sich ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Doch die Frauen im Norden dachten sich eine clevere Lösung aus. Sie kauften Salz an der mosambikanischen Küste und reisten dann 700 Kilometer durch das Land bis nach Malawi. Heute dauert diese Reise weniger als einen Tag. Damals konnte sie bis zu drei Monaten gehen. Sie brachten Salz mit nach Malawi, um es dort zu verkaufen, und von den Einnahmen kauften sie Zucker in Massen, transportierten diesen zurück und verkauften ihn wieder. Damit konnten sie ihre Familien monatlang durchbringen. Und wenn das Geld ausging, war die Zeit gekommen, um den Zug wieder zu nehmen.

## *Transportierte der Zug auch Passagiere?*

Während des Kriegs sollte er das eigentlich nicht. Aber die Leute reisten freiwillig, sie bezahlten kein Ticket und blieben in den offenen Wagen. Deshalb transportierten die Züge schon Passagiere. Dabei reden wir von einem Zug, der immer mit militärischem Geleit fuhr und mit Flugabwehrmaschinengewehren, stets bereit zum Kampf. Er fuhr alle drei Monate los, wann immer möglich. Beim Zug, den wir im Film sehen, haben wir uns natürlich gewisse Freiheiten genommen. Da gibt es fiktive Elemente, wie zum Beispiel das riesige Fischerboot, die dieser verrückten Reise ein Gefühl von Surrealismus verleihen.

## *Warum haben Sie sich gegen den Dokumentarfilm entschieden?*

Ich wollte damals einen Dokumentarfilm machen, aber die Produzenten meinten: „Du spinnst! Wer soll die Ausstattung und alles andere finanzieren, das du für eine dreimonatige Reise benötigst? Du wirst dabei sterben, und was dann? Dann gibt es keinen Film.“ Sobald der Krieg vorbei war, nahm ich als Erstes diesen Zug. Ich machte die Reise mehrmals, interviewte Eisenbahnbedienstete, die Frauen, die mit Salz und Zucker handelten, Soldaten... und ich schrieb ein Buch – Train of Salt and Sugar. Für mich ist es kein Dokumentarfilm mehr, wenn es nicht im Moment gedreht wurde, um den es sich handelt. Ich mache nicht gerne Dokumentarfilme über die Vergangenheit, nur über die Gegenwart. Alles, was zurückliegt, wird zur Fiktion.

## *Ihr Buch beginnt mit folgendem Satz: „Diejenigen, die uns angriffen, waren schrecklich, aber die, die uns beschützten, waren manchmal sogar schlimmer.“ Was für einen Symbolismus gaben Sie dem Zug?*

Es ist beinahe ein Mikrokosmos, wo Muslime, Christen und Animisten nebeneinander existieren in einer Atmosphäre notwendiger Vernunft, Streit und Tod, aber auch von immer wieder neu erwachender Hoffnung. „Wenn die Sonne aufgeht, gibt es wieder neue Hoffnung.“ Dies sagte mein alter Freund Hemingway. Und so bleibt ein Gleichgewicht bestehen, denn in diesem Zug riskiert jeder einzelne Passagier sein Leben. Sie sitzen alle im selben „Boot“ - wortwörtlich und im übertragenen Sinne. Während des Kriegs tendieren wir dazu, die Guten von den Bösen zu unterscheiden, aber das ist nicht immer so einfach. Diejenigen, die den Zug angreifen, sind schrecklich, aber manchmal sind die, die zum Schutz da sind sogar noch schlimmer. Im Film erlebt Rosa die brutale Kriegsrealität, deshalb äußert sie diesen Satz.

## *Basieren diese Charakteren auf realen Personen?*

Einige schon, andere wiederum sind völlig fiktiv, wie die Hauptfigur Taiar. Es gibt drei Gruppen von Charakteren im Film: das Militär, das den Zug beschützt und kontrolliert,

dazu gehören gute wie auch schlechte Leute; die Bahnarbeiter, die den Zug in Betrieb halten und die Gebildeten darstellen; und die Zivilisten auf der Reise, vor allem Frauen, die den wesentlichsten aller Kämpfe darstellen: den Kampf ums Überleben.

## *Hat dieser Krieg auch einen magischen Aspekt?*

Die magische Seite ist immer präsent, sowohl im Krieg als auch im Alltagsleben der Mosambikanerinnen und Mosambikaner. Ich würde es nicht Magie per se nennen, sondern vielmehr eine enge Verbindung zu den Vorfahren, den Geistern. Es gab eine dritte Waffengewalt, die auf der Seite der FRELIMO Regierung kämpfte. Das waren die Naparamas, eine Armee von schussicheren Männern, unverletzlich, die nackt mit traditionellen Waffen kämpften, mit Pfeil und Bogen, Macheten, und keine Schusswaffen verwendeten. Wenn der Feind wusste, dass die Naparamas kamen, zog er sich zurück. Bis eines Tages Manuel Antonio getötet wurde, der Anführer der Naparamas. Sie füllten ihn mit etwa 150 Kugeln. Und dann wurde gesagt: „Seht ihr, er ist nicht kugelsicher.“ Aber natürlich wurde eine Erklärung geliefert: Der Feind hätte eine Hexe geschickt, eine wunderschöne Frau, um ihn zu verführen und mit ihm zu schlafen vor dem Kampf. Nun mussten diese Männer aber mehrere Rituale abhalten vor dem Kampf, es war ihnen verboten, gesalzenes Essen zu sich zu nehmen während drei Tagen und sie durften keinen Sex haben. Aber Manuel Antonio schlief mit dieser Frau und deshalb war es möglich, dass er getötet wurde. Das war die Argumentation, die die Menschen sich ausdachten. Magie ist dort Teil des Alltagslebens und in Afrika gibt es keinen Krieg ohne Magie.

## *Wie war es, täglich auf einem Set von 13 Wagen zu drehen?*

Praktisch und höllisch. Es wäre unmöglich gewesen, ohne die bedingungslose Unterstützung der mosambikanischen Eisenbahngesellschaft. Während des Drehs leistete der Ton-techniker eine wunderbare Arbeit, bestürmt von dem Lärm knarrender Räder, laufender

Maschinen usw. Damals konnten sie die Motoren nie abstellen, weil sie sonst nicht wieder angesprungen wären. Das ist ein kleines Stück Realismus, das wir in den Film einbrachten. Die Katzenmusik des Zuges ist permanent, eine grundlegende Tonspur, die von Schwalbach mit traditionellen afrikanischen Instrumenten wie der Trommel durchbrochen wurde, sowie der mbira, um die Liebesszenen zu unterstreichen.

**Warum verstehen Sie diesen Film als Western?**

Ich liebe Western, das ist mein Lieblingsgenre und der Film trägt die für ihn typische Struktur. In diesen Filmen hat der Bösewicht immer eine Bande, und in Train of Salt and Sugar hat Salomão seine Anhänger, und Tiar hat seine eigenen. Ausserdem haben wir in der Landschaft im Süden Mosambiks gedreht, einer prachtvollen Gegend, die an John Fords Filme erinnert und den Spaziergang des Helden durch das hohe, gelbe Gras. Es ist der erste moderne afrikanische Western. Wer den Western liebt, wird ihn repräsentiert sehen in diesem Film.

*Das Interview wurde von trigon-film zur Verfügung gestellt. Wir danken für die freundliche Zusammenarbeit.*

Mehr Infos zum Film unter: [www.trigon-film.org/de/movies/Comboio\\_de\\_sal\\_e\\_acucar](http://www.trigon-film.org/de/movies/Comboio_de_sal_e_acucar)



Fotos: [www.trigon-film.org](http://www.trigon-film.org)



**BIOGRAFIE LICÍNIO AZEVEDO**

Licínio Azevedo (geboren in Porto Alegre, Brasilien) ist ein unabhängiger Filmer und Mitbegründer der mosambikanischen Film Company Ebano Multimedia. Ab 1977 engagierte er sich beim mosambikanischen nationalen Filminstitut und begann gleich danach seine Karriere als Dokumentarfilmer. Er produzierte verschiedene Filme, die an zahllosen internationalen Festivals prämiert wurden.

**FILMOGRAFIE**

- 2015 Comboio de Sal e Açucar (The Train of Salt and Sugar)
- 2012 Virgem Margarida (Virgin Margarida)
- 2007 Hóspedes da Noite (Night Lodgers)
- 2007 A Ilha dos Espíritos (The Island of the Spirits)
- 2006 O Grande Bazar (The Great Bazar)
- 2005 The Demining Camp
- 2003 Desobediência
- 2003 Mãos de Barro (Hands of Clay)
- 2001 The Bridge
- 1996 A Guerra da Água (The Water War)
- 1995 A Árvore dos Antepassados (The Tree of our Forefathers)