

mosambik

ISSN 1613-3080 | Euro 6,00 | Juni 2023

rundbrief
106

A photograph of two men riding bicycles on a paved road in a rural setting. The man on the left is wearing a light blue striped polo shirt and orange shorts. The man on the right is wearing a light pink short-sleeved shirt and yellow shorts. They are both looking towards the camera. The background shows trees and simple buildings under a clear blue sky.

**Mobilität
in Mosambik**



Werden Sie Mitglied im Koordinierungskreis Mosambik

Fördern Sie partnerschaftliche Beziehungen zwischen beiden Ländern, ermöglichen Sie unsere Informations- und Bildungsarbeit!

Unser Leitbild

Der Koordinierungskreis Mosambik (KKM) ist eine Brücke für den Austausch zwischen Mosambik und Deutschland. Das Ziel ist ein lebendiger Dialog auf Augenhöhe. Wir fördern Bildung, Entwicklungs- und Schulpartnerschaften in beide Richtungen. Wir bringen uns aktiv in die politische Auseinandersetzung in beiden Ländern ein. Das Fundament der Brücke ist eine differenzierte gegenseitige Wahrnehmung. Sie trägt zu sozialer und politischer Gerechtigkeit und friedlichem Zusammenleben bei.

Wer wir sind

Menschen, die Projekte in Mosambik unterstützen, deutsch-mosambikanische Schulpartnerschaften, MosambikanerInnen, die in Deutschland leben, Deutsche, die in Mosambik arbeiten oder gearbeitet haben, Menschen, die sich für Mosambik interessieren.

Was wir tun

Der KKM veranstaltet Seminare zu aktuellen Mosambikthemen. Er initiiert, unterstützt und vernetzt Schulpartnerschaften zwischen Deutschland und Mosambik. Dazu gehören Besuche mosambikanischer KünstlerInnen in deutschen Schulen, Fotoaustauschprojekte, die Erstellung von Unterrichtsmaterialien und Schulpartnerschaftsseminare, die die Jugendlichen zu einem Engagement für Nord-Süd-Themen motivieren. Zweimal jährlich berichtet der Mosambik Rundbrief über aktuelle Entwicklungen in Mosambik, liefert Hintergrundinformationen und Analysen. Aktuelle Informationen zu Mosambik finden sich auf unserer Webseite www.kkmosambik.de. Kurznachrichten werden über einen Mailverteiler an Interessierte versendet. Wir beobachten kritisch die Politik Deutschlands und der EU gegenüber Mosambik und verfolgen die politischen Ereignisse in Mosambik. Zu ausgewählten Themen schließen wir uns größeren Kampagnen und Aktionsbündnissen an, z. B. der Erlassjahrkampagne für den Schuldenerlass und der Stop-EPA Kampagne gegen den Abschluss von Freihandelsabkommen.

Mitgliedschaft

Um Mitglied zu werden, reicht ein Brief oder eine Mail an den KKM. Mitgliedsbeiträge betragen 80,- Euro/Jahr für Einzelpersonen (40,- Euro ermäßigt). Gruppen /Schulen zahlen 100,- Euro. Höhere Förderbeiträge sind willkommen. Im Mitgliedsbeitrag ist ein Rundbriefabo enthalten. Mitgliedsbeiträge und Spenden an den Verein sind steuerlich absetzbar. Mitglieder können sich über die Mitgliederversammlung, Vorstandsarbeit, Mitarbeit am Rundbrief und weitere Vereinsaktivitäten aktiv in den KKM einzubringen.



www.kkmosambik.de

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

Mobilität heißt Bewegung – in Cabo Delgado ist seit 2018 kein normales Leben möglich, weswegen sich viele Menschen auf den Weg begeben haben. In Sicherheit, in ein anderes Leben, weg vom Gewohnten. Nun bewegen sich viele wieder zurück, aber alles ist anders. Petra Aschoff beschreibt dieses „Andere“ in ihrem Artikel über die Situation in Cabo Delgado. Über die Hintergründe der Situation in Cabo Delgado handelt auch Winfried Borowczaks Buch „Terror, Gas und Staatsversagen“, über welches er im Interview mit Rainer Tumpf redet.

Auch die ehemaligen DDR-Gastarbeiter*innen, oder Madgermanes, leben bzw. lebten ein Leben in Mobilität. Für das sie jahrelang weder Anerkennung noch Vergütung bekommen haben. Im Gegenteil: ein Leben zwischen zwei Ländern, weder hier noch dort zuhause. Dies soll sich nun ändern. In „Endlich Anerkennung?“ von Hans-Joachim Döring und „Zwischen den Welten“ von Annette Berger geht es um diese Realitäten und neuste Entwicklungen.

Wer schon mal in Mosambik war, saß wahrscheinlich auch schon einmal in einer *Chapa*. Im Kleinbus durch das Land oder die Stadt – das kann schon mal zum Abenteuer werden. Hierdrüber handelt nicht nur der Roman „Museu da Revolução“ von Joao Paulo Borges Coelho, über welchen Michael Kegler eine Rezension für uns schrieb, sondern auch der Lagebericht von Filimone Sumbane über die Infrastruktur Maputos. Und das Thema Straßen greift Michael Hagedorn auf den Seiten 28 bis 30 auf. Eine andere Art der *Chapa* ist die „Chapa das Manas“. In dieser besonderen Chapa sollen sichere Räume für Frauen und Mädchen entstehen und Männer über die alltäglichen Probleme von Frauen und Mädchen aufgeklärt werden. Im Interview mit Dalila Macuacua und Achia Camal Mulima berichten Heike Freidhoff und Judith Christner von diesem tollen Projekt, das vor vielen Hürden steht, jedoch eine wichtige Arbeit leistet.

Die Stadt der Zukunft, in der Fortbewegung leichter und umweltfreundlicher gestaltet wird – davon träumt Maputo in vielen Projekten. In „Move Maputo“ (Petra Aschoff) und „Smart City“ (Stélio Guibunda) wird dies beschrieben. Aber vielleicht gilt die Zukunft ja dem Fahrrad? Quelimane, die Fahrradstadt Mosambiks, wo Diplomaten*innen und Bürgermeister genau wie Händler*innen und Mütter mit dem Fahrradtaxi transportiert werden, könnte diese Zukunft darstellen. Stefan Ehlert nimmt uns mit in diese Stadt der Zukunft im Artikel „Macht und Mobilität“.

Eine Brücke zwischen dem letzten Rundbrief zum Thema „Kunst und Kultur“ schlägt der Artikel „Von Muhalaze in die Welt“, in dem Ramadane Mutasse von seinem Bildungsausflug nach Lissabon berichtet. Sein Grund für die weite Reise: das Theater. Tanz im Rollstuhl? Bewegung ist für Maria Tembe, die im Rollstuhl sitzt, eine wichtige Ausdruckweise. Die Tänzerin berichtet im Interview mit Leonie Greta Hardt über ihren Alltag als Tänzerin und Herausforderungen.

Mit seinen Liedern bewegte er eine Nation. Der Tod des Musikers Azagaia versetzte Mosambik erst in Trauer, dann in Aufbruchsstimmung – welche brutal von Seiten der Polizei gestoppt wurde. „Povo no Poder“ ist der Schrei nach Veränderung der mosambikanischen Bevölkerung und der Titel des Artikels von Quirina Kiesel. Das mosambikanische Volk steht auf, geht auf die Straße und begegnet Widerstand. Trotzdem geht es weiter, denn die Stimme des Volkes ist laut und stark. Azagaia hat auch nach seinem Tod noch viel Kraft in den Menschen geweckt. A Luta Continua!

Ich wünsche euch im Namen der Redaktion eine anregende Lektüre.



Inhalt

Aktuelles

- 4 Normales Leben in Cabo Delgado?
- 7 Mozambique-Skandal der Credit Suisse
- 10 Terror, Gas und Staatsversagen
- 12 Endlich Anerkennung?

15 In Kürze

Schwerpunkt

- 19 Einleitung
- 20 Macht und Mobilität
- 24 Smart City
- 27 Move Maputo
- 28 Straßen in Mosambik
- 30 Linhas Aéreas de Mozambique
- 32 Chapa das Manas
- 36 Urbane Mobilität
- 38 Mobilität und Tanz
- 39 Stimmen aus Mosambik

Solidarität

- 40 Zwischen den Welten
- 42 Povo no Poder

Kultur

- 46 Von Muhalaze in die Welt
- 48 Museu da Revolução
- 52 KKM im Gespräch mit
- 54 Herbstseminar 2023

Impressum

Der Mosambik-Rundbrief erscheint zwei Mal im Jahr in Deutschland.

Verlag, Herausgeber und Anschrift der Redaktion:

Koordinierungskreis Mosambik e.V., August-Bebel-Straße 16–18, D-33602 Bielefeld
Tel.: 0521 560 44 84

E-Mail: kkm@kkmosambik.de
Homepage: www.kkmosambik.de
ISSN: 1613-3080

Redaktion: Lisa Bednarz (VidP), Petra Aschoff, Stefan Ehlert, Heike Friedhoff, Leonie Greta Hardt, Quirina Kiesel, Andrea Queiroz de Souza, Rainer Tump, Matthias Voß, Walter Schreiber, Angela Wodtke

Layout: Quirina Kiesel

Mitarbeit: Petra Aschoff, Lisa Bednarz, Annette Berger, Carolin Brugger, Paula Bünger, Winfried Borowczak, Judith Christner, Hans-Joachim Döring, Stefan Ehlert, Heike Friedhoff, Stélio Guibunda, Michael Hagedorn, Leonie Greta Hardt, Michael Kegler, Thomas Kesselring, Quirina Kiesel, Dalila Macuacua, Achia Camal Mulima, Ramadane Mutasse, Filimone Sumbane, Janine Sorgenfrei Anna-Lena Stammen, Rainer Tump, Marlene Würz

Druck: Nübold Buch- u. Offsetdruck, D-57368 Lennestadt.

Namentlich gekennzeichnete Artikel entsprechen nicht unbedingt der Ansicht der Redaktion oder des Herausgebers.

Der Mosambik Rundbrief wird gefördert mit Mitteln des evangelischen Kirchlichen Entwicklungsdienstes.



Bankverbindung: KD Bank Dortmund
IBAN: DE38 3506 0190 2110 2410 14
BIC: GENODE33333

Bezugsbedingungen: Ein Abonnement kostet 12,- Euro für zwei Ausgaben. Das Auslandsabo kostet 18,- Euro. Die Preise verstehen sich inklusive Versand.
Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

Titelfoto: Júlio Marcos

Normales Leben in Cabo Delgado?

Geflüchtete. Vertriebene. Sie kommen zurück, weil sie keine Lebensgrundlage gefunden haben. Wie viele sind es? Niemand weiß es. Sind sie sicher, wohin sie zurückkehren? Ist dieser Ort noch der Ort, aus dem sie vertrieben wurden?

Von Petra Aschoff

Seit dem Überfall auf die Stadt Palma im März 2021, in der auch einige ausländische Dienstleister für TotalEnergies getötet wurden, steht der Begriff „Rückkehr zum normalen Leben“ im Fokus. Denn TotalEnergies verkündete, die Aufbauten der LNG-Produktionsstätte würden erst weitergehen, wenn eben dieses wieder eingeleitet wäre. Zwei Jahre später beauftragte TotalEnergies den renommierten französischen Sozialforscher Jean-Christophe Rufin, der mehrere Jahre Amnesty International leitete. Der Bericht erschien im Mai 2023 in englischer Sprache auf der Website von TotalEnergies und wird seitdem von verschiedenen Seiten diskutiert – nur nicht von der mosambikanischen Regierung, zumindest nicht offiziell.

Die Sicherheit einer Zone um Palma, Afungi und Moçimboa da Praia wird derzeit durch das ruandische Militär hergestellt, aber wenn die Menschen leben, wie sie gelebt haben, dann sind unter ihnen auch einige, die als Aufständische kämpf(t)en. Das war schon bei der Renamo in Gorongosa so und ist es ziemlich sicher auch hier in Cabo Delgado.

Über die humanitäre Situation zu schreiben, heißt eigentlich, auf die einzelnen Menschen zu schauen. Ihre Wege zu verfolgen. Ihre Leiden. Die täglichen Kämpfe von Müttern und Vätern, Essen für ihre hungrigen Kinder zu finden. Eine Art von Heim oder Sicherheit für die Kinder zu schaffen. Vorbild zu sein. Aber wie soll das alles gehen, wenn sie kein Heim haben? Und keine Lebensmittel? Und keine Möglichkeit, Nahrungsmittel anzubauen, weil sie vertrieben wurden und weder Land noch Saatgut oder Geräte haben? Das wären 1 Millionen Geschichten – von einer Million Menschen. Von ihren Leben. Denn so viele Menschen wurden vertrieben. Mussten fliehen aus Angst um ihr Leben.

Wir wissen nicht, wie viele dieser Menschen überhaupt noch leben. Wir wissen nicht, wie viele an Verletzungen oder Hunger gestorben sind. Wir wissen nicht, wie viele Frauen und Mädchen vergewaltigt und wie viele Jungen entführt oder animiert und zum Töten trainiert wurden.

Kann es allein durch Rückkehr wieder ein „normales Leben“ geben?

Ich kann das Leid dieser Menschen nicht zusammenfassen. In einer Gesamtheit analysieren. Deshalb wird dieser Artikel anders. Es gibt ein paar der großen Zahlen, die Dimensionen aufzeigen, aber im Einzelnen nichts aussagen. Wer stellt sich den einzelnen Menschen vor, die alte Frau, das Kind, den Säugling, die Mutter, den Vater?

Das Welternährungsprogramm weist seit dem Herbst 2022 darauf hin, dass die zugesagten Mittel nur noch bis Februar 2023 reichen würden. Offensichtlich hat es die Regierungen der reichen Länder nicht sonderlich interessiert, denn die fehlenden 74 Mio. USD wurden nicht bereitgestellt, um die Menschen zu versorgen. Ich weiß auch nicht, ob diese Kalkulation die volle Ration berücksichtigt – oder nur die halbe, wie sie in den letzten Monaten verteilt wurde. Die halbe Ration dessen, was zum Überleben notwendig ist, heißt der Mensch darbt und die Schwächeren sterben.

Es gibt eine Auflistung der Studien, die in den letzten Monaten vor allem von mosambikanischen Instituten, Journalist*innen erarbeitet wurden. Es gibt ein paar Kommentare, eingefangen bei einem Webinar von OMR (*Oberservatório do Meio Rural*) am 4. Juli 2023 über die Lebenssituation der Menschen in Cabo Delgado und den beiden Nachbarprovinzen, Niassa und Nampula. Aber ich will mit diesem Artikel nicht so tun, als könne ich einen Einblick in das Leben all der Menschen geben, die betroffen sind. Das kann ich nicht. Mit den Infos kann jede und jeder sich einlesen. Versuchen, das Herz nicht außen vor zu lassen, denn das tut man leicht, wenn man den Überblick haben will.

Und ich suche nach Initiativen, die möglicherweise Auswege aufzeigen. Im Mosambik-Rundbrief stellte ich das Regierungsprogramm für den (Wieder-) Aufbau des Nordens, ADIN, vor. Die Weltbank bewilligte dafür 600 Mio. USD und würde noch mehr bereitstellen. Was ist daraus geworden? Man liest wenig.

Stattdessen wurden 13.000 ha Land per DUAT an einen Wirtschaftspark nahe bei Palma vergeben. Ohne Anhörung der lokalen Gemeinschaften – die ja größtenteils vertrieben wurden. Der Park soll ein Kernstück wirtschaftlicher Entwicklung im Großraum der TotalEnergie- Investitionen werden und vermutlich auch eine Steueroase. Dafür werden die Kleinbäuer*innen vertrieben. In diesem Fall nicht durch Aufständische, sondern durch Regierung und mögliche Investoren.



Foto: Zeke Tucker / unsplash.com

Was passiert mit dem Weltbank-Geld für ADIN? Werden lediglich Gehälter und Spesen einiger weniger bezahlt? Gerne würde ich Positives berichten, aber ich finde keine Infos.

Lediglich eine Meldung des *Diário Económico* vom 23. März 2023: 750 junge Männer erhielten durch ein portugiesisches Projekt eine kurze Ausbildung und bauen nun zerstörte öffentliche Infrastruktur wie Häuser und Straßen wieder auf. Damit verdienen sie Geld. Das ist genau die Art von Initiativen, die notwendig sind.

Webinar

Am 4. Juli 2023 moderierte Yusuf Adam, Historiker, für OMR das Webinar „*Como está Cabo Delgado?*“. D. Chiconela berichtete über Initiativen, geflüchtete und vertriebene Familienmitglieder wieder zusammenzubringen, beschrieb die Schwierigkeiten, verlorene Menschen zu finden, über Verwirrung bei den Namen auf Grund unterschiedlicher Schreibweise. Eine Internet-Plattform wurde aufgebaut. Lokale Radios unterstützen. Für die Opfer von Vertreibung und Flucht bedeutet der Verlust der vertrauten und oft auch mitsorgenden Menschen ein weiteres Trauma.

Dem Journalisten Alex Perry ließ es keine Ruhe, dass es keine bestätigten Zahlen über die Getöteten beim Überfall auf den Ort Palma, am 24. März 2021, gegeben habe. 500 Rebellen überfielen den Ort und er konnte nicht glauben, dass es nur ein paar weiße Expats getroffen habe. Er organisierte Teams, die von Haus zu Haus gingen und nach Toten oder Verletzten bei diesem Überfall fragten, die Zahlen und Informationen sammelten, später verifizierten. Letztendlich dauerte es fünf Monate bis zum jetzigen Ergebnis: 1.139 Getötete, 209 Entführte, die bis heute nicht zurückkamen: 1.402 Betroffene. Davon 156 Kinder unter 18 Jahren, von denen 24 entführt wurden. 330 Menschen wurden geköpft, 366 erschossen, 422 sind vermisst und man geht davon aus, dass sie ertrunken sind, weil sie in Richtung Ozean flüchteten. Ein Überfall, bei dem die wirkliche Dimension, offensichtlich niemanden interessiert. Er wurde nur deshalb so wichtig, weil TotalEnergies danach das Vorhaben einfror, bis „normales Leben“ wiederhergestellt sei.

João Feijo (OMR) visualisierte, wie sich die Aufständischen gerade außerhalb der vom ruandischen Militär gesicherten Zone um Palma, Afungi und Moçimboa da Praia aufstellen und so die Transporte in diese Zone hinein unsicher machen. Andere Quellen berichten, die lokale Bevölkerung in dieser „Pufferzone“ werde

nun kontrolliert und beschuldigt, sie würden die Aufständischen mit Lebensmitteln versorgen. Einigen wurde verboten, die Lebensmittel in die Orte zu bringen, um eine mögliche Unterstützung zu verhindern.

Aber wie soll die Bevölkerung ein „normales“ Leben führen, wenn sie nicht handeln dürfen?

Es breitet sich Misstrauen unter den Zurückgekehrten aus, vor allem gegenüber Menschen aus anderen Orten und Regionen, aus umkämpften Gebieten. Seit die Frelimo Spitzel in die Orte schickt, haben die Menschen Angst, als Kollaborateure zu gelten und dafür verurteilt zu werden. Hinzu kommt ein genereller Vertrauensverlust gegenüber fast allen staatlichen Organen: Regierung, Polizei, Militär, Justiz.

Aber – das normale Leben soll vorgeführt werden. Gerade wurden 50 Journalist*innen ins Flugzeug gesetzt und nach Cabo Delgado geflogen. In der Reportage von SIC (s.u.) sieht man den Verteidigungsminister, Cristóvão Chume, einen Einwohner nach Saatgutverteilung fragend. Aber bei den bohrenden Fragen nach Mitwisserschaft in Bezug auf die Aufständischen kommt: „das ist ein Geheimnis“, „die kennt keiner von uns“. Obwohl er vorher zugab, dass es Söhne der Familien seien. Was soll der arme Mann denn vor der Kamera und vor dem Minister sagen?

Boia Efraim Junior, Psychologe, der mit seinen Kolleg*innen der Organisation „Reconstruindo a Esperança“ schon damals mit Kindersoldaten arbeitete, betreut in Nacala geflüchtete Menschen. Er appelliert, überall dort wo Betroffene leben, Hilfe anzubieten. Er erzählte von dem Vater, der auf dem Feld vor den Augen seiner Kinder gestohlen hatte, um ihnen etwas Essen geben zu können und dabei die Werte, die ihm eigentlich heilig sind, zerstören musste, um überleben zu können. Im Angesichte seiner Kinder. Boia E. Junior erinnerte aber auch daran, dass es in Mosambik viele Erfahrungen mit dem Heilen kollektiver Wunden gäbe. Daraus kann geschöpft werden. Damit kann und sollte gearbeitet werden.

Hin zu einem Leben, das vielleicht in Richtung „normales Leben“ geht. Die Menschen haben Erfahrung darin. Die anderen Kriege liegen noch nicht so lange zurück.

Zahlen

Das Welternährungsprogramm (WFP) meldet im April 2023, dass 1,65 Mio. Menschen im Norden Mosambiks in Ernährungsunsicherheit lebten, an 986.000 wurden im Januar und Februar Lebensmittel abgegeben. Für weitere Verteilungen bis September 2023 seien 74 Mio. USD angefordert. Offensichtlich wurde seit März keine Lebensmittelhilfe mehr gegeben.

Auch die Internationale Organisation für Migration (IOM) veröffentlichte bisher (Ende Juni) nur die Angaben des Mobility Tracking Assessment (MTA, 18. Runde). Danach galten zu dem Zeitpunkt noch 834.304 Menschen als intern Vertriebene – davon 781.679 in der Provinz Cabo Delgado, 48.635 in der Provinz Nampula und knapp 4.000 in Niassa. Mit 167.000 Menschen lebte die größte Anzahl in der Stadt Pemba, es folgten die Distrikte Metuge mit ca. 140.000 und Mueda mit knapp 89.000 Vertriebenen. Inzwischen würden mehr als ein Drittel (35%) in Flüchtlingscamps leben – deutlich mehr als zu Beginn der großen Flucht – aber immerhin zwei Drittel in „aufnehmenden Gemeinden“.

Rechnet man mit diesen Zahlen wären im Vergleich zur 17. Runde mit noch 950.000 IDPs ca. 115.000 Menschen Ende März bereits in ihre Heimatorte zurückgekehrt. Andererseits spricht der Bericht von 420.000 Zurückgekehrten, von denen allein 200.000 in die Orte Moçimboa da Praia und Palma zurückgekehrt seien, die durch ruandisches Militär gesichert sind. Diese Diskrepanz kann nicht geklärt werden. IOM geht davon aus, dass rund 15% der Zurückgekehrten spezielle psychologische und medizinische Versorgung benötigen würden.

Cabo Ligado (ACLEDD, Zitamar News und Mediafax) vermeldet für den Zeitraum von 2017 bis zum 25. Juni 2023 insgesamt 1.652 Zwischenfälle, bei denen 4.698 Menschen getötet worden seien, davon 2.018 Zivilist*innen.

Resumee

Es kann mit all diesen Verwerfungen kein „normales Leben wie vorher“ in Cabo Delgado geben. Weder in der durch ruandisches Militär gesicherten Zone noch in der Pufferzone drumherum und auch nicht in all den anderen Distrikten, in die Menschen geflüchtet sind und von ihren traumatischen Erfahrungen erzählen. Aber es muss auf bessere Bedingungen hingearbeitet werden. Erfahrungen sind vorhanden. Weltbankgeld wurde bewilligt. Was fehlt?

Petra Aschoff lebte von 2003 bis 2010 in Mosambik, arbeitete neun Jahre als Referentin für die lusophonen Länder bei Brot für die Welt und engagiert sich im Vorstand des KKM. Sie berichtet regelmäßig im Rundbrief über die Situation in Cabo Delgado, insbesondere der Geflüchteten.

Berichte und Studien

Webinar OMR „Como está Cabo Delgado?“, 4. Juli 2023: <https://onedrive.live.com/?authkey=%21AE0jHV0094ed8Mk&id=A7F8Fo2DA5F9E451%21391&cid=A7F8Fo2DA5F9E451>

Cabo Ligado Monthly: <https://www.cabodelgado.com/monthly-reports/cabo-ligado-monthly-may-2023>

Rufin-Bericht auf der Website von TotalEnergies (englisch), Mai 2023: https://totalenergies.com/sites/g/files/nytnzq121/files/documents/2023-05/Mozambique_LNG_report.pdf

Aktionsplan von Rufin (englisch), Mai 2023: https://totalenergies.com/sites/g/files/nytnzq121/files/documents/2023-05/Mozambique_LNG_action_plan.pdf

OMR – Diskussion des Rufin-Berichts, 23. Mai 2023: https://omrmz.org/destaque_rural/dr-237-solucoes-palativas-da-totalenergies-para-problemas-de-extractivismo-reflexoes-sobre-o-relatorio-de-jean-christophe-rufin-english-version-available/

SIC-Reportage in portugiesisch, 6. Juli 2023: https://sicnoticias.pt/programas/reportagemespecial/2023-07-06-Cabo-Delgado---ricos-miseraveis-populacao-regressa-a-provincia-a-medo-7f79d598?utm_source=caixa-na-sicnoticias

CDD, Oktober 2022: <https://cddmoz.org/wp-content/uploads/2020/07/Evolution-of-Violent-Extremism-in-Nort-hern-Mozambique.pdf>

Mozambique-Skandal der Credit Suisse

Vorbote ihres Untergangs

Nachdem die Machenschaften der Credit Suisse-Führung jetzt auch die Schweiz in Mitleidenschaft ziehen, ist es an der Zeit sich wieder dem Mozambique-Skandal zuwenden, der ein ganzes Land weiter in die Armut stürzte. Thomas Kesselring hat sich seit Bekanntwerden der Geheimkredite für die Aufarbeitung dieses Skandals eingesetzt.

Von Thomas Kesselring

Der Mozambique-Skandal war einer der grössten Skandale, in welche die Credit Suisse (CS) verwickelt war. Und er gilt als der am schwersten wiegende Wirtschaftsskandal in Subsahara-Afrika der letzten Jahrzehnte. Die Zeichnung der Bürgschaften für Kredite an halbstaatliche Firmen verstießen gegen die Verfassung Mozambiques. Sie hätten vom dortigen Parlament abgesegnet werden müssen, aber das Parlament war umgangen worden. Trotzdem verkündete die CS in ganzseitigen Zeitungsinserten, sie halte sich «an die Gesetze aller Länder».

Im Namen von *Rat Kontrapunkt* publizierte Ende 2016 der Wirtschaftsethiker Peter Ulrich mit mir zusammen ein Inserat mit einem offenen Brief an die CS-Spitze mit Fragen zu den Umständen der Kreditvergabe in Mozambique. Fünfzig bekannte Persönlichkeiten aus der Schweiz hatten den Brief mitunterzeichnet. Die CS reagierte mit Schweigen.

Mehrfach stellte ich auf CS-Generalversammlungen Fragen an den Verwaltungsrat. Die Antworten von Präsident Urs Rohner klangen so, als nähme er die Fragen gar nicht wirklich ernst. Auf einer Aktionärsversammlung im Mai 2017, in der es um die Zustimmung zu einer Kapitalaufstockung ging, wies ich auf die aus dem Mozambique-Debakel resultierenden Sammelklagen aus den USA

hin. Präsident Rohner unterbrach mich: «Das tue jetzt nichts zur Sache, es gehe lediglich um die Kapitalaufstockung.»

Zwei Jahre später – drei Investmentbanker der CS London waren inzwischen von einem New Yorker Gericht in der Mozambique-Angelegenheit angeklagt – wollte sich Rohner nicht mehr an meine Interventionen erinnern: Er sei schockiert über das Vorgefallene, er habe aber erst aus der amerikanischen Anklageschrift davon erfahren. Die drei Banker hätten selbständig und kriminell gehandelt, man sei von ihnen arglistig getäuscht worden.

Schwache Reaktionen der juristischen Behörden

Jahrelang hüllten sich die Aufsichtsbehörde *Finma* und die Bundesanwaltschaft in Schweigen. Im Oktober 2021 – fünfeinhalb Jahre, nachdem ein Artikel im *Wall Street Journal international* Ausmaß und Tragweite des Skandals bekannt gemacht hatte – äusserte sich die *Finma* erstmals zum Fall und versteckte sich dabei im Windschatten der Bankenaufsichts-Organe der USA und Englands. Diese auferlegten der CS zeitgleich eine Buße von 500 Millionen Dollar wegen Täuschung der Bonds-Käuferschaft plus eine Senkung der Schuldforderungen an Mozambique von 200 Millionen wegen der Schmiergelder, die die Kredite ermöglicht hatten. Die *Finma* beschränkte sich auf einen Rüffel.

Schon im April 2019 hatte *Public Eye* in Sachen Mozambique eine Strafanzeige gegen die CS eingereicht. Einige Monate später meldete die Bundesanwaltschaft, sie ermittle gegen unbekannt. Viel mehr als das hat sie meines Wissens auch später nicht mehr verlauten lassen.

Desinteresse und Überforderung der Medien

Die Medien verlangten von der CS nie, den Skandal aufzuklären und den angerichteten Schaden zu begrenzen. Im Gegensatz dazu informierten und kommentierten die Medien breit über die Abstürze mit *Greensill* und *Archegos*, bei denen es um den Verlust von einigen Milliarden ging. Im Fall Mozambique geriet ein ganzes Land mit 31 Millionen Einwohnern in eine jahrelang anhaltende wirtschaftliche Schiefelage. Mindestens eine Million Menschen rutschten in die absolute Armut ab. Im Bildungs- und im Gesundheitswesen wurde gespart, die Sterblichkeit nahm zu. Die Auswirkungen des Mozambique-Skandals waren wesentlich grösser als die Folgen von *Greensill* und *Archegos*.

Auch in den jetzigen Rückblicken auf die Management-Fehler der CS-Führung erwähnen die Medien den Mozambique-Skandal fast nie.

Massiver Druck auf kritische Medien

Der Mozambique-Skandal hat andererseits einmal mehr gezeigt, wie mächtige Firmen versuchen, eine kritische Berichterstattung abzuwürgen. Wegen der Berichte zum Mozambique-Debakel erhielten Infosperber und ich als Autor Drohbriefe, allerdings nicht von der CS, sondern von der in den Skandal involvierten libanesischen Schiffbaufirma Prinvest. Infosperber erhielt eingeschriebene Post und E-Mails von zwei der teuersten internationalen Anwaltskanzleien sowie zwei großen PR-Unternehmen in London. Den vollständigen Druckversuch dokumentierte Infosperber im Artikel «Konzernbesitzer Iskandar Safa wollte Infosperber einschüchtern» (verfügbar auf www.infosperber.ch).

In den letzten Monaten musste sich auch in Acht nehmen, wer Schlechtes über die CS berichtete. Im Dezember 2022 verklagte CS-Präsident Axel Lehmann die Plattform Inside Paradeplatz und kurz darauf auch noch die Medien, die am 20. Februar 2022 unter Swissleaks eine Zusammenstellung mehrerer CS-Skandale in Erinnerung riefen. Als klar wurde, dass das schlingende Schiff nicht mehr auf Kurs zu bringen war, suchte man Sündenböcke bei den Medien.



Foto: Claudio Schwarz / unsplash.com

Parallelen zwischen der Mozambique-Affäre und der Abwicklung der Credit Suisse

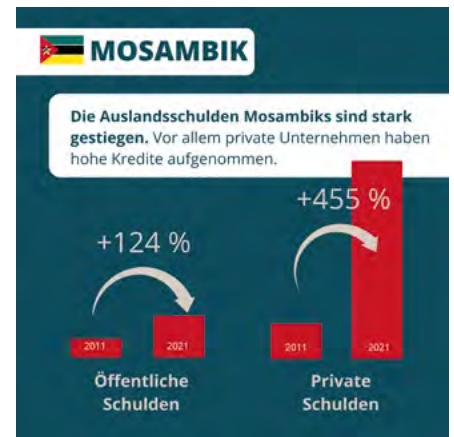
Zwischen dem Milliarden-Kreditskandal und dem CS-Untergang fallen Gemeinsamkeiten auf: die Passivität in der Schweiz und das Handeln auf Druck aus dem Ausland. Bei den Enthüllungen zum Mozambique-Skandal kamen sämtliche Hinweise von ausserhalb der Landesgrenzen – meistens aus den USA, obwohl diese am Skandal gar nicht aktiv beteiligt waren: vom Wallstreet Journal, von der Audit-Firma Kroll, vom US-Justizministerium, von der US-Finanzmarktaufsicht (in diesem Fall wirkte die englische Börsenaufsicht mit). Die zuständigen Schweizer Institutionen hingegen – Finma, Bundesverwaltung, Bundesrat – hielten sich jahrelang zurück. Ihre wenigen Statements waren zahnlos. Noch immer befassen sich in mehreren Ländern – USA, England, Südafrika, Mozambique – Gerichte mit der Mozambique-Affäre. In der Schweiz – Sitz der CS (d. Red. jetzt UBS) und zweier weiterer in den Skandal verwickelter Firmen – befasst sich hingegen kein Gericht mit den Ereignissen.

Ein ähnliches Bild bietet sich, wenn man das Schicksal der CS in ihren letzten Wochen betrachtet: Das Vertrauen in die Bank ist im Ausland viel früher geschwunden als in der Schweiz, wo noch zwei Tage vor dem Grounding CS-Aktien gekauft wurden. Die massiven Geldabflüsse, bis zu 10 Milliarden pro Tag, gingen offensichtlich vom Ausland aus – vor allem von südostasiatischen Ländern. Als es brenzlich wurde, traten die Wirtschaftsminister*innen diverser Länder in Aktion und instruierten den Bundesrat, was er zu tun habe. Die angekündigte Too-big-to-fail-Regel wurde im Interesse der Finanzmärkte der USA und der EU in der Schublade gelassen und eine ganz andere, nie zuvor diskutierte «Lösung» mit Notrecht durchgesetzt.

Leicht gekürzte Fassung durch das Afrika-Bulletin des Beitrags von Thomas Kesselring im Infosperber vom 22. März 2023. Wir bedanken uns für die Genehmigung bei Thomas Kesselring und dem Afrika-Bulletin.

Thomas Kesselring ist emeritierter Professor für Philosophie, Ethik, Multikulturalität und Ökologie an der Pädagogischen Hochschule Bern und Privatdozent für Philosophie an der Universität Bern. Er unterrichtete jahrelang an einer Universität in Mozambique und befasst sich seit 2016 mit dem Kreditskandal der Credit Suisse. Der Originalbeitrag erschien im Infosperber vom 22. März 2023 und wurde für die Veröffentlichung im Afrika-Bulletin leicht gekürzt. Kontakt: thokessel@gmail.com.

Seit Januar 2023 können Sie uns auf Instagram unter @kkmosambik folgen. Gemeinsam mit dem deutschen Entschuldungsbündnis erlassjahr.de hat der KKM im Frühjahr 2023 eine Social-Media-Kampagne zum Thema „Schulden in Mosambik“ erstellt und veröffentlicht.



Der Mozambique-Skandal der Credit Suisse im Überblick

2013

Die CS London vergibt einen Kredit von 1,004 Milliarden US-Dollar an die libanesische Schiffbaufirma Prinvest, die angeblich eine Fischereiflotte, vor allem aber ein militärisches Küstenschutzprojekt in Mozambique bauen will. Die russische Staatsbank VTB beteiligt sich mit weiteren 1,003 Milliarden an diesem Deal. An zwei von drei Krediten sind die CS und VTB beide beteiligt.

Ein hoher Mitarbeiter der Londoner CS-Filiale, der gegen die Kreditvergabe an Prinvest von Anfang an mit guten Gründen sein Veto einlegt, wird entlassen. „Wegen einer internen Umstrukturierung“, wie es im Banken-Jargon heisst.

Für das Kreditgeschäft fließen 200 Millionen US-Dollar an Schmiergeldern, davon ein ansehnlicher Teil an die drei verantwortlichen Investmentbanker der CS London. Diese verlassen im August 2013 die Bank und gründen in der Zürcher Altstadt eine Zweigfirma von Prinvest, welche die finanziellen Transaktionen im Zusammenhang mit dem Mozambique-Projekt abwickelt. Sie wird Ende 2016 aufgelöst.

Die CS- und VTB-Kredite auf Rechnung von Mozambique sind allesamt verfassungswidrig und werden vor dem mozambikanischen Parlament geheim gehalten. Auch die Gläubigerländer, IWF und Weltbank sind entgegen den Vereinbarungen nicht informiert.

2016

Im April deckt das Wallstreet Journal die Existenz der Kredite auf. Die Verwicklung der CS wird jetzt international publik. IWF, Weltbank und die Geberländer, darunter auch die Schweiz, frieren ihre Entwicklungshilfe für Mozambique ein. Das Land muss Insolvenz anmelden.

Für die Bevölkerung beginnt eine jahrelange Hungerkur. Schätzungsweise eine Million Menschen versinken in absoluter Armut.

Ab 2016

Prinvest liefert Fischerei- und Küstenschutzboote aus. Sie gelten aber als unbrauchbar und verrostet im Hafen von Maputo. Die Audit-Firma hält sie zudem für massiv überbeuert.

2019

Die drei verantwortlichen CS-Banker bekennen sich vor einem New Yorker Gericht schuldig. In Mozambique werden an die zwanzig am Skandal beteiligte Personen festgenommen.

2021/22

In einem ausgedehnten Gerichtsverfahren in Maputo werden die meisten Angeklagten verurteilt. (siehe Afrika-Bulletin Nr. 189)

Ab 2017

Am Genfer See hat eine weitere Filiale des Schiffbauers Prinvest ihren Hauptsitz. Ihr Präsident gehört zu den Ideengebern des Küstenschutzprojekts, das sich zum Skandal auswuchs.

2023

Der Londoner High Court befasst sich mit den eingegangenen Klagen und Gegenklagen. Die Gläubiger, die einen Teil der Kredite finanzierten und von der CS getäuscht wurden, bereiten eine Sammelklage gegen die verantwortliche Schweizer Bank vor. Die Verhandlungen sind auf September/Oktober 2023 angesetzt. Die Forderungen werden auf 500 bis 1.000 Millionen Dollar geschätzt.

Terror, Gas und Staatsversagen

Im Gespräch mit Winfried Borowczak

In seinem Buch „Terror, Gas und Staatsversagen“ beschreibt Winfried Borowczak die „Anatomie eines radikal-islamischen Aufstandes in Nordmosambik“. Im Gespräch mit Rainer Tump gibt der Autor einen Einblick in seine Erkenntnisse, die er aus der Analyse des Konflikts in Cabo Delgado gewann.

Von Rainer Tump

Rainer Tump (RT): „Mit ‚Terror, Gas und Staatsversagen‘ liegt erstmals eine umfassende Analyse der Ursachen und Auswirkungen des Konflikts in Cabo Delgado vor. Waren die Ergebnisse der Recherche erwartbar gewesen oder gab es auch Überraschungen während der Arbeit an diesem Buch?

Winfried Borowczak (WB): Die größte Überraschung – im Nachhinein – war sicher die, dass es keine größeren Überraschungen gab, von einigen Detailerkennnissen abgesehen. Ein politisch-ökonomisches Regime wie das der seit 48 Jahren herrschenden Partei Frelimo, dass es in diesen 48 Jahren nicht geschafft hat, Mosambik aus der Gruppe der zehn ärmsten Länder der Welt herauszuführen, solch ein Regime und ihr Staat sind einem Aufstand wie dem in Cabo Delgado allein nicht gewachsen, können ihn allein nicht beenden. Das war klar von Beginn an. Detailüberraschungen? Die totale Schwäche und Performance der mosambikanischen Sicherheitskräfte, die völlige Abwesenheit des Geheimdienstes bei der Bekämpfung der Aufständischen und das schnelle Scheitern der Wagner-Söldner nach nur sechs Monaten und ihr sang- und klangloser Abzug in 2020.

RT: Bei der Suche nach den tieferen Ursachen des Konflikts geht das Buch auch auf die Bedeutung von Ethnizität und Religion ein. Wie bedeutend sind diese Faktoren?

WB: Ich halte sie für Faktoren zweiter Ordnung. Zentral für den Konflikt sind sozio-ökonomische Faktoren, insbesondere die Le-

bensperspektive für Jugendliche und junge Erwachsene. Die Aussicht auf ausreichend Einkommen, Auskommen und ein Leben in Würde sind für die Masse junger Menschen in Cabo Delgado extrem gering. Dass diese „Jugendrevolte“ sich in eine pervertiertes religiöses Gewand kleidet, ist bei einer weiterhin in Teilen traditionellen Gesellschaft nicht überraschend.

Die gigantischen Gasvorkommen vor der Küste Cabo Delgados und die ersten Konsequenzen ab etwa 2016 wie massive Landvertreibungen zum Bau von Infrastrukturen zur Gasförderung, die Herausbildung einer glitzernden Konsumgesellschaft für einige wenige, meistens Fremde, in einer, wie gesagt, traditionellen Gesellschaft, all das hat die Konfliktlage noch verschärft. Die relative Privilegierung der überwiegend katholischen Makonde gegenüber den muslimischen Mwani und den etwa zur Hälfte ebenfalls muslimischen Makua mag ebenfalls zu diesem Cocktail aus Wut und Ressentiment gegenüber der herrschenden Ordnung beigetragen haben. Dennoch: Bislang ist es den Aufständischen nicht gelungen, ihrer Aggression in den Augen der mosambikanischen Gesellschaft eine explizit religiöse Prägung zu geben.

RT: Könnte ein interreligiöser Dialog zu einer Deeskalation beitragen?

WB: Ja, allerdings weniger zu einer Deeskalation im Sinne einer Befriedung der Provinz, sondern eher im Sinne einer Delegitimierung der Aufständischen. Die Teilnahme muslimischer Vertreter an einem solchen Dialog würde zeigen, dass es sich eben nicht um einen religiösen, sondern um einen sozio-ökonomischen und damit letztlich politischen Konflikt handelt. Solch ein Dialog findet punktuell auch schon statt.

RT: Die meist jungen Kämpfer der Al-Shabaab, wie sie von der Bevölkerung genannt werden, gehen ein hohes Risiko für Leib und Leben ein. Seit dem Eingreifen der Armee Ruandas Mitte 2021 sind viele von ihnen getötet worden. Was macht es für die Aufständischen dennoch so attraktiv, dass viele weiterhin dieses Risiko eingehen?

WB: Ehrlich gesagt, wir wissen es nicht genau. Es gibt bis dato keine umfangreiche, repräsentative Untersuchung zu den genauen Motiven der Al-Shabaab-Kämpfer. Es gibt ein paar biographische Studien zu einzelnen von ihnen, dazu kommen Sekundärquellen wie Aussagen der Polizei, wenn wieder einmal ein Bus voller Rekruten auf dem Weg ins Kampfgebiet gestoppt werden konnte. Auch gibt es unsystematische Aussagen von lokalen Politikern über mögliche Motivationen von jungen Männern ihrer Gemeinden, die zur Al-Shabaab gegangen sind. All das und noch weitere Einzelinformationen ergeben das Bild, das ich in meiner Antwort auf die zweite Frage gezeichnet habe. Die Dechiffrierung dieses Konflikts erfordert noch viel Arbeit.

RT: Hat sich die Strategie der – wie auch immer – an diesem Konflikt beteiligten Akteure seit Drucklegung des Buches im Februar dieses Jahres verändert, weiterentwickelt?

WB: Seit etwa Januar/Februar ist der Konflikt definitiv in eine neue, eine dritte Phase getreten. Deren drei wichtigsten Phänomene sind: (1) Die nunmehr sichtbare Herausbildung einer vom ruandischen Militär gesicherten Zone längs des Indischen Ozeans von rund 100 x 25 Kilometer zwischen *Palma/Afungi* im Norden und *Mocimboa da Praia* im Süden, allerdings bei gleichzeitiger Fortführung von Überfällen, Scharmützeln und bisweilen auch größeren Gefechten in anderen Teilen der Provinz.

(2) Zumindest Teile der Aufständischen haben eine „Charmeoffensive“ gegenüber der Bevölkerung insbesondere in der Küstenzone begonnen. Sie kommen nunmehr in die Dörfer, morden und brandschatzen aber nicht mehr, sondern **kaufen** Lebensmittel, agitieren die Menschen und versuchen sie für ihre Variante des Islam zu gewinnen. Der Staat und die Gaskonzerne kontern, indem ersterer mühsam staatliche Dienste zurückzubringen versucht und letztere dringend benötigte Dinge, wie z.B. Schulmaterial oder Fahrräder an Teile der Bevölkerung verteilen.

(3) Der Gaskonzern TotalEnergies hat mit der organisatorischen, kommunikativen und legitimatorischen Wiederaufnahme der Arbeiten an der Konstruktion der Infrastrukturen zur Gasförderung und -verflüssigung begonnen, ohne den im April 2021 verhängten Baustoff aufgrund „höherer Gewalt“ bislang formell aufzuheben.

RT: Gibt es realistische Chancen, dass der Konflikt in diesem oder im nächsten Jahr endet oder doch soweit eingedämmt wird, dass die geflohenen Menschen – immerhin rund 1,4 Millionen – zurückkehren können?

WB: Menschen kehren bereits zurück, rund 0,4 Millionen nach UN-Angaben. Allerdings finden sie in ihren Herkunftsorten äußerste prekäre Verhältnisse vor: beschädigte oder zerstörte Hütten und Häuser, verwilderte Felder, Fischer haben keine Boote mehr. Dazu kommen unzureichende öffentliche Infrastrukturen und Dienste wie Gesundheitsposten, Schulen und Verwaltungen. Die Wirtschaft liegt am Boden. Auch die Zurückgekehrten benötigen oftmals noch Nahrungsmittelhilfe. Und der Krieg geht weiter, auf niedrigem Niveau, aber weiterhin mit einzelnen Überfällen, mit Einschränkungen der Bewegungsfreiheit und einer gefesselten Wirtschaft und Gesellschaft.

Exposee zum Buch

Seit Oktober 2017 tobt in der Provinz Cabo Delgado im äußersten Norden Mosambiks ein brutaler Guerillakrieg. Radikal-islamische Aufständische überfallen Städte, Dörfer und Weiler, sie morden Frauen und Männer, Kinder und Alte, brandschatzen Häuser und Hütten, Schulen und Krankenstationen. Das Ziel der Gotteskrieger sei ein Kalifat unter dem Gesetz der Scharia, so sagen sie. Doch ihre makabre Bilanz bis heute ist eine andere: über viertausend Tote, über eine Million Geflüchtete. Wie konnte es so weit kommen, was sind die Gründe dieses Schreckens und warum ist der mosambikanische Staat, sind seine Sicherheitskräfte und ihre ausländischen Verbündeten bis heute nicht in der Lage, den Aufstand niederzuschlagen, Cabo Delgado zu befrieden? All diesen Fragen geht das vorliegende Buch nach. Beleuchtet werden die historisch-kulturellen Gründe des Konflikts, die politische Ökonomie der Provinz Cabo



Foto: Titelbild zum Buch

Delgado, der militärische Konflikt selbst sowie die Interessen unterschiedlicher Akteure, darunter weltweit agierende Rohstoffkonzerne und Regierungen anderer Länder, in denen diese Konzerne ihren Firmensitz haben. Die mosambikanische Regierung erscheint in diesem Konflikt nur noch wie getrieben.

Winfried Borowczak studierte Geographie und Sozialwissenschaft, Promotion in Soziologie. 1984 besuchte er erstmals Mosambik und bereiste das Land in den folgenden Jahrzehnten immer wieder als Berater und Gutachter in der internationalen Entwicklungszusammenarbeit, darunter auch Cabo Delgado. In den 1990er Jahren lebte er mehrere Jahre in Mosambik und arbeitete für die dortige Regierung. Seit den 2000er Jahren hat er zu Mosambik geforscht und zahlreiche Artikel und Aufsätze veröffentlicht. Fragen von Entwicklung und Unterentwicklung, die Rolle von Eliten und Zivilgesellschaft, die Funktion staatlicher Institutionen und state capture standen und stehen dabei im Zentrum seines Interesses. Der Konflikt in Nordmosambik ist für ihn eine logische Konsequenz von Staatsversagen und ein wahrscheinlicher Weg in eine verfestigte Unterentwicklung. Der Autor lebt in Bielefeld.

Rainer Tump ist freiberuflicher entwicklungspolitischer Berater mit Schwerpunkt Südliches Afrika und war von 1988 bis 1994 Geschäftsführer des Koordinierungskreis Mosambik.

Endlich Anerkennung?

Menschenrechtsausschuss berät über Vertragsarbeiter*innen

Die neue und letzte Phase des Ringens um Respekt und Anerkennung hat begonnen.

Der Menschenrechtsausschuss des Deutschen Bundestages berät über die Situation der Vertragsarbeiter*innen.

Von Hans-Joachim Döring

Die Sitzung im April 2023

Am 28. April berichtete der Pressedienst des Deutschen Bundestages nach einer Sitzung des Menschenrechtsausschusses: „Vertreter*innen aller Fraktionen äußerten Anerkennung für das erlittene Unrecht der ehemaligen Vertragsarbeiter*innen aus Mosambik in der DDR.“ In der Beratung hatte einleitend die SED-Opferbeauftragte beim Deutschen Bundestag, **Evelyn Zupke**, dringlich eine Entschädigung der früheren mosambikanischen Vertragsarbeiterinnen und Vertragsarbeiter gefordert. Sie führte aus: „Viele der etwa 17.000 Frauen und Männer, die dort zwischen 1979 und 1989 unter anderem im Braunkohle- oder Kupferbergbau, in der Landwirtschaft oder Textilindustrie tätig waren, seien bereits verstorben. Tausende jedoch warteten noch auf zugesagte Leistungen und eine Anerkennung, so die Ombudsfrau für die Opfer der SED-Diktatur bei einem Gespräch im Ausschuss für Menschenrechte und humanitäre Hilfe. Zupke appellierte an die Abgeordneten, sich gegenüber der Bundesregierung für baldige Lösung einzusetzen. Aufgrund des Alters der Betroffenen sei Eile geboten. Die Vertragsarbeiter*innen seien „Opfer zweier totalitärer Staaten, die über ihre Köpfe hinweg über sie entschieden und benachteiligt haben“. Es gehe um die Verletzung von Menschenrechten.

Den Vertragsarbeiter*innen, die auf Basis eines 1979 geschlossenen Staatsvertrags zwischen der DDR und der Volksrepublik Mosambik nach Ostdeutschland kamen, sei eine Ausbildung versprochen worden, tatsächlich hätten sie vor allem körperlich anstrengende Tätigkeiten verrichten müssen, so Zupke. Zudem erhielten sie nur einen Teil ihres Lohns: Zur Tilgung von Schulden Mosambiks behielt die DDR 25 bis 60 Prozent des Lohns oberhalb eines Sockelbetrags von 350 DDR-Mark ein. Den Arbeiter*innen versicherte man, dass sie diesen Restbetrag nach ihrer Rückkehr in Mosambik ausgezahlt bekämen. Dies sei aber nicht geschehen, betonte die SED-Opferbeauftragte. Ungeklärt seien auch Rentenansprüche. Diese hätten eigentlich in das mosambikanische Ren-

tensystem überführt werden sollen, aber auch das sei nicht passiert.

Nach dem Zusammenbruch der DDR habe die Bundesrepublik in den 1990er Jahren im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit Zahlungen an Mosambik geleistet – auch mit dem Ziel, den ehemaligen Vertragsarbeiter*innen zu helfen, erklärte Zupke. Doch das Geld sei wahrscheinlich durch Korruption verloren gegangen und den Betroffenen nie zugutegekommen.

Zu einer rein innermosambikanischen Angelegenheit werde der Fall dadurch nicht, so die Opferbeauftragte. Die Geschichte der Vertragsarbeiter*innen sei ein Teil deutscher Geschichte. Sie betonte, wie schon bei einem öffentlichen Fachgespräch mit Betroffenen, Experten und Politikern Ende Januar im Bundestag, die historische Verantwortung Deutschlands. Trotz der bereits geleisteten Zahlungen durch die damalige Bundesregierung sei das Ziel, die Vertragsarbeiter*innen ausreichend zu unterstützen, nicht erreicht worden. Ihnen sei in Deutschland Unrecht widerfahren, in der Heimat würden sie bis heute als „Madgermanes“ diffamiert. Die Mehrheit von ihnen lebe zudem in prekären Verhältnissen.¹

Das Fachgespräch im Januar 2023

Dieser Sitzung des Menschenrechtsausschusses war am 19.02.2023 ein Fachgespräch zu den offenen Fragen der Vertragsarbeiter*innen aus Mosambik in Bundestag vorausgegangen. Dieses hatte die Opferbeauftragte des Bundestages mit Unterstützung des Fortsetzungsausschusses „Respekt und Anerkennung“ vorbereitet. Auf dem Fachgespräch sagte **Markus Meckel**, Außenminister der letzten und demokratisch gewählten Regierung der DDR und Vorsitzender des Stiftungsrates der Bundesstiftung zur Aufarbeitung der SED-Diktatur: „Das Schicksal der mosambikanischen Vertragsarbeiter sei die Geschichte einer vergessenen Opfergruppe. Zum Unrecht während der DDR seien Fehler im deutschen Einigungsprozesses gekommen. In der Schnelle des Einigungsprozesses habe man Dinge, die man zugesagt hatte, nicht mehr sauber und vollständig umsetzen können.

Das Thema habe nun, nach 33 Jahren, eine hohe Dringlichkeit. Jenseits von rechtlichen und finanziellen Fragen habe Deutschland eine moralische Verantwortung. Er hoffe, dass das jetzt vom Parlament aufgegriffen werde. Es gelte Entschädigungen für entgangene Lohnzahlungen zu leisten, Rentenansprüche zu prüfen, aber auch darum, diesen Teil der deutschen Geschichte stärker ins öffentliche Bewusstsein zu rücken.“

Als Vertreter der betroffenen Vertragsarbeiter*innen und Co-Vorsitzender des Fortsetzungsausschusses „Respekt und Anerkennung“ berichtete **Adelino Massuvira**: „Er sei nun 61 Jahre alt, aber viele seiner Landsleute würden schon nicht mehr leben. Es gehe darum, den Verbliebenen, aber auch den Hinterbliebenen, nun rasch zu helfen. ‚Lassen Sie nicht zu, dass sich das Problem auf biologische Weise löst.‘ Die systematisch um ihre Rechte gebrachten

1 Quelle: <https://www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-945228>



Foto © Deutscher Bundestag / Marc Beckmann

Vertragsarbeiterinnen und Vertragsarbeiter seien auch ein Menschenrechtsthema. In der DDR hätten die Vertragsarbeiter*innen keine Lobby gehabt. Die Gewerkschaft habe sich nicht gekümmert, ob Löhne ausgezahlt wurden, und auch nicht darum, wohin die Gelder aus Deutschland gingen. Rückkehrer*innen hätten in Mosambik keine Wiedereingliederung erfahren, sondern seien auf Ablehnung und Verachtung gestoßen. Sie hatten nichts in der Hand, ihre Arbeitszeugnisse seien ihnen abgenommen worden.

Erst jetzt erfahren wir Aufmerksamkeit, von der Evangelischen Kirche Mitteldeutschland über die Stiftung Aufarbeitung bis hin zum persönlichen Einsatz Einzelner. Die Bundesregierung habe die Angelegenheit bislang als abgeschlossen betrachtet und als innere Angelegenheit Mosambiks. Aber das Versprechen, dass die ehemaligen Vertragsarbeiter*innen ihr Geld ausgezahlt bekommen, ist nicht vollumfänglich geschehen. Deutschland habe Geld an eine korrupte Regierung überwiesen. Das Thema müsse nun politisch aufgearbeitet werden. Über Entschädigungszahlungen und einen Hilfsfonds hinaus müsse es darum gehen, das getrübbte Image der ehemaligen Vertragsarbeiter*innen zu verbessern, ihre Leistungen zu würdigen.“ So der Pressedienst des Bundestages.²

Das Gutachten vom Juli 2022

Auf dem Fachgespräch erläutert die Soziologin Uta Rüchel Kernpunkte aus ihrem Gutachten „Darstellung der offenen Fragen in Bezug auf den Einsatz mosambikanischer Vertragsarbeiter:innen in der DDR“.³

Unter anderem führt sie im Gutachten aus: „Vor diesem Hintergrund ist entschieden auf die politisch-moralische Verantwortung der Bundesregierung zu verweisen und aus humanitären Gründen auf schnelles Handeln zu dringen. Insbesondere sind vor allem Möglichkeiten von Entschädigungen nach einem vereinfachten und pauschalisierten Verfahren bzw. Entschädigungen aus sozialen und humanitären Gründen dringend zu prüfen. Politik, Verwaltung und Justiz haben in den letzten Jahrzehnten verschiedene opfergruppenspezifische Verfahren gefunden und ermöglicht.“

Grundlegend braucht es den politischen Willen, geschehenes Unrecht auch öffentlich anzuerkennen und die Bereitschaft zu ver-

antwortungsbewusstem humanitärem Handeln. Für die Betroffenen wäre das ein wichtiges Zeichen von Respekt und Anerkennung ihrer Leistungen.

Darüber hinaus könnte als konkrete Maßnahme eine Stiftung gegründet werden, die vergleichbar mit der Stiftung Erinnerung, Verantwortung und Zukunft (EVZ) nachhaltige Projekte in Mosambik fördert – besonders für ehemalige Vertragsarbeiter:innen und ihre Kinder, ggf. aber auch für andere in prekären Verhältnissen lebende Menschen. Die aus der Verantwortung für die Vertragsarbeiter:innen herrührenden Maßnahmen würden damit der mosambikanischen Gesellschaft insgesamt zugutekommen.“

Die Tagung im Februar 2019

Diesen erneuten politischen und parlamentarischen Aktivitäten und der wohl letztmöglichen Phase in Ringen um Würdigung und für Entschädigung der Vertragsarbeiter*innen ging die internationale Tagung „Respekt und Anerkennung für mosambikanische Vertragsarbeiter*innen und Madgermanes“ im Februar 2019 in Magdeburg voraus. Auf ihr berieten Betroffene aus Deutschland und Mosambik, Wissenschaftler*innen und Politiker*innen die hochkomplexe Materie dieser speziellen Arbeitsmigration zwischen der DDR und Mosambik seit 1979.

Auf der Tagung wurden drei Hauptforderungen deutlich herausgearbeitet:

- Eine angemessene Entschädigung für den vorenthaltenen Lohnabzüge in der DDR, die sogenannten „Nettolohnpflichttransfers“; möglichst in einem pauschalisierten, vereinfachten Verfahren
- Klärung der Ansprüche aus und Zugänge zu den Rentenanwartschaften für die in das Sozialsystem der DDR eingezahlten Beträge der einzelnen Vertragsarbeiter*innen
- Gesellschaftliche und politische Würdigung der Leistungen der Vertragsarbeiter*innen und Madgermanes in dieser speziellen Form von Arbeitsmigration und der großen Gruppe von Betroffenen sowie neue Aufmerksamkeit für ihre sozialen Fragen in Deutschland aber auch in Mosambik.

² <https://vertragsarbeit-mosambik-ddr.de/2023/01/20/sed-opferbeauftragte-des-bundestags-unterstuetzt-die-forderung-nach-entschaedigung/>

³ https://vertragsarbeit-mosambik-ddr.de/wp-content/uploads/2022/09/Gutachten_Vertragsarbeiter_2022-09-23_gesamt.pdf

Weitere Informationen zur Tagung finden sich unter:
<https://vertragsarbeit-mosambik-ddr.de/konferenz/>

Was kann die soli-, entwicklungspolitische und dekolonialistische Szene in dieser entscheidenden Phase tun?

Eine bisher einmalige Beschäftigung im Menschenrechtsausschuss bringt noch keine Lösung, auch wenn endlich eine parlamentarische Debatte am richtigen Ort, dem Deutschen Bundestag begonnen hat. Lobbyarbeit durch die geeigneten Netze sind jetzt, in diesem Jahr auf den verschiedenen Ebenen notwendig. Der KKM ist so ein wichtiges und weitreichendes Netzwerk. Jede*r Engagierte für Mosambik und die Menschen in Mosambik und für das südliche Afrika und jedes Mitglied des KKM kann „seine“ Bundestag-abgeordneten um ein Gespräch bitten oder zu den öffentlichen Beratungsstunden gehen, um über diese Betroffenengruppe zu informieren, auf den Prozess hinweisen und um Unterstützung bitten. Zudem kann man sich nach der Beschäftigung zur Sache in der jeweiligen Fraktion erkundigen. Der Menschenrechtsausschuss ist nur ein wichtiger Einstieg. Es geht auch um Sensibilisierung, Information und Gespräche mit Mitgliedern der außenpolitischen, entwicklungspolitischen Ausschüsse und des Finanzausschusses

sowie insbesondere der Regierungsfractionen. Über die Homepage des Fortsetzungsausschusses „Respekt und Anerkennung“ (<https://vertragsarbeit-mosambik-ddr.de>) und etliche weitere Informationsquellen - so kann sich sachdienlich informiert und ausreichend für die Gespräche fit gemacht werden. Eine Entscheidung, in welcher Form eine Anerkennung der durch Unrecht von staatlichen Strukturen entwerteten Lebensleistungen der Vertragsarbeiter*innen erfolgen sollte, muss in dieser Legislatur getroffen und nachhaltig verankert werden. Im anderen Fall wird es keine soziale und keine politische, sondern eine biologische Lösung der offenen Fragen der Vertragsarbeiter*innen aus Mosambik geben, wie es Adelino Masuvira zum Ausdruck brachte.

Hans-Joachim Döring ist Mediator für Wirtschaft und Umwelt (IHK), Beauftragter der EKM für Umwelt und Entwicklung i. R. sowie Co-Vorsitzender des Fortsetzungsausschusses „Respekt und Anerkennung“.

„Ich habe mir die DDR als Paradies vorgestellt“

Hans-Joachim Döring auf den Spuren der Vertragsarbeit in Magdeburg



Es gilt zu berichten von einer sehr empfehlenswerten Ausstellung der Hochschule Magdeburg-Stendal und des Technikmuseums Magdeburg. Imposante fast 130 Besucher*innen waren zur Vernissage am 26. April 2023 ins Technikmuseum geströmt. Die meisten zog wohl der romantisch-nostalgische Titel der Ausstellung an. Viel Biografie schwang da mit.

Diese Ausstellung besticht durch Konzept und Ort. Der Ort: eine alte IndustriewerksgröÙhalle der 20er- oder 30er Jahre des letzten Jahrhunderts, die sich durch die Investitionsschwäche der DDR bis ins neue Jahrtausend retten konnte. Der Geruch – ach was – der Duft war so unbeschreiblich echt: alte Maschinen- und Montagehalle. Zudem war sie vollgestellt mit typischen mechanischen Industrieobjekten. David Macou, der mich begleitete, sagte: „Es riecht wie in Welzow, in meiner Reparaturwerkstatt. Damals.“

Junge Leute, Studenten und Studentinnen im Fachbereich Ingenieurwissenschaften und Industriedesign der Hochschule Magdeburg-Stendal haben angestiftet durch Prof. Dr. Carolin Kollwe die Spuren der Vertragsarbeit in Magdeburg aufgespürt. So entstand ein wertvoller begehbarer Beitrag zur lokalen Geschichte der Arbeitsmigration. Auf Grundlage mehrerer Interviews wurden die Ankunft der Vertragsarbeitenden in der DDR, deren Alltag, die turbulenten Wendejahre und ihr heutiges Schaffen in Magdeburg und Umgebung nachgezeichnet. Die Schau zeigt auch, warum sie trotz Widrigkeiten in Magdeburg eine neue Heimat gefunden haben und bis heute die Stadt mitgestalten.

Neben dem Ort und dem Blick der jungen Leute gewinnt die Ausstellung durch den weiten Länderkanon. Es wird berichtet über Vertragsarbeiter*innen, ihre Motivationen, Freundschaften und Schwierigkeiten unter anderem aus Ungarn, Vietnam und Mosambik. Die Texte sind präzise und die Neugier der Studierenden war groß. Dies vermittelt sich gut. Die Empfehlung: Sehr lohnenswert!

In Kürze

März bis Mai 2023

Mitarbeit von Anna-Lena Stammen, Janine Sorgenfrei & Paula Bünger

LNG-Vorhaben von TotalEnergies in Cabo Delgado

Die schwierigen Verhandlungen zur Wiederaufnahme des Gasprojekts von TotalEnergies in Cabo Delgado werden scheinbar fortgesetzt. Dies verdeutlichen teils widersprüchliche Aussagen, die Ende April zu dem Thema gemacht wurden: Am 26.04. betonte Nyusi auf der Bergbau- und Energiekonferenz in Maputo, die Situation in Cabo Delgado ließe es jederzeit zu, dass TotalEnergies seine Aktivitäten wiederaufnehme. Patrick Pouyanne, CEO von TotalEnergies, sprach auf einer Telefonkonferenz mit Investoren hingegen davon, dass Total keine Eile habe und eine Rückkehr verfrüht sei. Er betonte bereits mehrfach, dass eine Wiederaufnahme des Projektes maßgeblich von der Sicherheit und einer Rückkehr der Normalität in den Distrikten Palma und Mocímboa da Praia abhängt, einem Ende der Korruption und der Menschenrechtsverletzungen sowie der Wiederaufnahme der Behördendienste. Dies war bisher eindeutig nicht der Fall.

TotalEnergies hat sich in Cabo Delgado engagiert, um die Vertrieben und die Unternehmen, insbesondere bei der Rückkehr nach Palma, zu unterstützen. Seit Anfang des Jahres verhandelt Pouyannes Vertreter Jean-Christophe Rufin mit der mosambikanischen Regierung, wahrscheinlich vor allem über die Kontrolle von Geld und Entwicklung und darüber, wieviel Geld an die Frelimo-Elite gehen soll. TotalEnergies scheint eine Enklave in den Bezirken Palma und Mocímboa da Praia anzusteuern, in der sowohl die Frelimo-Eliten als auch die Terrorgruppen auf Distanz gehalten werden sollen. In dieser Zone wird einerseits Sicherheit durch die ruandischen Streitkräfte geschaffen, andererseits überwacht TotalEnergies die Rückkehr zur Normalität und bietet Entwicklung für die lokale Bevölkerung, die das Gefühl hat, dass sie von dem Gasprojekt profitiere. In dieser Entwicklungs- und Sicherheitsenklave würde dann das Gas gefördert. Im übrigen Cabo Delgado hingegen werden die Frelimo, das mosambikanische Militär, südafrikanische und andere Streitkräfte, wie auch die Aufständischen weiterhin eine Rolle spielen.

Währenddessen wird wiederholt kritisiert, dass Wiederaufbauhilfen in Cabo Delgado bevorzugt an Frelimo-Mitglieder gingen. Nachdem Präsident Nyusi öffentliche Kritik nicht zuließ, gibt es einen stillen Geberstreik in Mosambik. Einerseits blieben Gebermittel für die diesjährigen Wahlen aus, da die mosambikanische Regierung nicht auf die Kritik an den Wahlen 2019 reagiert hatte. Ebenso wurden Gebermittel still zurückgezogen, nachdem der Wiederaufbauplan für Cabo Delgado vollständig aus Maputo gelenkt wurde und Aufträge in der Hand der Frelimo verteilt wurden – ohne die Kritik an der mangelnden Beteiligung der Menschen vor Ort, die durch Geber geäußert wurde, ernst zu nehmen. Die große Ausnahme stellt die Weltbank dar, die Geberstreiks in der Regel nicht unterstützt, und ihre Darlehen weiterhin der mosambikanischen Regierung zur Verfügung stellt.

Bei der Telefonkonferenz mit den Investoren Ende April machte Pouyanne klar, dass LNG eine sehr gute „Geldmaschine“ sei und er

in Cabo Delgado vorankommen wolle, wenn die Bedingungen erfüllt seien. Der größte Teil des mosambikanischen Gases sei bereits vorverkauft, und nur wenige Käufer seien trotz der zweijährigen Verzögerung abgesprungen.

Dies ist aber auch eine Absage an das Pariser Klimaabkommen und die 1,5° C Grenze: Denn um unter einem Temperaturanstieg von 1,5° C zu bleiben, könnte das Gas aus Mosambik nicht genutzt werden – bei einer Orientierung an einer 2° C Grenze hingegen schon. Für Mosambik ist der klimatische Unterschied zwischen 1,5 und 2 Grad jedoch enorm: Die Überschwemmungen durch Zyklon Freddy im März und die sintflutartigen Regenfälle in Boane, Matola und Maputo im Februar stehen in direktem Zusammenhang mit der Klimakrise. Starke Wirbelstürme, Regenfälle und Dürren gehören schon jetzt, bei einer Erwärmung von 1,16° C im Jahr 2022, zur neuen Normalität für Mosambik. Kosten für eine Anpassung an den Klimawandel, etwa durch bessere Straßen, größere Abwasserkanäle, stabilere Gebäude oder mehr Bewässerung in ländlichen Gebieten, müssten jetzt bezahlt werden. Mosambik hat jedoch noch immer nicht alle Gebergelder für den Wiederaufbau nach Zyklon Idai erhalten. Auch mögliche Einnahmen aus dem Gasgeschäft würden frühestens Mitte der 2030er Jahre fließen – zu spät, und wahrscheinlich auch nicht ausreichend, um die Kosten der Klimakrise für Mosambik zu decken.

Zyklon Freddy kehrte zurück

Zyklon Freddy kehrt zum zweiten Mal zurück und soll morgen Quelimane (10. März) noch viel härter treffen, als er Vilankulos vor zwei Wochen getroffen hat (24. Februar). Es werden Winde von 140 km/h, Böen bis zu 170 km/h und Niederschläge zwischen 100 und 200 mm erwartet. Samstag wird Freddy nach Tete und Malawi weiter ziehen. In das Inland zu ziehen und zur Straße von Mosambik zurückzukehren ist ein ungewöhnliches Muster, das aber zum Beispiel auch bei Zyklon Delfina an Silvester 2002 und bei Zyklon Gombe am 12. Februar 2021 so aufgetreten ist. Was bei den Zyklonen Freddy und Idai besonders ist: beide sind umgedreht und haben Mosambik ein zweites Mal getroffen, dabei sogar stärker als beim ersten Mal. Als Idai am 4. März 2019 Angoche traf, war er nur ein Tropensturm. Danach zog er durch Malawi, kam am 9. März zurück zur Straße von Mosambik und traf Beira am 15. März als der tödlichste und am meisten Kosten verursachende Zyklon, der Mosambik jemals getroffen hat. Bei sowohl Idai und auch Freddy hat die zusätzliche Woche über der Straße von Mosambik zur Folge, dass mehr warmes Wasser und Energie aus dem Meer aufgesaugt wurde, was zu stärkeren Winden und Niederschlägen führt.

Zwei einzigartige Zyklone in vier Jahren, die den Verlauf haben, dass sie in das Landesinnere gehen, dann zur Straße von Mosambik zurückkehren und schließlich Mosambik ein zweites, härteres Mal treffen, werfen Fragen über einen Klima-Notstand auf. Es gibt zwar keine klare Antwort darauf, aber die steigenden Temperaturen der Straße von Mosambik müssen eine Rolle dabei spielen, die den Zyklonen zusätzliche Kraft verleihen. Freddy ist nun der bisher



Zyklon Freddy traf Mosambik mehrfach im Frühjahr 2023

Foto: wirestock

langanhaltendste aufgezeichnete Zyklon. Am 6. Februar erreichte er eine ausreichende Windgeschwindigkeit, um als Zyklon zu gelten. Er entstand im Nord-Westen von Australien und zog gen Westen über den Indischen Ozean und Madagaskar.

Portugal könnte in Kürze mosambikanische Fachkräfte erhalten

Mosambik und Portugal haben noch dieses Jahr vor, ein Memorandum des Einverständnisses zu unterschreiben. Es soll dem Entsenden mosambikanischer Fachkräfte für verschiedene Wirtschaftssektoren dienen, mit Schwerpunkt auf Tourismus und der Restaurierung Portugals. Die Bereitschaft für das Einvernehmen dafür wurde am Montag während eines Treffens in Maputo verstärkt. Dort waren der portugiesische Staatssekretär für Arbeit, Miguel Fontes, und die Ministerin für Arbeit und Sicherheit, Margarida Talapa, anwesend. Laut der Ministerin ist es im Interesse des Landes, dass die Unterzeichnung des Übereinkommens noch in diesem Jahr während des Besuches der portugiesischen Ministerin der Arbeit, Solidarität und Sozialen Sicherung, Ana Mendes, in Mosambik im Rahmen des bilateralen Gipfeltreffens, stattfindet. „Ich möchte unser Interesse und unsere Bereitschaft bestärken, mit den für die Verwirklichung dieses Ziels angemessenen Bemühungen voranzuschreiten“, bestätigte die Ministerin. Gleichzeitig betonte Margarida Talapa, dass die Regierung vorhat, die Kooperationen des Arbeitssektors wieder aufzunehmen, die aufgrund der Covid-19 Pandemie pausiert wurden. In den vergangenen Jahren hatten Mosambik und Portugal verschiedene Dokumente zu Kooperationen im Arbeitssektor unterschrieben und führten verschiedene Programme im Zusammenhang mit der Berufsausbildung durch.

Einwohner:innen von Pemba bestürzt über lilafarbenes Wasser im Abflussgraben

Einwohner:innen der Paquite-Nachbarschaft in Pemba, Cabo Delgado, sind beunruhigt wegen des Wassers in dem lokalen Abflussgraben, so ein Notícias-Bericht. Das Wasser des Abflussgrabens verfärbte sich knall-lila, wie ein Foto zu entnehmen ist, das Notícias beigefügt ist. Örtliche Beamtin Amina Amade berichtete den Journalist*innen von „Provincial Nucleus of Escribas Ambiental“ (Provinzkern der Schreiber*innen für die Umwelt), die das Phänomen an dem Morgen beobachteten, dass sie keine Erklärung dafür hat und nicht weiß, was es für mögliche Gesundheitsauswirkungen

haben kann. Sie sagte, dass dieses Phänomen das erste Mal vor drei Monaten beobachtet wurde und dass sie die örtlichen Behörden benachrichtigte. Ein Team von dem „Centre for Water Hygiene and Medical Examinations“ (Zentrum für Wasserhygiene und medizinische Untersuchungen) war auch vor Ort, um das Anliegen zu untersuchen, bevor sie angemessene Interventionen entwickeln wollen.

Ärzte ohne Grenzen kämpft gegen Cholera-Ausbreitung nach Zyklon „Freddy“

Nach dem Cholera-Ausbruch in Folge des tropischen Wirbelsturms „Freddy“ unterstützt Ärzte ohne Grenzen die Gesundheitseinrichtungen in der mosambikanischen Provinz Zambézia. Die lokalen Behörden hatten den Ausbruch am 16. März erklärt, nachdem innerhalb von 24 Stunden rund 350 neue Fälle in Zambézia gemeldet wurden. Ärzte ohne Grenzen warnt vor zunehmenden klimabedingten Extremwetterereignissen, die Krankheiten wie Cholera zur Folge haben können.

Als am 16. März offiziell der Cholera-Ausbruch erklärt wurde, gab es nur ein Cholera-Behandlungszentrum in der Provinz mit einer Kapazität von 17 Betten. Um den Bedarf zu decken, wurden umgehend Teams von Ärzten ohne Grenzen nach Quelimane, der Provinzhauptstadt von Zambézia, entsandt, um die Gesundheitsdienste zu unterstützen. Innerhalb einer Woche erhöhte Ärzte ohne Grenzen die Kapazität des bestehenden Behandlungszentrums auf 49 Betten und richtete ein neues mit 190 Betten ein. Die Teams richteten außerdem zwei kleinere Cholera-Behandlungseinheiten mit jeweils etwa 15 Betten in den Vierteln Icidua und Mecajune ein. Derzeit können insgesamt bis zu 269 Patient*innen aufgenommen werden. In den ersten Tagen nach ihrer Einrichtung waren die Zentren voll ausgelastet. In Mosambik waren etwa 1,2 Millionen Menschen von „Freddy“ betroffen, nach Angaben der Vereinten Nationen allein 750.000 in Zambézia. Er zerstörte unter anderem die lokale Wasserinfrastruktur und 123 Gesundheitseinrichtungen, was maßgeblich zu dem Cholera-Ausbruch beigetragen hat. Cholera wird durch eine bakterielle Infektion des Darms verursacht. Die Übertragung erfolgt durch verunreinigte Lebensmittel und Wasser oder durch Kontakt mit Fäkalien oder Erbrochenem von infizierten Personen. Eine Infektion kann zu schwerem Durchfall und Erbrechen führen und innerhalb weniger Stunden tödlich enden, wenn sie nicht behandelt wird. In der zweiten Märzhälfte meldete das Gesundheitsministerium rund 8.000 Cholerafälle in Zambézia, von denen 3.100 stationär behandelt wurden. Zudem wurden Dutzende Todesfälle in Folge einer Cholera-Infektion gemeldet.

In den Cholera-Behandlungseinrichtungen arbeiten die Teams von Ärzten ohne Grenzen mit den Gesundheitsbehörden zusammen und unterstützen sie beim Fallmanagement, bei der Schulung und Einstellung von Personal. Zudem wurden Medikamente und medizinische Ausrüstung gespendet, darunter 1.000 Dosen Antibiotika, 10.000 Liter Ringer-Laktat zur intravenösen Rehydrierung von Schwerstkranken und 80.000 Dosen orale Rehydrierungssalze. Die Teams von Ärzten ohne Grenzen helfen auch dabei, die Bevölkerung über Präventions- und Reaktionsmaßnahmen zu informieren und bei der Verteilung von Flugblättern und Postern in der Stadt. Am 30. März starteten die Provinzbehörden eine Cholera-Impfkampagne, die sich an über 410.000 Menschen in Zambézia richtete. Insgesamt hat das Gesundheitsministerium über zwei Millionen Cholera-Impfstoffe bestellt, die im Jahr 2023 landesweit verteilt werden sollen.

„Er ist ein Aktivist!“

Die mosambikanische Polizei hat in Pemba einen jungen Mann 20 Stunden lang in Gewahrsam genommen, weil er auf der Straße Protestschilder hochgehalten hatte – eine Festnahme, die von Aktivist*innen angefochten und in den sozialen Medien angeprangert wird. Milo Samuel Mariano wurde am Freitag auf der ersten Polizeistation in Pemba festgenommen und am Samstag wieder freigelassen, nachdem Aktivist*innen mobilisiert und einen Anwalt zur Polizeistation gebracht hatten. Milo Mariano verließ die Station, ohne eine Aussage zu machen, und wurde von der Polizei zu einem Fahrzeug geführt, in dem er nach Hause gebracht wurde.

„Ich will nicht mehr vertrieben werden“, stand auf einem der Schilder, die Milo Samuel an einer der Hauptstraßen von Pemba hochhielt, eine Anspielung auf die rund eine Million Menschen, die wegen bewaffneter Angriffe im Landesinneren der Provinz von dort und an andere Orte fliehen mussten. Auf einem anderen Plakat war zu lesen: „Wir wollen Bezirkswahlen“, über deren Verschiebung das Parlament auf Initiative der Frelimo, abstimmen soll. Abudo Gafuro, ein Aktivist, der den Fall verfolgt, sagte, dass es zwei weitere Plakate gab, auf denen sich der junge Mann über die Schwierigkeiten bei der Arbeitssuche beklagte, da er immer eine gewisse Erfahrung vorweisen müsse, und dass man, um überhaupt in Betracht gezogen zu werden, zuerst Parteimitglied sein müsse. „Sie versuchen, die Zivilgesellschaft zum Schweigen zu bringen“, sagte Gafuro über die Polizeiaktion und rief zu „Offenheit, Meinungsfreiheit und Demonstration“ auf. Gafuro fragte, ob es ein Verbrechen sei, „frei zu demonstrieren und dabei die Regeln und Normen der Verfassung und des Artikels 51 zu befolgen“. Einige würden sich damit, laut ihm, nicht wohlfühlen. Die Polizei in Pemba verschob die Klärung auf einen günstigen Zeitpunkt und erklärte lediglich, Milo Mariano habe sich nicht an die gesetzlichen Vorschriften für öffentliche Demonstrationen gehalten.

Dies ist eine der Methoden, mit denen die mosambikanische Polizei systematisch jedes öffentliche Zeichen des Protests verhindert, obwohl diese Taktik wiederholt angefochten wurde, zuletzt von der Generalstaatsanwältin der Republik Beatriz Buchili, die vor einem Monat im Parlament erklärte, dass „das Demonstrationsrecht als Grundrecht in der Verfassung verankert ist“ und „seine Ausübung nicht eingeschränkt oder an Bedingungen geknüpft werden kann“. Sie bezog sich hierbei auf einen der schwersten Vorfälle polizeilicher Repression in den letzten Jahren, bei dem Dutzende von Beamten Tränengas und Gummigeschosse gegen friedliche und ordnungsgemäß genehmigte Demonstrationen in Maputo und anderen Provinzhauptstädten abfeuerten, die zum Gedenken

an den verstorbenen Rapper Azagaia stattfanden. In Cabo Delgado haben die Behörden auch bewaffnete Angriffe in der Provinz als Grund für das Verbot von Demonstrationen angeführt, aber die Aktivist*innen sagen, dass diese Rechtfertigung keinen Sinn macht.

„Wir können nicht die ganze Zeit verallgemeinern und sagen, dass Cabo Delgado in Schwierigkeiten ist. Terroristen kommen nicht auf den öffentlichen Platz, um zu demonstrieren“, sagt Gafuro. „Er ist ein Aktivist“, sagte Gafuro über Milo Samuel. Ali Caetano, ein weiterer Aktivist, der den Fall verfolgt, spricht von einer Schließung des zivilen Raums, in dem es „keinen Raum mehr gibt, in dem die Menschen reden können“. „Dies wird die Menschen eindeutig von den demokratischen Prozessen abhalten“, schloss er.

Nachhaltige Finanzpolitik nötig

Der Internationale Währungsfonds prognostiziert für 2024 ein mosambikanisches Wirtschaftswachstum von rund acht Prozent, welches stark von der Produktion von Flüssigerdgas (LNG) beeinflusst wird. Diese Hoffnungen bauen auf einem Wachstum von 4,5 Prozent im Jahr 2022 und einem erwarteten Wachstum von fünf Prozent im Jahr 2023 auf, das über dem regionalen Durchschnitt von 3,5 Prozent in den letzten beiden Jahren liegt. Die Daten wurden in Maputo vom Vertreter des IWF in Mosambik, Alexis Meyer, während des Wirtschafts- und Finanzforums vorgestellt. Eine Veranstaltung, die darauf abzielte, über die Aussichten für Investitionen und die Finanzierung der Wirtschaft nachzudenken. „Für 2024 prognostizieren wir in unserem Basisplan ein achtprozentiges Wachstum, das durch das Flüssigerdgas beeinflusst wird, das zu fließen begonnen hat. Trotz der verschiedenen Schocks wie Naturkatastrophen, die das Land immer wieder heimgesucht haben, bleiben die guten Aussichten bestehen“, so Meyer. Nach Angaben des IWF werden die mittel- und langfristigen Aussichten für das Land im Vergleich zum regionalen Durchschnitt ein höheres Wachstum erwarten lassen, das in den Jahren 2027 und 2028 mit einer Wachstumsbeschleunigung auf über 10 Prozent seinen Höhepunkt erreichen dürfte. Das Wachstum ist auf den Beginn der Erdgasexploration durch das mosambikanische LNG-Projekt von TotalEnergies und die Entwicklung des Projekts von ExxonMobil zurückzuführen, die beide in der nördlichen Provinz Cabo Delgado liegen. Der IWF warnt davor, dass die mittel- und langfristigen Aussichten darauf hindeuten, dass die Wirtschaft aufgrund der hohen öffentlichen Ausgaben vor Herausforderungen stehen könnte. Er fordert die Regierung daher dringend auf, sich um eine nachhaltige Finanzpolitik zu bemühen. „Nur eine nachhaltige Finanzpolitik wird es ermöglichen, ein gutes Wachstumsniveau zu erreichen“, sagte Meyer. Er warnte auch vor der hohen Staatsverschuldung Mosambiks und wies darauf hin, dass es dringend notwendig sei, „die öffentlichen Finanzen zu konsolidieren, um Stabilität zu erreichen“. Die stellvertretende Wirtschafts- und Finanzministerin Carla Louveira räumte ein, dass die nationale Wirtschaft in den letzten fünf Jahren durch Naturkatastrophen, die Covid-19-Pandemie, den Terrorismus in Cabo Delgado und die russische Invasion in der Ukraine unter endogenen und exogenen Schocks gelitten habe. „Das Wirtschaftswachstum im Jahr 2023 wurde auf sieben Prozent nach oben korrigiert, was die neuen Annahmen zur Produktionskapazität des Coral South LNG Project – South Coral – widerspiegelt“, sagte sie und bezog sich dabei auf die schwimmende LNG-Plattform vor der Küste von Cabo Delgado, die von dem italienischen Energieunternehmen ENI betrieben wird. Diese Wachstumsprognose ist viel höher als die des IWF.

Quellen: Joe Hanlon, Club of Mozambique, BBC



Mobilität in

Einleitung

Was bedeutet eigentlich Mobilität? Laut Duden ist Mobilität die “Beweglichkeit (in Bezug auf den Beruf, die soziale Stellung, den Wohnsitz)” oder die “Fortbewegung von Personen oder Beförderung von Gütern (auf eine bestimmte Weise)”. Somit umfasst Mobilität einen großen Bereich des alltäglichen Lebens eines jeden Menschen. Mobilität ist mehr als in den Bus steigen und von A nach B zu kommen. Mobilität bedeutet auch als erste Person in der Familie die Universität zu besuchen, die Möglichkeit an politischen Prozessen teilzunehmen oder das Wahrnehmen von kulturellen Angeboten. Das Leben besteht aus einer ständigen Bewegung. Die Mobilität der Zukunft ist ein Blick in die Vergangenheit. Weg von Auto und Flugzeug, hin zu Fahrrad und Zug. Das gilt weltweit. Um der Klimakrise zu begegnen, bedarf es ein gemeinsames Umdenken.

Wer schon mal in Mosambik war, weiß, dass ohne Chapas nichts läuft. Wenn diese teurer werden, hat dies einen direkten Effekt für die Menschen. Der Arbeitsweg wird länger, weil man sich nicht mehr jeden Tag das Transportmittel leisten kann. Steht man auf der Straße in Maputo beobachtet man ein organisiertes Chaos aus Menschen, Autos, Bussen und Chapas. Wenige Fahrräder sind zu sehen – das sieht in Quelimane ganz anders aus.

In diesem Rundbrief wollen wir uns schwerpunktmäßig dem Thema Mobilität in Mosambik widmen. Ein facettenreiches Thema, das weltweit eine große Rolle spielt, sowohl politisch als auch ökologisch und sozial. Deswegen haben wir uns entschieden, ihm einen Rundbrief zu widmen.

Mosambik

Macht und Mobilität

– das Beispiel Mosambik

In der Provinzhauptstadt Quelimane scheint die Frage nach der Mobilität der Zukunft beantwortet zu sein. Sie gehört dem Fahrrad. Es gibt sogar einen Radweg. In Maputo dagegen trauen sich nur Tollkühne am Tag auf Zweirädern durch den Verkehr, und es gibt noch nicht einmal eine einzige Busspur. Warum ist das so?

Von Stefan Ehlert

DOhne Fahrrad demonstrieren? Nicht in Quelimane. Die jungen Männer heben ihre Gefährte über die Köpfe und skandieren „*Povo no Poder*“ – das Volk an die Macht. Dabei geht es an diesem 18. März gar nicht um Mobilität oder die Interessen unterlegener Verkehrsteilnehmer*innen, sondern um den verstorbenen Protestmusiker *Azagaia*. Ein Gedenkmarsch war es, einer der wenigen im Land, die durchgeführt werden konnten. Und ohne Rad läuft nun einmal wenig in Quelimane, der Hauptstadt der Provinz Zambezia, die gerade so schwer von einem Zyklon heimgesucht wurde, 1.500 Kilometer nördlich der mosambikanischen Hauptstadt Maputo.

Hier leben rund 400.000 Menschen, und die Frage nach der Zukunft der Mobilität scheint hier schon beantwortet zu sein: Sie gehört dem Fahrrad. Sogar einen Fahrradweg gibt es, viel zu schmal, aber es ist der erste und bislang einzige in ganz Mosambik. Der rot

angepinselte Streifen auf dem Bürgersteig der *Marginal* in Maputo ist dagegen ein Witz und wurde nie als Radweg angenommen.

Stadt des Fahrrades

Die Anmutung von Amsterdam, Kopenhagen oder Münster gibt es in Mosambik nur einmal, in Quelimane. „Stadt des Fahrrades“ nennt sie sich offiziell, und dass sie es wurde, dafür gebe es mehrere Gründe, erzählt der Direktor der örtlichen Zentralbibliothek, Janota José Manuel: „Ursprünglich, in der Zeit unserer Großeltern, wurde das Fahrrad bei uns anders genutzt als heute, es diente der Versorgung und dazu, Waren von einem Ort zum anderen zu transportieren.“ Zur Zeit der portugiesischen Kolonialherren bis 1975 und auch noch in der jungen Republik habe das Verkehrsmittel Fahrrad nicht nur in Zambezia einen hohen Wert dargestellt, vergleichbar mit Lackschuhen und einem mobilen Radiogerät. Wer ein Rad besessen habe, der habe damit signalisiert, dass er es zu etwas gebracht habe. Doch dann, vor zehn bis 15 Jahren, begann in Quelimane der Boom. Die Nutzung des Fahrrades wurde zum Massenphänomen, sagt Janota José Manuel. Heute diene das Rad nicht mehr nur dem Warentransport, sondern vor allem dem Transport von Personen von einem Ort zum anderen. Davon könnten die Radfahrer*innen leben. Es koste auch nicht viel, 15, 20 oder 30 Meticias. „Ich benutze jeden Tag das Fahrrad“, sagt Manuel, „sowohl, wenn ich das Haus verlasse als auch wenn ich zurückkomme.“

Der Bibliothekar tritt auf dem Weg zur Arbeit nicht selbst in die Pedale. Er sitzt zum Preis von umgerechnet 20 bis 30 Euro-Cents auf dem schmalen, gepolsterten Gepäckträger eines Fahrradtaxi – ein ansonsten schlichtes Herrenrad – und lässt sich auf diese Weise über die nicht immer ganz schlaglochfreien Straßen Quelimanes chauffieren. Nach Behördenangaben gibt es dort mittlerweile mehr als 5.000 solcher „*taxistas de bicicleta*“, so wie den 34-jährigen Xavier Nelinho, ein schmächtiger Mann, der daheim drei Kinder zu versorgen hat. Seit anderthalb Jahren besitzt er ein Fahrradtaxi und arbeitet damit an sechs Tagen in der Woche. Davor sei er arbeitslos gewesen: „Heute verdiene ich am Tag 200 oder 300 Meticais, das reicht gerade so zum Leben.“

Umgerechnet 80 Euro hat Xavier Nelinho für sein zweirädriges Taxi

ausgegeben. Infolge dieser Investition verdient er heute drei bis vier Euro am Tag. Auf's Jahr gerechnet ist das mehr als das mosambikanische Durchschnittseinkommen. Doch bei Temperaturen von mehr als 30 Grad ist der Job knüppelhart, zumal die chinesischen und indischen Importräder weder über eine Gangschaltung oder auch nur über ein Fahrradlicht verfügen – und das, obwohl viele *taxistas* auch nachts in der Dunkelheit unterwegs sind. Zudem seien ihre Räder häufig kaputt, berichten sie. Deswegen hat sich rund um Quelimanes Fahrradtaxi eine regelrechte Industrie etabliert aus Händler*innen, Ersatzteil-Lieferant*innen und vor allem Werkstätten.

Bedeutung und Motive des Radfahrens

Die Fahrräder dominieren den Verkehr in der Stadt, und sie genießen schon allein aufgrund ihrer Zahl den Respekt des motorisierten Verkehrs, soviel wird jedem Besuchenden schnell klar. Doch die wenigsten erkennen darin einen ökologischen oder verkehrspolitischen Vorteil. Für den Fahrradmechaniker Manuel Vinte (27) ist es eher ein Ausdruck der weit verbreiteten Armut: „Hier gibt es keine Arbeitsplätze. Für uns sind die Fahrräder deshalb ein Vorteil, weil wir sonst gar keine Arbeit hätten.“

Quelimanes Bürgermeister Manuel de Araújo sieht das Fahrrad dagegen als zentrales Element einer umweltgerechten und gerechteren Stadtentwicklung. Zum Interview erscheint er an Krücken – Folge eines Fahrradunfalls, als er mit dem US-Botschafter durch seine Stadt geradelt war. Er lade seine Gäste immer zu einer Tour

mit dem Rad ein, um deutlich zu machen, dass das vermeintliche Verkehrsmittel der Armen selbst für Staatsgäste und Prominente gut genug sei.

Der 52-jährige Araújo gehört zum Vorstand der oppositionellen Partei Renamo. Als er 2011 die Wahlen in Quelimane gewann, gab es keine einzige Ampel, keinen Zebrastreifen. Aber ausgehend von wissenschaftlichen Studien über die Verkehrsströme in seiner Stadt kam Araújo zu dem Schluss, dass dort Fußgänger*innen und Radfahrer*innen deutlich zu kurz kamen: „Es ist ein Krieg, und diesen Krieg gibt es weltweit, das habe ich auch in London gesehen, als ich dort gelebt habe. Die Autofahrer sind von der fixen Idee besessen, dass die Straße für sie reserviert sei. Aber die Mehrheit sind Fußgänger, dann kommen die Radfahrer und dann erst die Autos.“

Arbeitswege und Unfallrisiko

Mosambik ist eines der wirtschaftlich ärmsten Länder der Welt, aber auch hier spielt die Frage, wer wie zur Arbeit kommt, eine große Rolle für den Alltag der Menschen. Allein im Ballungsraum der Hauptstadt Maputo müssen sich täglich Hunderttausende aus dem Umland in die Stadt bewegen. Der 42-jährige Alberto Pinto arbeitet in Maputo als Tag- und Nachtwächter. Er wohnt mit Frau und fünf Kindern in 40 Kilometern Entfernung zu seiner Arbeitsstelle und ist täglich mindestens vier, oft aber auch fünf Stunden und länger unterwegs, meist in überfüllten Bussen und Minibussen, oft auch nur im „MyLove“ – das sind Pickups, die ihre Passagiere auf offenen Ladeflächen kutschieren.





„Taxistas“ Paulo Chico Alsaneite und Xavier Nelinho (von links)

Das Pendeln kostet Zeit, Geld und Kraft und ist ein Grund, warum so viele Menschen dauernd übermüdet sind. Aber obwohl so viele Menschen unter den schlechten Bedingungen im öffentlichen Nahtransport leiden, genießen ihre Busse nirgends Vorfahrt und stehen im Stau wie alle anderen. Reservierte Fahrspuren gebe es nicht, sagt Pendler Pinto: „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst. Aber Busspuren wären nötig.“ Offensichtlich haben die Pendlerinnen und Pendler keine besonders starke Lobby.

Die Zahl der privaten Pkw wächst, ohne dass die Infrastruktur des Landes darauf ausreichend vorbereitet wäre. Es ist keineswegs auszuschließen, dass Maputo auf Staus wie in Nairobi, Kairo oder Lagos hinsteuert. Außerdem gehört schon heute eine immens hohe Zahl von Unfalltoten zu den Folgen des Verkehrs, statistisch eine der höchsten der Welt. Nach konservativen Schätzungen sterben in Mosambik jedes Jahr 2.500 bis 3.000 Menschen im Straßenverkehr, obwohl nur 45 von 1.000 Bürgern ein Auto besitzen. Etwa gleich hoch ist die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland. Doch in Deutschland kommen auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner bis zu 600 Kraftfahrzeuge, 13 Mal mehr als in Mosambik. Die Gefahr, in Mosambik tödlich zu verunglücken, ist also viel höher als in Deutschland.

Die Gründe für die hohe Zahl an Verkehrstoten hat die Weltgesundheitsorganisation aufgelistet. Dazu zählen überhöhtes Tempo, Alkohol und Ablenkung: In Mosambik ist auffällig, wie viele Menschen am Steuer mit ihren Handys beschäftigt sind und sogar Posts absetzen während der Fahrt.

Mobilität der Zukunft

Auf welche Mobilität will Mosambik in Zukunft setzen? Wann wird es auch in der Metropolregion Maputo, in der rund 3 Millionen Menschen leben, die erste Busspur geben – oder gar einen Radweg? Joaquin Romero ist Spezialist für nachhaltige Mobilität. Der studierte Ethnologe entwirft für die staatliche Metropolagentur AMT neue Verkehrskonzepte. Noch sei Zeit, den Großraum Maputo auf's richtige Gleis zu setzen, sagt er, aber es gebe zwei große Probleme. Zum

einen breite sich die Metropole ungebremst in der Fläche aus, so wie das auch in vielen US-amerikanischen Großstädten der Fall gewesen sei. Jede*r, der*die könne, baue sich ein Haus oder eine Hütte im Umland, ohne viel daran zu denken, wie er oder sie zur Arbeit in die Stadt komme.

Zum anderen sei die mosambikanische Gesellschaft bis heute sehr hierarchisch strukturiert. Wer oben sitze, gebe den Takt an und sei im Besitz eines möglichst großen und teuren Autos. Jüngst wurde der Sohn des Ex-Präsidenten Guebuza wegen Korruption verurteilt. Mit mehr als 30 Millionen Euro soll er sich bestechen lassen und davon Wein, Immobilien und Luxusautos gekauft haben. Ein edles Fahrrad stand nicht auf der Einkaufsliste des Ex-Präsidentensohnes. Was sagt das aus über die Vorstellung von Mobilität im Land? „Wenn ich ein Auto besitze, bin ich im öffentlichen Raum privilegiert und fühle mich gegenüber allen anderen Transportmitteln überlegen“, hat Romero beobachtet. Natürlich sei es antiquiert, auf das Auto zu setzen. Aber keiner traue sich, den Autobesitzer*innen zu sagen, dass man lieber kein Auto haben sollte. Und wer keines habe, der hoffe darauf, eines zu besitzen.

Ein erster Versuch, auf den breiten Avenidas in Maputo eine Busspur zu markieren, scheiterte vor ein paar Jahren, angeblich am fehlenden Geld. Doch selbst bei der nagelneuen vierspurigen Umgehungsstraße unterblieb jeder Versuch, neue Ideen aufzugreifen und etwa dem Autoverkehr Platz für Busse oder auch nur einen Radweg wegzunehmen.

Machtkampf im Straßenverkehr

Von Verhältnissen wie in Quelimane sei Maputo jedenfalls weit entfernt, klagt die Radenthusiastin Mariig Hamon. Die Franco-Kanadierin unterrichtet an internationalen Schulen und ist schon an vielen Orten der Welt mit dem Rad unterwegs gewesen. Auf ihrem Kaffeebecher steht „Lebe, um zu radeln!“. Zuletzt reiste sie Weihnachten mit dem Tourenrad durch das bergige zentralafrikanische Ruanda. Dort würden Radfahrer und -fahrerinnen respektiert. Überall gebe es Radwege. In Maputo dagegen bange sie auf dem Rad jedes Mal um ihr Leben, weil es keinen geschützten Raum für Fahrradfahrer*innen gebe: „Es ist sogar sehr gefährlich, ich schreie die Autofahrer*innen oft an, weil sie mich nicht wahrnehmen. Sie halten nicht an für mich. Sie denken, Radfahrer*innen sind nicht Teil des Verkehrs. Sie denken, nur sie selbst seien der Verkehr und ein Rad habe auf der Straße nichts verloren.“

Einige Hundert Sportradler*innen gibt es in Maputo. Ihre Stunde schlägt in der Regel morgens um 5 Uhr, wenn sie die Uferstraße Marginal und den Ring um Maputo weitgehend für sich haben. Nur wenige Mutige trauen sich noch nach sieben Uhr früh mit dem Rad in Maputos Verkehr, der für die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen eine Zumutung ist. Autofahrer*innen, die vor einem Zebrastreifen anhalten, riskieren einen Auffahrunfall zu verursachen, denn nur wenige rechnen damit, dass jemand Rücksicht auf Fußgänger*innen nehmen will. Gehwege sind generell zugeparkt, Ampeln werden gern ignoriert, Tempolimits ebenfalls.

Fahrradfabrik und Sportradler*innen

Kein Wunder also, dass für Fahrräder in Maputo kaum ein Absatzmarkt zu erkennen ist, obwohl es dort sogar eine Fahrradfabrik gibt. Aus importierten Einzelteilen fertigt die Firma *Mozambique* jede Woche bis zu 350 stabile und langlebige Räder mit besonders belastbaren Gepäckträgern. Sie seien aber nicht für den städtischen Gebrauch gedacht und ohne Gangschaltung, sagt Projektmanager



Élio Pais. Auf dem Land stünden einfache, aber robuste Fahrräder hoch im Kurs. Es gibt sogar Gegenden in Mosambik, wo die Frauen auf einem Fahrrad als Brautpreis bestehen, damit sie leichter Wasser und Feuerholz transportieren können. Einen Mann, der sich kein Fahrrad leisten kann, den heiraten sie nicht.

In Maputo dagegen, der wunderschönen Millionenstadt am Indischen Ozean, gehört das Fahrrad noch lange nicht zur Normalität. Der 27-jährige Sportradler Imran Yazid ist aber überzeugt davon, das ändern zu können, weil ein Fahrrad nach seiner Auffassung viele Vorteile mit sich bringe: für die Gesundheit, den Verkehrsfluss und die Umwelt. Yazid ist Vorsitzender der Vereinigung der Fahrradfahrer*innen in Maputo. Schon sein Vater war Sportradler, doch er verlor auf einer Tour sein Leben, als ihn ein Auto erfasste. Jahrelang fasste Imran Yazid kein Fahrrad mehr an, bis er das Trauma überwunden hatte. Sein Ziel sowie das seiner Mitstreiter*innen sei es, das Fahrrad in Maputo zu einem Massenphänomen zu machen. Angesichts der zunehmenden Staus sei es an der Zeit, Alternativen zu nutzen.

Die Aktivist*innen setzen auf kleine Schritte: Mal sonntags eine Straße zu sperren für Skater, Radler*innen und Spaziergänger*innen. Oder in den Schulen die Werbetrommel zu rühren. Imran Yazid mahnt zu Geduld, aber inzwischen haben die Ciclistas erste Erfolge vorzuweisen. Vergangenes Jahr radelten sie mit Maputos Bürgermeister und dem stellvertretenden Transportminister über die eigens gesperrte Uferstraße der Hauptstadt. Sie haben ein Radwegenetz entworfen, inklusive Kostenkalkulation, und Imran Yazid ist optimistisch, dass es am Ende auch in Maputo einen ersten Radweg geben werde. Wann das sein werde? „Vielleicht in fünf Jahren.“

Manuel de Araújo, der Bürgermeister des zyklonversehrten Quelimane, drückt bei der Umgestaltung seiner Stadt etwas stärker



Manuel Vinte, Fahrradmechaniker in Quelimane (links),
Élia Pais, Projektmanager bei Mozambique (oben)

Fotos: Stefan Ehlert

auf's Tempo. Noch in diesem Jahr, so hat er angekündigt, werde er in Quelimane die erste Straße für den motorisierten Verkehr komplett sperren. Es wäre Mosambiks erste Fahrradstraße.

Nachtrag: Verkehrsminister Magala will laut Notícias vom 14.04. mit 250 Mio USD der Weltbank bis 2026 zwei erste Busspuren einführen nebst echten Radwegen und anständiger Drainage, und zwar anfänglich zwischen Baixa-Magoanine und Zimpeto-Matola-Gate, also auch entlang der neuen Ringstraße.

Der Text beruht auf Recherchen für den Deutschlandfunk Hintergrund vom 13.02.2023 sowie für den epd.

Stefan Ehlert ist Historiker und Journalist. Er lebt seit 2018 in Mosambik. Sein Fahrrad nutzt er dort nur selten.

Quellen:

Alle Gesprächspartner*innen wurden vom Autor persönlich interviewt. Recherchereise nach Quelimane im November 2022, weitere Interviews in Maputo bis Februar 2023.

<https://www.worldlifeexpectancy.com/mozambique-road-traffic-accidents>

<https://clubofmozambique.com/news/mozambique-more-than-2500-persons-were-killed-in-road-accidents-last-year-200743/>
Mozambique: More than 2,500 persons were killed in road accidents last year

https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/12/PD22_512_46241.html

Município de Maputo, Rede de ciclovias de Maputo, 2022

<https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

<https://clubofmozambique.com/news/getting-married-in-machaze-not-likely-before-the-bicycles-and-barrels-227687/>

Smart City

Digitale Lösungen für die Probleme der urbanen Mobilität in der Metropolregion Maputo

Neue digitale Wege sollen bei der Planung einer besseren Stadt helfen. Stélio Guibunda stellt zwei Startups vor, die es sich zur Aufgabe gemacht haben, das Leben in der Metropolregion Maputo zu verbessern – allen Herausforderungen und Rückschlägen zum Trotz.

Von Stélio Guibunda,
übersetzt von Angela Wodtke

Die Bevölkerungsdichte in den urbanen Zentren der Metropolregion Maputo nimmt ständig zu. Dies hat negative Auswirkungen auf die urbane Mobilität, denn es erschwert die Zufahrt über die Hauptverkehrsachsen in die Innenstadt, wo sich die wichtigsten öffentlichen und privaten Institutionen zur Versorgung der Bürger*innen mit Gütern und

Dienstleistungen konzentrieren. Daher wird das Konzept der *Smart City* als Alternativlösung angesehen. Zwei in Mosambik entwickelte Initiativen können dabei zum Ausgangspunkt für die allgemeine Verbreitung digitaler Technologien in der Stadtplanung werden: Das 2019 entwickelte System *Txapita* und das im Dezember 2022 vorgestellte Projekt *Uxene Smart City*.

Probleme der urbanen Mobilität in der Metropolregion Maputo

Die Metropolregion Maputo umfasst die Städte Maputo, Matola, Marracuene, Namahacha, Matutuine und Manhiça mit insgesamt 3,5 Millionen Einwohner*innen. Schätzungen zufolge strömen täglich ca. 900.000 Personen aus dieser geografischen Region ins Stadtzentrum Maputos. Öffentliche Dienstleistungen, Handel, Arbeit, Unterricht und verschiedene andere Tätigkeiten sind der Grund für diese Fahrten. Dies führt zu Problemen bei der urbanen Mobilität; die Zirkulation von Personen und Gütern, sowie der öffentlichen Verkehrsmittel und der Privatwagen in der Metropole werden erschwert.

Gemäß Joaquim Romero, der die urbane Mobilität im Verkehrsbe-
reich in der *Agência Metropolitana de Maputo* erforscht, haben die unkontrollierte Zunahme der PKW und die massenhafte Nutzung von Privatwagen für tägliche Fahrten negative Konsequenzen für die urbane Mobilität. Der großen Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln steht ein geringes Angebot gegenüber, so dass die Haltestellen belagert werden und die Busse ständig überfüllt sind.



Die öffentlichen Verkehrsmittel sind von privaten Betreiber*innen abhängig. Die wenigen, die auf diesem Gebiet tätig sind, vertreten die Auffassung, dass diese Art von Geschäften in Mosambik finanziell nicht rentabel ist. Sie verweisen auf fehlende Steueranreize vonseiten der Regierung, den miserablen Zustand der Zufahrtsstraßen und das hohe Niveau der Spritpreise als Hinderungsgründe für Investitionen im Verkehrssektor.

Digitale Lösungen

Angesichts der örtlichen Gegebenheiten und der verfügbaren Mittel wird auf Initiativen der digitalen Technologie als Alternative zur Lösung bestimmter Probleme der urbanen Mobilität in der Metropolregion Maputo verwiesen, wie z.B. das Konzept der Smart City. Hierbei sind das Startup *Txapita* 2019 und die im Dezember 2022 vorgestellte Unternehmensinitiative *Uxene Smart City* hervorzuheben. Diese beiden revolutionären Initiativen haben in der mosambikanischen Gesellschaft das Bewusstsein dafür geweckt, mehr über das Konzept der Smart City nachzudenken und sich damit vertraut zu machen.

Im digitalen Zeitalter, so das Startup *Txapita*, sollten die Informationen über öffentliche Dienstleistungen wie z.B. die Lokalisierung der Haltestellen der Verkehrsmittel sowie die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Busse – ebenso wie andere Dienstleistungen aller Institutionen – zur Erleichterung des Lebens der Nutzer*innen digitalisiert werden.

„Heutzutage haben wir alle ein Smartphone und es würde viel bringen, wenn die Stadt mit den Nutzer*innen über Smartphone kommuniziert. Tatsächlich transformiert diese Vernetzung und die Verbindung aller Dienstleistungen in einer App, welche die Menschen auf ihr Gerät laden, die Stadt in eine Smart City,“ so Rene Meneses, einer der Mitbegründer des Startup *Txapita*.

Das Projekt *Uxene Smart City* bedeutet im mosambikanischen Kontext eine nachhaltige Stadt, deren Städteplanung sich an den Menschen orientiert, so dass diese nachhaltig leben können und alle Bewohner*innen durch Gebrauch umweltfreundlicher Technologien am städtischen Leben teilhaben (saubere und alternative Energien, Sonnenkollektoren, Wassernutzung, Müllabfuhr, Parks und Grünflächen). All dies würde die Lebensqualität verbessern.

„Smart City heißt, dass Städte geschaffen werden, die ihren Bewohner*innen ein nachhaltiges Leben bieten. Städte, konzipiert dafür, die Lebensbedingungen der dort ansässigen Menschen zu verbessern bezüglich der Wohnbedingungen, der Müllverwertung, Recycling oder Wiederverwertung des Wassers, Gebrauch und Verbreitung digitaler Technologien, Bürgerbeteiligung an den öffentlichen Institutionen, saubere, nachhaltige Energien. Eine offene Stadt, keine, die sich hinter Mauern verschließt, und die ihren Bewohner*innen gleichzeitig Sicherheit bietet. Es heißt, dass in einer Smart City die Menschen nicht mehr als 15 Minuten brauchen sollten, um öffentliche Dienste, Schulen, Verkehrsmittel und andere Einrichtungen zu erreichen“, erklärt Henrique Bettencourt, Projektleiter von *Uxene Smart City*.

Txapita

Das Startup *Txapita*, gegründet von den beiden jungen Mosambikanern Rene Meneses und Eddie Massinga, wurde 2019 als bestes innovatives Projekt des letzten Jahrzehnts in Mosambik angesehen. Beim Wettbewerb *Seedstars* in Südafrika repräsentierte es Mosam-

bik und wurde als eins der zehn besten innovativen Projekte Afrikas bewertet, bei ca. 100 vertretenen afrikanischen Startups. Es war nominiert, um sich im März 2020 bei *Seedstars* in der Schweiz für eine Prämie von 500.000 US-Dollar zu bewerben. Doch aufgrund der Corona-Pandemie wurde die Preisverleihung ausgesetzt.

Das Startup *Txapita* machte es sich zur Aufgabe eine der größten Schwierigkeiten in der Metropole eines Entwicklungslandes zu überwinden, nämlich den Mangel an öffentlichen Verkehrsmitteln und den schlechten Zustand der Zufahrtsstraßen, neben anderen Problemen, die die urbane Mobilität und die Lebensqualität der Bewohner*innen beeinträchtigen

„Wir leben in der Metropolregion Maputo, wir müssen uns dort täglich fortbewegen, und wir entdecken, dass die Probleme des Transportsystems nicht nur durch den Mangel an Bussen begründet sind, sondern auch durch die Verwaltung, Optimierung und Rationalisierung der vorhandenen Ressourcen.

Die Einführung dieses neuen Systems erlaubt eine bessere Verwaltung und Verteilung der vorhandenen Fahrzeuge in die Stadtgebiete, in denen eine größere Nachfrage und eine höhere Bevölkerungsdichte herrschen. Dies führt zu einer besseren Nutzung, die für die Fahrzeugunternehmen rentabler ist – wenn man bedenkt, dass einerseits Busse länger stillstehen und auf Passagiere warten, während sich anderswo lange Schlangen an den Haltestellen bilden, weil nicht genügend Busse fahren. Dieses System erlaubt eine verbesserte und detaillierte Datenanalyse. Mit der App können wir feststellen, in welchen Stadtteilen eine bestimmte Nachfrage herrscht und die Fahrzeuge dorthin leiten,“ erklärt Eddie Massinga.

Txapita ermöglicht auch den Standort wichtiger öffentlicher Institutionen und anderer Ziele in der Metropolregion Maputo zu lokalisieren und verbessert so die gesamte urbane Mobilität.

Einführung von Txapita

In der Zeit, als das System *Txapita* funktionierte, umfasste es ca. 80.000 Nutzer*innen und deckte das gesamte Gebiet der Metropolregion Maputo ab, insbesondere Namahacha, Marracuene und Manhiça, sowie das Zentrum und die Baixa, die Innenstadt von Maputo. Erfasst wurden 73 Strecken, wobei in 400 Bussen GPS installiert wurde, also im gesamten Fahrzeugpark der Stadt Maputo. Zwei digitale Plattformen wurden installiert, die die Vernetzung herstellten. Eine Plattform war für die Handys der Fahrgäste bestimmt, die den Standort der Busse feststellen, Informationen über die Verkehrslage einholen und über eine Chatfunktion auch Informationen über Vorfälle auf den Strecken teilen konnten. Die andere Plattform richtete sich an die Transportunternehmer*innen, stellte Informationen über die Fahrzeuge zur Verfügung, wie Geschwindigkeitsüberschreitungen, Abweichungen von den vorgesehenen Routen und andere logistische und operationelle Daten.

Die durch das Startup *Txapita* geschaffene intelligente Stadt sollte die Lebensqualität der Bürger*innen im Allgemeinen und der Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr im Besonderen verbessern. Eine der Zielsetzungen war, die Stadt in die Hände der Bürger*innen zu geben, d.h. wenn jemand aus dem Haus tritt, sollten seine Bedürfnisse bereits erfüllt werden, ehe die Person selbst sie spürt. Die Stadt selbst stellt also Lösungen bereit.

„Es war geplant, dass das System zu 100% gratis funktioniert, denn in der intelligenten Stadt sollen aus sozialer Verantwortung für diejenigen, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen und meistens nur über eine geringe Kaufkraft verfügen, diese Informationen kos-

tenlos sein. Zahlen sollten die Inhaber der Fahrzeugparks und die Institutionen, die ihre Informationen und Dienstleistungen über das System anbieten,“ sagte Rene Meneses.

Txapita funktionierte zwischen 2019 und 2021. Während dieser Zeit war das Startup mit einigen Herausforderungen konfrontiert, die das System scheitern ließen. Laut Rene Meneses waren der Widerstand gegen Veränderungen, mangelnde Finanzierung und politische Einmischung entscheidend für die Abschaltung des Projekts.

Er erklärt: „Eine der größten Herausforderungen war der Widerstand gegen Veränderungen. Man muss berücksichtigen, dass Mosambik ein Land ist, in dem Korruption stark verbreitet ist. Ich glaube, dass die Kontrolle der Busse durch GPS ein gewisses Unbehagen verursachte und zu Sabotageakten führte. Wir hatten Fälle, in denen die Geräte entfernt wurden, was das Funktionieren des Systems beeinträchtigte. Außerdem befuhren die Busse manchmal eine bestimmte Route und änderten diese ganz plötzlich während der Fahrt, so dass die Informationen für die Fahrgäste nicht mehr stimmten.“

Ein weiteres Problem bestand laut Meneses darin, dass die Mobiltelefone nicht genügend gerüstet waren. Denn auch wenn die App gratis war, verlangten die Server und Provider für die Bereitstellung des GPS und andere Dienste Geld. Ein solches System kann aber ohne Sponsoring nicht überleben.

Eine andere große Schwierigkeit waren die Kosten für die Werbung. Ein System wie Txapita braucht Werbeeinnahmen, sonst ist es nicht zu finanzieren. Die Werbespots waren jedoch zu teuer für mosambikanische Verhältnisse. Es hat sich gezeigt, dass die Gesellschaft noch nicht ausreichend auf ein solches Produkt von jungen Unternehmen vorbereitet ist.

UXENE SMART CITY

Das Megaprojekt *Uxene Smart City*, dessen Kosten auf 3,5 Milliarden US-Dollar geschätzt werden, wurde offiziell am 7. Dezember 2022 präsentiert. Ehrengast war hierbei Jay-Jay Okocha, ehemaliger internationaler Fußballspieler aus Nigeria, denn auch in Lagos in Nigeria, soll ein solches Projekt entwickelt werden.

Laut Generaldirektor Henrique Bettencourt sollte diese Initiative eine Antwort auf die wirtschaftlichen und sozialen Erfordernisse der Metropolregion Maputo sein, da das Wachstum der Städte Maputo, Matola und Marracuene einen enormen Druck auf die bereits geschwächte urbane Infrastruktur ausübt und zunehmend Probleme der Mobilität in diesen urbanen Regionen verursacht.

„Wir denken an verschiedene Aspekte der Unterstützung der Infrastruktur, damit in *Uxene* diese Probleme nicht entstehen. Das von *Uxene* geplante Verkehrsnetz ist dazu gedacht, den innerstädtischen Verkehr zu reduzieren. Wir werden eine Kombination verschiedener Verkehrsmittel einsetzen, die die Mobilität von der Stadtmitte in die Außenbezirke und ihre Verbindung mit der Metropolregion Maputo, Marracuene und Matola verbessern wird. Diese intermodalen Verbindungen sind Teil dieses Systems“, erklärte Bettencourt.

Uxene soll auf einer Fläche von 565 ha entlang der Estrada Circular, der Ringstraße von Maputo, entstehen. Laut Henrique Bettencourt soll diese Stadt innerhalb des Ökosystems der Metropolregion angesiedelt sein, innerhalb der Dynamik ihrer Wirtschaft. Es ist also keine Satellitenstadt, sondern eine Stadt in der Stadt. Sie ist integriert in die Infrastruktur der Metropolregion Maputo, was Kanalisation, Müllabfuhr, Wasserversorgung und Mobilität betrifft.

Perspektiven und Auswirkungen

Mit der *Uxene Smart City* soll eine futuristische Stadt geschaffen werden, ein für Afrika beispielhafter sozioökonomischer Entwicklungspol – eine moderne Stadt, fokussiert auf den Gebrauch innovativer, umweltfreundlicher Technologien und intelligenter Lösungen für eine nachhaltige städtische Mobilität.

Ein Logistikzentrum soll errichtet werden, ein ökologischer Park ist geplant, ein See, ein Golfplatz, ein Geschäftszentrum, ca. 12 Kindergärten, drei Schulen, ein Universitätscampus für ca. 9.000 Studierende, eine Polizeiwache und alle erforderlichen Dienstleistungen, die eine integrierte Stadt benötigt, erklärt Henrique Bettencourt.

Nach und nach sollen innerhalb von 15 Jahren ca. 20.000 Wohnungen für verschiedene soziale Schichten zur Linderung der Wohnungsnot gebaut werden. Die Mieten sollen kontrolliert werden und unterhalb der durchschnittlichen auf dem Immobilienmarkt herrschenden Preise liegen.

Der Bau dieses Projekts soll ca. 6.500 direkte und annähernd 20.000 indirekte Arbeitsplätze schaffen, bei denen Jugendliche und Frauen Priorität haben sollen.

Die Grundsteinlegung für das Projekt ist bereits für Ende des ersten Halbjahres 2023 vorgesehen. In der ersten Phase soll ein Baudepot errichtet werden, das als Basis für die Lieferung aller Arten von Materialien zum Bau der Stadt dienen soll. Das Projekt soll mit dem Bau eines Einkaufszentrums, einer Gesundheitsstation, einer Straße, der Wohnungen, der Feuerwache und einer Polizeistation starten.

Allerdings muss berücksichtigt werden, dass die Anwendung digitaler Technologien zur Verbesserung der Lebensbedingungen der Bevölkerung erfordert, dass die Mehrheit der Beteiligten Zugang zum Internet erhält, ebenso wie eine Art digitaler Schulung bekommt, um die Apps einer Smart City nutzen zu können. In Mosambik ist jedoch die Zahl der Internetnutzer*innen auf einem der niedrigsten Niveaus in Afrika. Die Kosten für die Nutzung von Internetdienstleistungen sind hoch und die Zugangsquoten vor allem außerhalb der großen urbanen Zentren sind sehr niedrig. Diese technologischen Herausforderungen an die mosambikanische Gesellschaft müssen vorrangig bewältigt werden.

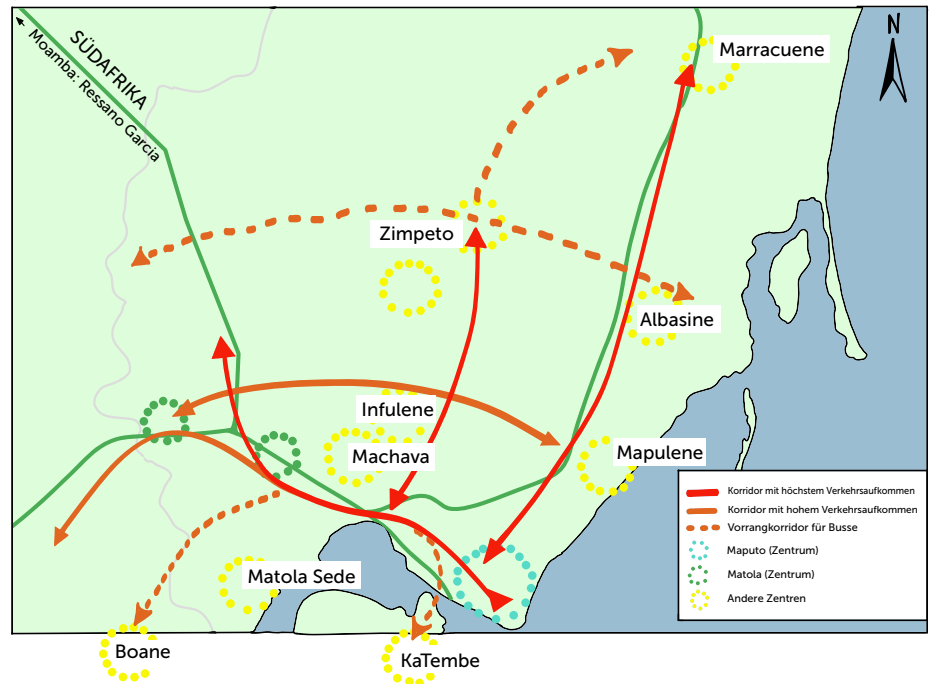
Stélio Guibunda hat einen Abschluss in öffentlicher Verwaltung, arbeitet bei Televisão Pública de Moçambique (TVM) und ist seit 2018 als freier Korrespondent für die Deutsche Welle in Maputo tätig. Er produziert Webvideos, Online-Artikel und Fotogalerien. Seine Lieblingsthemen sind soziale Gerechtigkeit und Menschenrechte, kultureller Austausch und künstlerische Förderung sowie Geschichten von jungen Menschen, die etwas bewegen und lokale Lösungen für die Entwicklung Mosambiks schaffen.

„Move Maputo“

Die Maputo Metropolitan Area (AMM)

Das schnelle Bus-System für die Stadt Maputo nimmt wieder Fahrt auf und soll auch Matola, Boane und Marracuene anbinden.

Von Petra Aschoff



Die Hauptverkehrszeiten beginnen in Maputo schon sehr früh am Morgen. Lange Schlangen an den Chapa-Haltestellen, an den Bus-Haltestellen und verstopfte Kreuzungen zeugen davon. Es dauert immer länger in die Stadt hinein oder aus ihr herauszukommen. Die Bevölkerung murr.

Maputos ehemaliger Bürgermeister David Simango (Frelimo) versprach 2014 – zu Beginn seiner 2. Amtszeit – ein System aus überirdischer Stadtbahn sowie Bussen, das ab 2018 das eklatante Transportproblem lösen sollte. Der Plan verstaubte in den Schubladen.

Weitaus adäquater und in 300 (Mega-) Städten der Welt erprobt, sind schnelle Transit-Bus-Systeme (BRT). Das erschien Anfang 2016 auch für Maputo realisierbar – bis im August 2016 die geheimen, illegal unterzeichneten Staatsbürgschaften der damaligen Regierungsvertreter bekannt wurden, dadurch die Staatsschulden auf über 2 Mrd. US-Dollar hochschnellten und größere zusätzliche Ausgaben unmöglich machten. Außerdem stoppte die brasilianische Regierung Projekte für afrikanische und lateinamerikanische Länder, als die Praktiken der brasilianischen Firma *Odebrecht* bekannt wurden – allein in Mosambik soll die Firma 900.000 US-Dollar Schmiergelder im Vorfeld des neu gebauten internationalen Flughafens in Nacala gezahlt haben. Seitdem lagen die Pläne für das BRT-System auf Eis und das Transportproblem wuchs kontinuierlich weiter.

Aber der Traum ist noch nicht ausgeträumt. Exakt sieben Jahre später, im August 2022, bewilligte die Weltbank einen Zuschuss von 250 Mio. USD für die Umsetzung eines erweiterten BRT-Modells, das nicht nur Maputo mit der prosperierenden Stadt Matola, sondern auch mit den größeren Orten Boane und Marraquene verbinden

soll, die alle zusammen den Großraum Maputo darstellen. Das Infrastrukturprojekt erhielt den Namen *Maputo Metropolitan Area (AMM)*.

In der ersten Phase sollen die notwendigen Reparaturen und Umbauten an den Straßen vorgenommen werden, denn die Busse fahren auf separaten, nur für den öffentlichen Verkehr reservierten Spuren und sollen auf diese Weise Pünktlichkeit und kurze Taktung garantieren. Parallel soll Personal ausgebildet und die notwendige digitale Infrastruktur für das technische Management aufgebaut werden. Es sollen alle weiteren Bauten, wie Bus-Terminals, Haltestellen und Betriebshöfe folgen. Der Zuschuss der Weltbank ist so berechnet, dass darüber hinaus 120 Busse angeschafft werden können, die insgesamt täglich 104.000 Menschen befördern können sollen.

António Matos, PCA der *Agência Metropolitana de Transportes*, der zuständigen städtischen Stelle, betonte bei der offiziellen Vorstellung des Projektes am 13. April 2023, dass der Ausbau nun beginnen solle und das BRT-System in 2026 komplett fertig und nutzbar sein solle. Hoffen wir mit den Menschen im Großraum Maputo, denen dieses Bus-System den Alltag erleichtern soll, dass es nicht wieder nur ein Versprechen vor den Kommunalwahlen in diesem Herbst sein wird.

Petra Aschoff lebte von 2003 bis 2010 in Mosambik, arbeitete neun Jahre als Referentin für die lusophonen Länder bei Brot für die Welt und engagiert sich im Vorstand des KKM.

Straßen in Mosambik

Privatisierung durch Mautgebühren auf dem Vormarsch

Schlaglöcher und keine Möglichkeit, andere Straßen zu nutzen. Trotz fehlender Alternativen und ausbleibender Verbesserungen müssen die Menschen in Mosambik für die Nutzung der Straßen zahlen – und zwar nicht wenig. Wer profitiert von Mosambiks Straßen?

Von Michael Hagedorn

Es begann alles im letzten Jahr mit der Einrichtung von vier Mautstellen auf den rund 70 Kilometern der Ringstraße von Maputo, die die Städte Maputo, Matola und den Bezirk Marracuene verbindet. Die Einführung von Mautgebühren wurde damit begründet, dass die Nutzenden nach dem Prinzip der Selbstbeteiligung, einen Beitrag zur Instandhaltung der Straße leisten müssen. Die Umgehungsstraße von Maputo wurde mit öffentlichen Mitteln in Höhe von 315 Mio. USD gebaut, wovon 300 Mio. USD aus einem der mosambikanischen Regierung von der chinesischen Exim-Bank gewährten Darlehen stammen. In einer Analyse des CIP (*Centro de Integridade Pública*) kommt der Jurist und Journalist Borges Nhamire zu dem Schluss, dass die Erhebung von Mautgebühren in diesem Fall verfassungs- und rechtswidrig ist. Die Zahlung von Mautgebühren sollte eine freiwillige Entscheidung derjenigen sein, die eine Straße mit besseren Transitbedingungen nutzen wollen, und kein Zwang, wie es derzeit der Fall ist. Somit handelt es sich um die Nichtwahrung der Rechte von Bürgern und Bürgerinnen, die sich die Kosten für die Benutzung der Maputo Ring Road nicht leisten können, da es für sie keine Alternativen, nicht mautpflichtigen Straßen gibt.

Zum anderen handelte es sich um eine illegale Konzessionierung der Ringstraße zu Gunsten des privaten Unternehmens REVIMO (*Rede Viária de Moçambique*), die ohne öffentliche Ausschreibung und für einen längeren Zeitraum als gesetzlich vorgesehen, geschah.

Neben der Ring Road vergab die Regierung auch die Brücke Maputo-KaTembe und den Abschnitt der Nationalstraße Nr. 1 zwischen Maputo-Stadt und Ponta do Ouro an REVIMO. Außerdem erteilte

sie demselben Unternehmen die Konzession für die Nationalstraße Nr. 6, den sogenannten *Beira-Korridor*, der die Stadt Beira mit dem Grenzübergang Machipanda nach Zimbabwe verbindet.

Die Regierung vergab die Konzessionen für all diese Infrastrukturen ohne öffentliche Ausschreibung und in einem einzigen Vertrag, der vom Ministerium für öffentliche Arbeiten, Wohnungsbau und Wasserressourcen im Namen der Regierung geschlossen wurde, ohne Gründe für die Ausnahmevergabe zu benennen.

Wer ist REVIMO?

REVIMO ist eine Aktiengesellschaft, die zum Zeitpunkt der Vergabe der Konzessionen gerade erst gegründet worden war und über keinerlei Erfahrung mit dem Bau, der Erhaltung und der Verwaltung von Straßen und Brücken verfügte. Ihre Aktienanteile werden zu 70 % vom Nationalen Straßenfonds und zu je 15% von Kuhanha, dem Pensionsfonds der Bank von Mosambik sowie dem Nationalen Institut für Soziale Sicherheit (INSS) gehalten, das unter der Aufsicht des Arbeitsministers steht. Die Gründung von REVIMO war eine Strategie der Regierung von Filipe Nyusi, um den Eintritt privater Unternehmen in die Erhebung der Mautgebühren für mit öffentlichen Mitteln gebaute Straßen zu ermöglichen. Da es sich um ein privates Unternehmen handelt, können REVIMO-Aktien von jeder natürlichen oder juristischen Person erworben werden.¹ Der Beitritt neuer Aktionäre geschah ohne Kenntnis der Öffentlichkeit.

Als REVIMO im März 2020 an der Börse notiert wurde, hatte jede Aktie, (von insgesamt 66.000 Aktien) einen Nennwert von 10.000,00 Meticais. Heute ist jede Aktie des Unternehmens 12.750,00 Meticais wert, eine Bewertung, die die großen Erwartungen widerspiegelt, die an das lukrative Unternehmen gestellt werden.²

Im Juni 2023 wurde bekannt, dass REVIMO die Konzession für drei weitere mautpflichtige Straßen mit vier Mautstellen bekommen hatte, zwei Mautstellen auf der Straße Macia – Chókwè, wo REVIMO Sanierungsarbeiten auf der gesamten 61,7 Kilometer langen Strecke durchführte. Auf der Straße, die die Stadt Macia (neben der EN1) und den Strand von Bilene verbindet, bestand die einzige Investition der REVIMO in der Einrichtung einer Mautstelle, um von dem dort passierenden Touristenstrom zu profitieren. Die vierte Mautstelle befindet sich an der Straße Chókwè – Macarretane, die nur 21,8 Kilometer lang ist.

Anders als bei der ersten Konzession, bei der REVIMO Straßen erhielt, die von der Regierung mit öffentlichen Mitteln gebaut worden waren, erhielt das Unternehmen bei der Konzession im Jahr 2021 Straßen, die Instandhaltungs- und/oder Sanierungsarbeiten

¹ vgl. <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2022/01/Portagens-na-Estrada-Circular-de-Maputo.pdf>

² vgl. <https://cddmoz.org/wp-content/uploads/2020/07/REVIMO-prepara-se-para-facturar-Mais-um-sacrificio-para-o-povo-de-Chokwe-Macia-e-Praia-de-Bilene.pdf>



Foto: Sofia Helfrich

erforderten. Auf all diesen Straßen wurde jedoch außer kleineren Reparaturarbeiten praktisch nichts unternommen, so dass die Nutzung der Straßen unter den gleichen Zustandsbedingungen wie vor der Konzession erfolgen muss.

Im April 2022 erbat die mosambikanische Nichtregierungsorganisation *Centro para Democracia e Desenvolvimento* (CDD), auf der Grundlage des Gesetzes über das Recht auf Information, von der Firma REVIMO, die behauptet in öffentlichem Interesse und zum Nutzen der Bürger*innen zu handeln, Informationen über die Gehälter des REVIMO-Verwaltungsrats, über die bisherigen Einnahmen aus der Maut sowie über die Verwendung dieser Gelder. Jedoch REVIMO verweigerte die Auskunft. Diese mangelnde Transparenz nährt eher die Vermutung, dass es sich bei der Schaffung der REVIMO und der Einführung von Mautgebühren, eher um eine Gelddruckmaschine für die Aktionäre anstatt um eine Serviceleistung für die Bürger*innen handelt.

Politik

In diesem Zusammenhang fällt auch auf, dass es seit langem Versprechungen des Präsidenten gibt, wichtige Straßen, wie die völlig marode Nationalstraße EN1 oder die Straße EN 104 von Nametil nach Angoche zu rehabilitieren, aber nichts passiert. Es fehlen die notwendigen Gelder, die der Staat u.a. durch den Skandal der illegalen Schulden verloren hat. Geber sind schwer zu finden und anscheinend werden die Einnahmen aus der Maut nicht reinvestiert.

Die EN1 ist inzwischen streckenweise so unpassierbar, dass z.B. Busunternehmen, wie „*Maning Nice*“ aus Nampula ihre Personenbeförderung für ein Jahr eingestellt haben. Die Firma gibt an, dass es aufgrund der maroden Straßen zu vielen Ausfällen der Busse kommt und die Reparaturkosten in keinem Verhältnis mehr zu den möglichen Einnahmen stünden. Ebenfalls betroffen sind natürlich alle Transportunternehmen und private Autohalter*innen.³

Ein letzter Aspekt zum Thema Straßen in Mosambik sollte hier nicht unerwähnt bleiben. Auf der einen Seite versucht die Regie-

rung unaufhörlich Investitionen vor allem im Bergbau anzulocken, berücksichtigt dabei aber nicht, dass durch die riesigen Fahrzeuge der Bergbauunternehmen, die lokalen Straßen völlig degradieren, weil sie für diese Art des Schwerverkehrs nicht ausgelegt sind. Unter dieser Situation leiden besonders die lokale Bevölkerung, die Händler*innen und die Minibusunternehmen.

Eine Analyse von Rui Mate von CIP über die Nutzung öffentlicher Straßen durch Bergbaufirmen in verschiedenen Provinzen kommt zu dem Schluss, dass diese Nutzung nicht nur zu massiver Degradation der regionalen Straßen führt, sondern auch nicht zu Verbindungen zwischen Unternehmen und der lokalen Wirtschaft beiträgt, was die Frage aufwirft, welche Rolle die Regierung bei der Förderung der lokalen Entwicklung spielt.⁴

Die Folgekosten solcher Investitionen werden bei den Verhandlungen mit den Investoren nicht eingepreist und so bleibt letztlich der Staat darauf sitzen, denn er muss wieder für die zerstörte Infrastruktur aufkommen, getreu dem Satz: „Gewinne werden privatisiert und entstehende Kosten muss die Allgemeinheit tragen“.

Erfahrungen aus vielen anderen Ländern zeigen, dass das Modell der *Öffentlich Privaten Partnerschaften* (ÖPP oder auch PPP – *Public Private Partnership*) bezogen auf öffentliche Dienstleistungen und Gemeingüter selten funktioniert, da Gemeingut nicht dazu da ist, mit ihm einen Gewinn zu erzielen (Bsp. Gesundheitsversorgung, Wasser, Bildung und auch Straßen). Wenn nun dieses Modell in Mosambik angewandt wird, wo die Elite der FRELIMO den Staat gekapert hat („*state capture*“), um dadurch persönlich zu profitieren, zeigt sich am Beispiel der Privatisierung der öffentlichen Straßen erneut, dass dieser Staat nicht am Wohlergehen seiner Bürger*innen interessiert ist, sondern stattdessen die Regierungselite eine weitere Geldquelle zu ihrer Bereicherung gefunden hat.

Michael Hagedorn ist Gründungsmitglied des KKM und arbeitete jahrelang als entwicklungspolitischer Berater.

³ vgl. <https://cartamz.com/index.php/economia-e-negocios/item/13642-transportadora-maning-nice-suspende-actividades-por-degradacao-da-en>

⁴ vgl. <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/05/EMPRESAS-EXTRATIVAS-ACELERAM-A-DEGRADACAO-DE-ESTRADAS-PUBLICAS.pdf>

Linhas Aéreas de Mozambique

Sturzflug in die Insolvenz?

Die Linhas Aéreas de Mozambique (LAM) sorgen für Schlagzeilen. Erst zuletzt hat die Regierung Mosambiks beschlossen, dass die Airline an eine Kommission aus internationalen Managern übergeben werden soll, um der Insolvenz zu entkommen. Wie sieht nun die Zukunft der mosambikanischen Airline aus?

Von Lisa Bednarz

Die mosambikanische Fluggesellschaft LAM war nie wirklich groß – weder was die Flugflotte angeht noch die Wichtigkeit dieser. Gegründet während der Kolonialherrschaft Portugals erreichte LAM seinen Höhepunkt in den 1990er Jahren, danach ging es nur bergab. Zuletzt 2016 wollte die Fluggesellschaft, die aktuell aus vier Flugzeugen besteht (Stand März 2023), ihren Bestand ausbauen. Angedacht war der Kauf von zwei Flugzeugen. Dies gelang jedoch nicht, da die Airline diese nicht bezahlen konnte. „Wir wollen eine Unternehmensgruppe im Luftverkehr sein, die auf dem nationalen Markt führend und auf dem regionalen und internationalen Markt ein starker Wettbewerber ist.“ So lautet die Vision von LAM. Fraglich ist, wie man bei vier internationalen Reisezielen insgesamt diese Vision umsetzen beziehungsweise überhaupt aus den roten Zahlen herauskommen möchte.

Trotzdem muss die Airline aus den Schulden irgendwie heraus – so sieht das auch die Regierung Mosambiks. Diese hat nun beschlossen, die Airline an eine Kommission aus internationalen Managern – geleitet von der südafrikanischen Firma *Fly Modern Ark* – abzugeben, die diese retten sollen. Dafür hat sie bis zu einem Jahr Zeit. Stand jetzt betragen die Schulden rund 300 Millionen US-Dollar. Dies ist untragbar. Nicht einmal verkaufen könne man die Airline so, es gäbe keine Interessent*innen, die die Airline so kaufen wollen würden. Das einzige Argument für den Kauf von LAM wäre der Name und die Geschichte, die nicht verloren gehen sollen. Das überzeugt bisher aber keine europäische oder asiatische Fluggesellschaft, die für Investitionen in Frage kämen.

„LAM hat ein Verhältnis von Schulden zu Eigenkapital von 9,3. Das bedeutet, dass das Unternehmen zu über 90% durch Schulden finanziert ist, ein Wert, der doppelt so hoch ist wie der weltweite Durchschnitt. Die unstrukturierten Schulden werden dazu führen, dass die Fluggesellschaft jedes Jahr mehr und mehr verliert. Im vergangenen Jahr verzeichnete LAM Verluste in Höhe von 74,6 Millionen USD. Das Unternehmen behält 9 Millionen USD an latenten Steuern ein. Die Lage ist so ernst, dass das Unternehmen seit 2019 Schwierigkeiten hat, die Rentenleistungen für das Personal zu zahlen. Bei der kommerziellen Komponente basiert die Preispolitik auf einem geringen Volumen und hohen Tarifen, was die Tarife von LAM sehr teuer und folglich elitär macht. Auf diese Weise konnte LAM die Vision der Regierung, die Nachfrage durch niedrige und attraktive Tarife zu stimulieren, nicht umsetzen“, so der Minister für Verkehr und Kommunikation, Mateus Magala.

Das *Centro de Integridade Pública* (CIP) kritisierte bereits das südafrikanische Unternehmen *Fly Modern Ark*, das zuvor von der Regierung Simbabwe abgelehnt wurde, weil es 25% der Anteile von Air Zimbabwe als Gegenleistung für die Ausstattung der Airline forderte. In dem Bericht von CIP wurde außerdem angemerkt, dass die Vergabe des Postens an das Unternehmen fragwürdig sei. Es hätte noch nie ein Projekt in der Art betreut. Somit bleibt abzuwarten, wohin die Reise LAMs geht.

Lisa Bednarz ist als Geschäftsführung des Koordinierungskreis Mosambik e.V. tätig.

Quellen: LAM, O País, DW/CIP.



Foto: Alan Wilson/flickr.com



Caminho de Ferro de Maputo

„Estação de Caminhos de Ferro“ – der Hauptbahnhof von Maputo ist ein historischer Bahnhof, der es mehrfach in die Ranglisten diverser (Reise-) Magazine als einer der schönsten Bahnhöfe der Welt schaffte.

Das erste Bahnhofsgelände aus dem 1895 war noch eine bescheidene Erscheinung. Das Gebäude des heute noch bestehenden Kopfbahnhofes ist zwischen 1908 und 1910 nach Plänen der Architekten Alfredo Augusto Lisboa de Lima, Mário Veiga und Ferreira da Costa errichtet worden. Gustave Eiffel hatte mit dem Bau tatsächlich nichts zu tun. Am 19. März 1910 wurde die feierliche Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs zelebriert.

Das 100-jährige Bestehen des Bahnhofs wurde 2010 groß in Maputo gefeiert und im Jahr 2015 eröffnete ein Eisenbahnmuseum in dem Gebäude. Es beherbergt Ausstellungen und gastronomische Einrichtungen, bietet Konzerte und andere Veranstaltungen.

Der Bahnhof verbindet drei Eisenbahnstrecken miteinander – von Maputo nach Eswatini (Linha de Goba), Südafrika (Linha de Ressano Garcia) und Simbabwe (Linha de Limpopo).



Fotos: Sofia Helfrich (oben), Michael Kegler (unten),
Jeremy Weate/wikipedia.org CC BY 2.0 (Mitte)



Chapapa

das Manas

**Ein Interview mit
Dalila Macuacua und Achia Camal Mulima**



Fotos: Chapa das Manas

Mobilität in Mosambik hat ebenso viele Gesichter wie die dort vorherrschenden Transportmittel und ist auf jeden Fall mehr als einfach reisen oder zum Arbeitsplatz zu kommen.

Von Heike Friedhoff und Judith Christner

Mosambikaner*innen sind viel unterwegs, sei es zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Auto, dem Bus oder dem Chapa (Kleinbus) – eines der beliebtesten Transportmittel für kurze und lange Strecken. Dabei sind Reisen, aber auch Fahrrad fahren nicht unbedingt vergleichbar mit den Vorstellungen, die wir in Deutschland damit verbinden.

Wir reisen häufig zum Vergnügen und fahren Fahrrad, entweder um kürzere Strecken zum Einkaufen oder zur Arbeit zurückzulegen, aber vor allem auch als gesunde Freizeitgestaltung und sportliche Betätigung. Reisen in Mosambik ist hingegen ein Stück Alltag und Notwendigkeit. Die übers ganze Land verteilt lebenden Verwandten müssen aus unterschiedlichen Gründen besucht werden: Hochzeit, Beerdigung, Familienfeier, Taufe, Einschulung und vieles mehr sind nur im Rahmen der Großfamilie denkbar. Und das Fahrrad fahren ist in Mosambik selten Selbstzweck, es werden damit Waren, Menschen und Tiere transportiert und dabei ergibt sich die sportliche Ertüchtigung eher nebenbei.

Im folgenden Interview soll jedoch von einem ganz besonderen Transport mit den beliebten Chapas die Rede sein, nämlich dem Transport von wichtigen Botschaften und Informationen im *Chapa das manas*. Wir haben dazu Achia Camal Mulima Anaiva und Dalila Macuacua befragt.

Könnt Ihr uns erklären, was ein „Chapa das manas“ also ein „Bus der Schwestern“ ist?

Dalila: *Chapa das manas* ist ein öffentliches Verkehrsmittel, in dem keine geschlechtsspezifische Gewalt, insbesondere keine sexuelle Gewalt oder Belästigung, geduldet wird und in dem Frauen und Männer sich gegenseitig respektieren. Mit der Dynamik, die sich in den Chapas unter den Mitreisenden entwickelt, beginnen diese, ihre eigenen Praktiken und Erfahrungen in Bezug auf Gewalt im öffentlichen Raum zu analysieren. Erste Priorität als Fahrgäste haben Frauen und Mädchen, aber es fahren auch Männer mit. Zu Stoßzeiten – nach der Schule, nach der Arbeit – werden Frauen und Mädchen häufig belästigt. Dann müssen die Mädchen oft vorne beim Kassierer sitzen und werden von ihm angemacht und angefasst. Wir haben also diesen Raum geschaffen, um über Körper und Sexualität der Mädchen nachzudenken und klar zu machen, dass niemand sie ohne Zustimmung berühren darf.

Im *Chapa das manas* übermitteln wir Botschaften, um das Bewusstsein für geschlechtsspezifische Gewalt oder den Gender-Rollenwechsel zu schärfen. In kleinen Theaterszenen simulieren wir Belästigungssituationen in denen z. B. eine Frau an ihren intimen Bereichen berührt wird und niemand der Fahrgäste darauf reagiert

oder etwas tut. Darüber reflektieren und debattieren wir dann, und die Leute verstehen, dass es sich hier nicht um irgendein Theaterstück handelt, sondern dass diese Gewalt und sexuelle Belästigung im öffentlichen Raum Teil des wirklichen Lebens sind.

In der *Chapa* wollten wir auch mit Normen brechen, und soziale Rollen verändern, z. B. mit einer Kassiererin, anstatt eines Kassierers. Aber das war bisher nicht möglich, weil die Fahrzeuge privaten Firmen gehören und nicht uns. Wir träumen davon, ein eigenes Fahrzeug zu haben, wo wir die Gender Rollen ändern können.

Achia: *Chapa das Manas* ist ein innovativer Ansatz. Hier in Manica steigen Frauen und Mädchen aus ländlichen Gebieten in die *Chapa 100*, den *Machimbombo* oder den Zug, um sich über die Gesetze zu Geschlechter basierter Gewalt und Frauenrechten zu informieren und wir motivieren sie, für ihre Rechte zu kämpfen. Während der Fahrt hält der Bus an jeder Haltestelle und Frauen und Mädchen, die dort auf den Transport warten, werden eingeladen mitzufahren. Allen Fahrgästen wird eine Stimme gegeben und sie können aktiv mitwirken.

Wie ist die Idee entstanden ?

Dalila: In der Vergangenheit gab es einen Aufruf von UN Women auf globaler Ebene, und unsere beiden Beraterinnen schlugen vor, gemeinsam eine Initiative als Antwort auf Gewalt im öffentlichen Raum zu entwickeln und daraus entstand die Idee der *Chapa das manas*. Wir hatten leider keinen Erfolg, aber 2018 förderte UN Women ein Projekt in Maputo mit dem Namen „Sichere Stadt“ in Bezug auf Gewalt gegen Frauen und Mädchen, und wir führten viele Sensibilisierungs- und Mobilisierungsaktionen auf Gemeindeebene, in öffentlichen Verkehrsmitteln und Schulen durch.



Später, mit der Covid-19 Pandemie, wurden viele Frauen von ihren informellen Arbeitsplätzen auf den Straßen und auf den Plätzen vertrieben. Wir haben die Idee wieder aufgegriffen, weil wir verstanden haben, dass es wichtig ist, in diesen Räumen zu sein. Im Rahmen der Spotlight-Initiative schlugen wir die *Chapas das manas* vor. 2019 wurden wir Teil eines Konsortiums und von UN Women und der Europäischen Union finanziert.¹

Welches sind die Hauptaktivitäten in den „Chapas das manas“?

Dalila: Öffentliche Bewusstseinsbildung und Mobilisierung in öffentlichen Verkehrsmitteln. In der *Chapa* haben wir kleine The-

¹ Spotlight war eine Initiative mit 40 Millionen Euro zur Beendigung der Gewalt gegen Frauen und Mädchen in Mosambik. Das Programm wurde über vier Jahre durchgeführt (2018-2022) und sollte rund sechs Millionen Menschen zugute kommen

aterszenen aufgeführt, um Themen, die mit Gewalt verbunden sind, zu diskutieren, und Debatten und Reflektionen anzustoßen. Wir registrierten auch Fälle von Gewalt, die uns berichtet wurden, um sie weiter zu verfolgen. Bevor wir in Aktion treten, durchlaufen die öffentlichen Verkehrsbetriebe, die mit uns zusammenarbeiten, einen Reflexionsprozess, um zu verstehen, welcher Ansatz innerhalb der *Chapa* verfolgt werden soll.

Wo und wann finden die Aktionen statt?

Dalila: Wir haben in Maputo begonnen und die Initiative dann auf die Provinzen Manica und Nampula ausgeweitet. In Manica arbeiten wir mit LeMuSiCa. Die Spotlight-Initiative lief 2021 aus, und jetzt haben wir keine finanziellen Mittel mehr, aber wir denken, dass es eine sehr wichtige Aktion ist, denn leider ist die Gewalt im öffentlichen Raum eklatant. Sowohl in der Peripherie als auch in den Stadtzentren gibt es viel Gewalt von Männern gegen Frauen und Mädchen. Heutzutage haben wir Angst in Maputo mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren, denn man weiß nicht, ob man sein Ziel unverseht erreichen wird.

Ist es unterschiedlich, im ländlichen oder im städtischen Umfeld zu arbeiten?

Achia: In der Stadt ist es ganz anders als auf dem Land, denn in der Stadt kennen die meisten von uns bereits die Gesetze und wissen, was geschlechtsspezifische Gewalt ist und wie man sie bekämpft. Auf dem Land hingegen, wo die Informationen noch nicht richtig angekommen sind, laufen wir oft Gefahr, dass uns vorgeworfen wird, Gesetze und Ideen mitzubringen, die die ländlichen Gemeinden nicht kennen und wollen und dass sie ihre Kultur und Tradition beibehalten wollen.

Es ist ein bisschen schwierig, die Frauen, die in dieser Kultur leben, zu mobilisieren, zu sensibilisieren und das Bewusstsein für Gewalt zu schärfen. Um aus dieser Kultur herauszukommen, muss man sie kennen. Wenn wir mit der *Chapa das manas* aufs Land fahren, z. B. nach Moussurize, wo die Kultur in den Familien verwurzelt ist, müssen wir die Aktionen sehr gut vorbereiten. Aber ich denke, diese Aktion hat das Bewusstsein für eine Verhaltensänderung bei den Frauen geschärft und sie haben viel über geschlechtsspezifische Gewalt gelernt und dass diese nicht „natürlich“ ist.

Welches waren die größten Erfolge und welches die größten Herausforderungen bei den Aktionen?

Dalila: Zunächst zu den Erfolgen: Die *Chapa das manas* ist einer der besten Ansätze zur Bewusstseinsbildung, nicht nur in Mosambik, sondern auch in anderen Ländern der Spotlight-Initiative. Sogar die Direktorin für Gleichstellungsfragen in der Provinz Gaza kam zum *Chapa*, um sich zu überzeugen, dass Dinge, die erzählt werden, wirklich in den *Chapas* passieren. Aber als sie abreisten, war selbst die Delegierte des Fernsehsenders TVM, die den Besuch dokumentiert hatte, überrascht von den Erfahrungen, die Mädchen und Frauen in öffentlichen Transporten machen.

Die Herausforderungen sind vor allem finanzieller Art, denn alle Initiativen benötigen Ressourcen, und obwohl wir davon träumten, ein eigenes Transportmittel zu haben, verfügen wir nicht über die Mittel und mussten Fahrzeuge anmieten. Für uns hat die Initiative das Potenzial, eine regionale oder sogar globale Initiative zu werden, aber leider war sie wegen fehlender finanzieller Mittel nur von kurzer Dauer.



Foto: Chapa das Manas

Achia: Die größte Herausforderung ist es, Frauen und Mädchen für eine Änderung ihres Verhaltens zu sensibilisieren und ihre Einstellung zur Familie in Bezug auf kulturelle Systeme, Traditionen und Gewohnheiten zu verändern.

Hat das Projekt "Chapa das manas" geholfen, die Gleichberechtigung von Frauen und Mädchen voranzubringen?

Dalila: Ja, unter anderem geht es um soziale Normen, um geschlechtsspezifische Gewalt, um die feministische Perspektive: die Frauen begannen zu erkennen, dass sie Subjekte des Gesetzes sind. In unseren Gemeinschaften, in der Peripherie oder auf dem Land, ist es zum Beispiel schwierig für Frauen, sich als Subjekte zu sehen und geschlechtsspezifische Gewalt als etwas Unnatürliches zu betrachten. Auch für uns war die *chapa* ein Raum für Entdeckungen, und gleichzeitig einer für den Aufbau der Wahrnehmung von Frauen und Mädchen, sich selbst als Subjekt mit Rechtsansprüchen zu sehen und nicht als Menschen zweiter Klasse, sondern als Menschen erster Klasse, die respektiert werden.

Einige Nutzer*innen der *Chapa das manas* tauschten sich mit anderen Passant*innen oder ASCHA-Aktivist*innen aus und verfolgten Fälle von Gewalt und profitierten von unseren verschiedenen Schulungen. So konnten sie ihr Wissen über Menschenrechte erweitern, und einige von ihnen wurden zu Aktivist*innen.

Achia: Ja, das glauben wir. Die Methode ist anders als andere, bei denen wir nur reden und wenig Austausch besteht. Aber auf längeren Fahrten kommen wir mehr ins Gespräch und jede Frau sagt, was sie versteht und lernt, um es mit nach Hause zu nehmen. Das ist etwas anderes als z. B. auf einem öffentlichen Platz, wo viele Menschen sind und unsere Stimmen die Frauen nicht immer erreichen. In den *Chapas das manas* haben wir direkten Kontakt mit den Frauen selbst.

Was war für Euch ein „Hightlight“ bei den Aktivitäten der „Chapa das manas“?

Dalila: Was mich unter anderem sehr stolz machte, war, als ich die Delegierte vom TV Sender TVM zu Hause traf und sie so begeistert

über die *Chapas das manas* und alles, was in den *Chapas* passiert, sprach. Der Beitrag sollte nur eine Minute lang sein, wurde am Ende aber viel länger, weil sie unsere Initiative so interessant fand. Das war für mich das „i-Tüpfelchen“ und zeigt mir: „Wir sind auf dem richtigen Weg!“

Es ist schade, dass wir nicht die Ressourcen hatten, um weiterzumachen. Aber auch im Nachhinein hat die Initiative einiges bewegt: Einige Frauen, die mit ihren Partnern in den *Chapas* waren, konnten dort aus Angst vor ihren Partnern nicht reden, haben uns aber im Nachhinein angesprochen und um Hilfe und Rat gebeten, um zu erfahren, wie sie aus einer schwierigen Situation heraus kommen können. Auch die Dekonstruktion bzw. Infragestellung von schädlichen Normen und Praktiken ist etwas, auf das wir stolz sind.

Achia: Einer der „Höhepunkte“ war es für uns, als in die *Chapa das manas* zwischen Chimoio und Manica Vila Männer zustiegen und um Meinungen und Erklärungen zu den behandelten Themen baten, wie z. B. vorzeitige Eheschließungen, sexuelle und reproduktive Gesundheit, und ich denke, wir sollten mit der Initiative weitermachen.

Dalila Macuacua ist feministische Aktivistin und Mitbegründerin der NRO Associação Sócio Cultural Horizonte Azul (ASCHA). Horizonte Azul wurde 2005 in Maputo gegründet und verteidigt die Menschenrechte von Mädchen, jungen Frauen und Frauen aus der Peripherie und in ländlichen Gemeinden Mosambiks.

Achia Camal Mulima Anaiva ist die Koordinatorin der Frauenorganisation LeMuSiCa in Chimoio. Sie wurde 2001 als nationale NRO gegründet, um von Gewalt betroffenen Frauen, Mädchen und Kindern Zuflucht, Beratung und Begleitung anzubieten und sich für ihre Rechte einzusetzen.

Urbane Mobilität

Unter städtischer Mobilität versteht man die räumlichen Bedingungen, die die Bewegung von Menschen, Waren und Gütern in Städten ermöglichen. In Maputo sind die Straßen voll und gefährlich. Hier ist das Angebot, genau wie die finanziellen Mittel begrenzt.

Von Filimone Sumbane, übersetzt von Lisa Bednarz



Das exponentielle Bevölkerungswachstum in den städtischen Zentren Mosambiks ist die primäre Herausforderung für Fortbewegungsmöglichkeiten des Landes im südlichen Afrika, da täglich immer mehr Menschen auf der Suche nach Arbeit und besseren Lebensbedingungen aus den Bezirken in die Städte ziehen, weil sich Arbeitsplätze, Schulen, Krankenhäuser und Freizeitaktivitäten in den Städten konzentrieren und in den Bezirken nur noch traditionelle Tätigkeiten wie Landwirtschaft und Viehzucht vorhanden sind. Diese große Zahl von Menschen übt großen Druck auf das städtische Mobilitätssystem aus.

Eine weitere Herausforderung ist die begrenzte Anzahl an öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln wie Taxis und Chapas, sowie die großen Entfernungen zwischen den Wohnorten der Menschen und den Dienstleistungen, die sie täglich in Anspruch nehmen. Das sind die größten Herausforderungen für die Bürger*innen und diese zeigen sich in ihrem täglichen Leben: Zum einen machen die Transportkosten im Durchschnitt 30 % des Monatseinkommens aus, zum anderen wird die Lebensqualität beeinträchtigt, weil der Großteil der Bevölkerung, die in der Stadt arbeitet oder studiert, aus Stadtrandgebieten stammt, was bedeutet, dass die Menschen mehr als ein Verkehrsmittel benutzen müssen, um zur Arbeit oder zur Schule zu gelangen. Die Menschen müssen also sehr früh aufstehen, in manchen Fällen schon um 4 Uhr morgens oder früher, und sind aus denselben Gründen gezwungen, erst nach 21 Uhr nach Hause zu kommen, was zu Müdigkeit, geringerer Produktivität und schlechten (schulischen) Leistungen der Schüler*innen und Student*innen führt. Die Verkehrsmittel, die die Stadtrandviertel mit den großen Drehpunkten verbinden, bieten weder Komfort noch Sicherheit. Zum Beispiel werden sogar Lastwagen, so genannte *My Loves*, eingesetzt, wo die Menschen hinten mitfahren können. Die Bedingungen in diesen Verkehrsmitteln sind sehr gefährlich und unkomfortabel.

Verfügbare Mittel

Für die Ausübung der städtischen Mobilität stehen folgende Mittel zur Verfügung: Zufahrtsstraßen für die Fortbewegung zu Fuß, mit dem Auto, dem Zug, dem Schiff, dem Fahrrad und dem Motorrad.

Die Busse der städtischen Verkehrsbetriebe und der Verkehrsverbünde sowie die halbkollektiven Verkehrsmittel, besser bekannt als *Chapa*, sind die wichtigsten städtischen Verkehrsmittel. Sie sorgen für die tägliche Beförderung von etwa 80 % der Stadt- und Umlandbevölkerung. Dazu gehören Busse mit einer Kapazität von 70 Plätzen, die jedoch mehr als 110 Fahrgäste befördern, immer mit stehenden Fahrgästen, besonders zu Stoßzeiten.

Ein weiteres vorherrschendes Mittel zur Entlastung der öffentlichen und semikollektiven Verkehrsdienste sind private Autos, auf die viele Mosambikaner*innen aufgrund der wenigen Alternativen oft angewiesen sind. Viele Mosambikaner*innen ab der unteren Mittelschicht sehen sich gezwungen, mindestens einen Gebrauchtwagen pro Familie zu kaufen.

Vision der Stadtverwaltung Maputo

Im Rahmen ihres Fünfjahresplans hat die Regierung den „Tausend-Plan“ ins Leben gerufen, der die Anschaffung von 1.000 Bussen vorsieht, die auf alle städtischen Zentren und Städte des Landes verteilt werden sollen. In diesem Zusammenhang hat die Regierung bereits 500 Busse angeschafft, von denen 166 auf das Stadtgebiet von Maputo entfallen.

Während die Flotte der öffentlichen Verkehrsmittel wächst, entwickelt sich auch die Flotte der Privatfahrzeuge in dieselbe Richtung und macht die wenigen verfügbaren Zufahrtsstraßen unsicher, so dass die Mobilität zumindest während der Hauptverkehrszeiten zunehmend unannehmbar wird.



Foto: Michael Kegler

Die Regierung ist der Ansicht, dass eine nachhaltige Mobilität nicht nur durch die Anschaffung neuer Busse gewährleistet werden kann, sondern auch andere strukturelle Maßnahmen, die auf mehreren Ebenen umgesetzt werden müssen, notwendig sind. Zum Beispiel durch die Schaffung von Bedingungen, die die Nutzung sauberer und wirtschaftlicherer Mobilitätsmittel wie dem Fahrrad und dem Zufußgehen ermöglichen. Um dies zu erreichen, ist es wichtig, Fahrradwege anzulegen und Schatten spendende Bäume für Fußgänger*innen zu pflanzen.

Wir können keine Stadt mit nachhaltiger Mobilität aufbauen, wenn jede*r Bürger*in sein eigenes Auto für die Fahrt zu und von jedem Ort der Stadt benutzt. Die Herausforderungen sind zahlreich und erfordern die Zusammenarbeit aller.

Asymmetrien

Einerseits stehen die Städte aufgrund ihres hohen Bevölkerungswachstums unter großem Druck, andererseits sind sie auch die Gebiete, die die meisten Verkehrsmittel besitzen.

In den Bezirken außerhalb der Städte gibt es hohe Schulabbrecher*innenquoten, die mit verschärften Mobilitätseinschränkungen einhergehen. Folglich wird die Kluft zwischen der Entwicklung in den Städten und der Entwicklung in den Bezirken immer größer.

KaMubukwana-Distrikt

Als Beispiel können wir den Distrikt KaMubukwana nehmen. In diesem Distrikt konzentriert sich der größte Teil der Bevölkerung der Gemeinde Maputo, so dass die Mobilität in diesem Distrikt eine große Herausforderung darstellt.

Durch die Größe des Bezirks, der mit derzeit 14 Stadtteilen der größte Bezirk der Gemeinde Maputo ist, und der Tatsache, dass er neben dem städtischen Markt von Zimpeto den größten Nahverkehrsterminal des Landes besitzt, ist der Druck auf die Mobilitätsdienste sehr hoch, da dieser Bezirk die Verbindung zwischen der Stadt Maputo und der weiter nördlich gelegenen Provinz Maputo darstellt. Vergangene Mobilitätsprojekte waren nie zufriedenstellend.

Es besteht die Notwendigkeit, noch mehr Unterstützung für Projekte zur Verbesserung des Mobilitätssystems zu suchen. Den städtischen Behörden wurden bereits mehrere Initiativen vorgelegt, die jedoch nicht umgesetzt wurden, was wahrscheinlich an den begrenzten finanziellen Mitteln liegt. Eine der größten Herausforderungen ist der Mangel an befestigten Zufahrtsstraßen, die die Stadtteile miteinander verbinden, insbesondere in größeren Stadtteilen wie Magoanine A. Vor allem Kinder leiden unter den fehlenden Mobilitätsmöglichkeiten: Radfahren und zu Fuß gehen könnte eine Möglichkeit für Schüler*innen sein, aber es fehlen befestigte Straßen und sichere Wege zum Schutz vor Sonne, Regen und Naturereignissen wie Wind und Regen.

Um solche Bedingungen zu schaffen, muss ein Projekt ermöglicht werden, das die Mobilität auf der Ebene dieses weitläufigen Viertels erleichtern und verbessern kann.

Filimone Sumbane arbeitet bei der GIZ in Maputo und engagiert sich ehrenamtlich im Verein ASDA (Verein für Solidarität und Entwicklung durch Selbsthilfe). ASDA kämpft seit 2009 für mehr Gerechtigkeit und die Verbesserung der sozio-ökonomischen Bedingungen in Maputo-Stadt und Maputo-Provinz. Schwerpunkte der Arbeit sind soziale Themen wie Bildung, Beschäftigung und Kultur sowie Fragen der Gesundheit und Umwelt. Der Verein wurde im Rahmen der Städtepartnerschaft zwischen Berlin-Lichtenberg und Maputo-KaMubukwana gegründet.

Mobilität und Tanz

Ein Interview mit Maria Tembe

Im Gespräch mit der Tänzerin und Choreografin Maria Tembe betrachtet Leonie Greta Hardt das Thema Mobilität aus einer tänzerischen Perspektive und aus der Sicht eines Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

Von Leonie Greta Hardt

Leonie Greta Hardt (LH): *Woran denkst du beim Begriff „Mobilität“?*

Über Mobilität nachzudenken ist für mich das Gleiche wie geboren zu werden und sich an die Welt anzupassen. Mobilität ist die Art und Weise, wie Menschen mit Behinderungen ihr tägliches Leben meistern, indem sie Hindernisse in Bezug auf die Zugänglichkeit im öffentlichen und städtischen Raum und im Verkehr überwinden müssen. Mobilität ermöglicht es uns, den Raum zu erkunden, während wir uns fortbewegen.

LH: *Inwieweit ist Mobilität ein Thema, das dich beschäftigt?*

Die Mobilität wird immer dann zu einem Problem, wenn ich ausgehe, wenn ich merke, dass die Welt nicht darauf vorbereitet ist, mit Menschen mit Behinderungen in ihren Besonderheiten umzugehen, und wenn in mir Fragen in Bezug auf den Ort auftauchen, an dem ich mich befinde. Denn es liegt in der Verantwortung der städtischen Einrichtungen, die Bedingungen für zugängliche und angemessene Bedingungen zu schaffen, die den Zugang, die Integration und das Zusammenleben von Menschen mit eingeschränkter Mobilität ermöglichen. Und das beschränkt sich nicht nur auf den Zugang zu den Straßen, sondern auch auf die Zugänglichkeit der Verkehrsmittel.

LH: *Welche Rolle spielt Mobilität in deinem täglichen Leben?*

In meinem Alltag spielt Mobilität eine entscheidende Rolle, denn sie gibt mir das Gefühl, mich frei bewegen zu können, dorthin zu gehen, wohin ich will, ohne auf andere angewiesen zu sein; mit anderen Worten: Unabhängigkeit und Sicherheit.

LH: *Welche Rolle spielt sie in deiner Arbeit als Tänzerin und Choreografin?*

Als Tänzerin und Choreografin habe ich schon sehr früh damit begonnen, mich mit dieser Situation der Unbeweglichkeit auseinanderzusetzen, und ich habe mich immer darauf konzentriert, und ich sehe es als ein allgemeines Hindernis, mit dem ich auf natürliche Weise kämpfe, weil ich aus einem Land komme, in dem wir in Bezug auf die Zugänglichkeit weit zurückliegen.

LH: *Was wünschst du dir für Mosambik in Bezug auf die Mobilität?*

Was Mobilität betrifft, so hoffe ich, dass Mosambik in Zukunft in der Lage sein wird, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass öffentliche und städtische Räume für alle Menschen mit eingeschränkter Mobilität besser zugänglich sind.

LH: *Was bedeutet Tanzen für dich?*

Für mich gibt es für Tanz kein eindeutiges Konzept. Aber durch Tanz verbinde ich mich mit der Welt, denn der Körper spricht mehrere Sprachen. Tanz ermöglicht es mir, all meine Emotionen, Sorgen und Bedenken auszudrücken, und die Bühne ist der Raum, in dem ich mich befreie, indem ich all diese Energien von innen nach außen kanalisieren.

Maria Tembe ist Tänzerin und Choreographin aus Mosambik.

Leonie Greta Hardt bewegt sich derzeit zwischen Tanz, Performance und Transkulturellen Studien. Sie beschäftigt sich gerade viel mit Oral Histories und Disability im Tanz.

Stimmen aus Maputo

Zusammengestellt von Marlene Würz

Was ist deine Meinung über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Maputo?

Mit jedem Tag, der verstreicht, wird der Zugang zu den Verkehrsmitteln eingeschränkter, da die Straßen alle holprig sind und der zu zahlende Fahrpreis hoch ist.

Welchen Herausforderungen begegnest du generell, wenn du dich in Maputo fortbewegst?

Es gibt eine große Unsicherheit im Transport aufgrund der technischen Zustände der Transportmöglichkeiten, die Chapafahrer können sich ihre Kund*innen nahezu aussuchen, um sie zu erreichen, zudem fahren sie Abkürzungen und mit hoher Geschwindigkeit auf der Straße.

Wie beeinflusst der steigende Preis für eine Chapafahrt deine Mobilität?

Wegen der Erhöhung des Chapa-Tarifs mache ich jetzt nur noch wenige Fahrten.

Die Erhöhung des Chapa-Tarifs hat den Hunger bei mir zu Hause vergrößert, weil der Betrag, der für die Bezahlung der Rechnungen verwendet werden sollte, für Chapas ausgegeben wird.

Ich kann Chapas nicht mehr so häufig verwenden.

Was sind deine Wünsche und Bedürfnisse in Bezug auf Fortbewegung und Mobilität?

Geschwindigkeit und gute Straßenverhältnisse

Es sollte mehr Chapas geben und die Preise für den Transport sollten fairer werden.

Wenn der Preis für Busse gestiegen ist, sollten die öffentlichen Verkehrsmittel ausgebaut und der Preis auf unter 18 Meticais gesenkt werden.

Lasst uns den Transport kostenlos machen!

Zwischen den Welten

Eine Wanderausstellung zur „Schule der Freundschaft“ in Staßfurt

Sie waren Kinder und Jugendliche, Fremde und Nachbarn – oder gar Brüder und Schwestern im kirchlichen Kontext. Ihre Geschichten verschwanden aus der Stadt – ebenso wie ihre Gesichter, ihr Lachen, ihr Weinen, ihre Ängste und Sorgen; auch ihr Eifer und ihr Mut, in der fremden Welt zu bestehen. Heute, nach 40 Jahren, sind sie weit weg und fremd geworden. Menschen wie du und ich.

Von Annette Berger

Anlässlich des 40. Jahrestages der Eröffnung der „Schule der Freundschaft“ in Staßfurt wurde eine Ausstellung über 13 dieser jungen Menschen – Schülerinnen und Schüler der „Schule der Freundschaft“ in Staßfurt – präsentiert. Sie berichtet über ihre Erlebnisse und Erfahrungen in der DDR und über ihr Leben heute in Mosambik.

Mit den professionellen Porträtphotographien, den Erinnerungen und Gedanken an die Zeit in der DDR und den Amateurfotos von damals möchte die Evangelische Erwachsenenbildung Sachsen-Anhalt den Vergessenen eine Stimme geben. In einer Ausstellung, die 2022 anlässlich des 40. Jahrestages der Gründung der „Schule der Freundschaft“ entstand, werden die Gesichter der Menschen wieder erkennbar, ihre Stimmen hörbar und ihre Geschichten greifbar.

Die Auswahl der Portraitierten erfolgte unter den heute in Mosambik lebenden Schüler*innen selbst. Francisca Raposo, selbst ehemalige Schülerin der Schule, hat den italienischen Fotografen Aghi bei der Reise begleitet und mit ihm gemeinsam die Interviews geführt. Die Übersetzung der Texte übernahm Nadja Uamusse, selbst Tochter eines mosambikanischen Vertragsarbeiters. Die Fertigstellung der Tafeln erfolgte durch eine Grafikerin in Magdeburg. Die Evangelische Erwachsenenbildung Sachsen-Anhalt, seit Jahren an der Seite der mosambikanischen Vertragsarbeiter*innen beim Kampf um ihre Rechte, hat die Ausstellung in Staßfurt präsentiert. Mehrere Veranstaltungen und eine Rundreise mit Francisca Raposo und

ihren Berichten begleiteten den 40. Jahrestag. Ziel war es vor allem, die Geschichten der Schüler*innen lebendig werden und die Schule mit allen Für und Wider in die Stadtgeschichte einfließen zu lassen.

Die Schule der Freundschaft

In einem einzigartigen Experiment lebten und lernten 900 Kinder und Jugendliche aus der Volksrepublik Mosambik von 1982 bis 1988 in der „Schule der Freundschaft“ in Staßfurt im Bezirk Magdeburg. Die eigens dafür gebaute Schule mit Internat ging zurück auf ein Regierungsabkommen, das 1979 zwischen der DDR und der Volksrepublik Mosambik zu dem Zweck getroffen wurde, Kader für den Aufbau der sozialistischen Gesellschaft Mosambiks auszubilden und zu erziehen.

Die Kinder waren bei der Einreise zwischen neun und sechzehn Jahre alt. Ihnen schien eine verheißungsvolle Zukunft offen zu stehen, eine große Chance. Nach einer vierjährigen Schulbildung schlossen sich zwei Jahre Berufsausbildung an. Die Berufe waren aber bereits in den Regierungsverhandlungen festgelegt worden und somit stand von Anfang an fest, dass nicht alle lernen konnten, was sie wollten. Und auch das Leben fernab der eigenen Familie





Francisca Raposo vor ihrem Porträt bei der Vernissage zur Ausstellung „Zwischen den Welten“

Foto: Annette Berger

und der Lebensgewohnheiten in Mosambik steckte voller Herausforderungen. Doch ihre eigenen Konflikte, Ängste und Sehnsüchte mussten hinter dem großen Ziel der Entwicklung des Landes zurückstehen. Hinzu kam, dass in Staßfurt Fremdenfeindlichkeit und Rassismus zunahmen und sogar ein Mitschüler gewaltsam zu Tode kam. Von da an prägte Angst ihren Alltag.

Bei ihrer Rückkehr nach sechs Jahren herrschte Bürgerkrieg in Mosambik. Ohne ihre Familien sehen zu können, wurden viele direkt zum Militärdienst eingezogen. Von einer sozialistischen Entwicklung des Landes war keine Rede mehr. Weder die Schul- noch die Berufsabschlüsse wurden anerkannt. Damals wie heute werden sie benediet, stigmatisiert und ausgegrenzt.

Sie führen ein Leben zwischen den Welten.
Weder hier noch dort sind sie zuhause.
In der Ausstellung erzählen sie ihre eigene Geschichte.

Annette Berger ist Leiterin der Evangelischen Erwachsenenbildung Sachsen-Anhalt der Evangelischen Kirche in Mitteldeutschland

Kontakt für die Ausstellung

Bei Interesse wenden Sie sich bitte an:

Evangelische Erwachsenenbildung Sachsen-Anhalt

Annette Berger | annette.berger@ekmd.de

Bürgerlstr. 1 | 39104 Magdeburg | Telefon 0391.598022-68 oder -70

eeb-lsa@ekmd.de | www.eeb-lsa.de

Über die Ausstellung

Die Ausstellung kann kostenlos ausgeliehen werden. Sie enthält:

- 13 hochwertige Porträtaufnahmen mosambikanischer Frauen und Männer, die als Schülerinnen und Schüler zwischen 1982 und 1988 an der „Schule der Freundschaft“ in Staßfurt lebten und lernten
- 13 begleitende Tafeln mit persönlichen Aussagen und Erinnerungen der Schülerinnen und Schüler und ihren Fotos aus der Schulzeit in Staßfurt
- 1 Titeltafel
- 1 Informationstafel über die „Schule der Freundschaft“
- 1 Tafel Impressum zur Erstellung und den Förderern der Ausstellung

Sie wurde gefördert durch Brot für die Welt, das Lothar-Kreyssig-Ökumenezentrum der EKM (Evangelische Kirche Mitteldeutschland) und die EEBSA (Evangelische Erwachsenenbildung Sachsen-Anhalt).

Konditionen für den Verleih :

Die Ausstellung umfasst insgesamt 29 Ausstellungstafeln im Format A0 (Größe: 70x100 cm).

Material: Hartschaumplatten, Galerieaufhängung

Der Verleih ist kostenlos. Anfallende Transportkosten müssen vom Aussteller selbst getragen werden. Auf Anfrage kann ein*e Referent*in zum Thema vermittelt werden.

Povo no Poder

Der Tod eines Musikers löste Welle der Anteilnahme aus

Der Tod des mosambikanischen Künstlers Azagaia brachte tausende Menschen auf die Straßen Mosambiks. Er war die „Stimme des mosambikanischen Volkes“ und übte offene Kritik an den sozialen Ungleichheiten im Land und politischen Fehlentscheidungen korrupter Politiker*innen.

Von Quirina Kiesel

Rapper da intervenção social, so beschrieb Azagaia das, was er tat. Musik, die einem aktivistischen Akt gleicht. Edson da Luz kam am 6. Mai 1984 in Namaacha, einer Kleinstadt in der Provinz Maputo nahe der Grenze zu Eswatini, als Sohn eines kapverdischen Vaters und einer mosambikanischen Mutter zur Welt. „Da Luz“, aus dem Licht stammend. Sein bürgerlicher Name trägt die Hoffnung in sich, die „Mano Azagaia“ vielen Menschen mit seiner Musik gegeben hat. Die Hoffnung auf eine Person, die laut und öffentlich das ausspricht, was sich niemand sonst zu sagen traut. In Form von Musiktexten trug Azagaia seine Kritik an den Misständen Mosambiks in das ganze Land und darüber hinaus.

Seinen Künstlernamen „Azagaia“ wählte Edson da Luz nicht willkürlich. Azagaia ist die Bezeichnung für einen kurzen und schmalen Speer, der für die Jagd oder den Kampf eingesetzt wurde. Wie eine Waffe nutzte der Rapper seine Worte, mit denen er scharf und präzise die Zustände anklagte, politische Entscheidungen hinterfragte und sich nicht scheute, die zentralen Ursachen vieler gesellschaftlicher Probleme im Land zu benennen: Korruption und Vetternwirtschaft.

Ein herausfordernder Weg

Sein erstes Album „Babalaze“ (Changana für Kater, Katerstimmung) erschien 2007 und war sehr erfolgreich unter Rap-Musikfans. Der Titel des Albums ist eine Adaption des poetischen Werks „Babalaze das Hienas“ des verstorbenen mosambikanischen Dichters José Craveirinha. 2013 wurde Azagaias zweites und gleichzeitig letztes Album „Cubaliwa“ (Sena für Geburt) veröffentlicht. In die öffentlichen mosambikanischen Medienkanäle von Radio und Fernsehen schaffte es die „Musik der sozialen Intervention“ – insbesondere des ersten Albums – nicht. Doch sie blieb gewiss nicht ungehört. Nicht nur Fans seiner Musik vernahmen die kritischen Worte, auch die Regierung hörte zu. Im Jahr 2008 lud die Generalstaatsanwaltschaft den Rap-Musiker zur Befragung vor, da sein Lied „Povo no Poder“ als Aufstachelung zur Gewalt und Angriff auf die Sicherheit des Staates eingestuft wurde. Dies erfolgte im Kontext gewalttätiger Demonstrationen, die die Hauptstadt Maputo aufgrund von Preiserhöhungen lahmlegten.

Sein Cannabiskonsum bot offiziellen Stellen weiteren Anlass zur Kritik am Musiker und führte mehrfach zur Verhaftung durch die Polizei – unter anderem wenige Stunden vor Beginn eines seiner Konzerte. Öffentlich Kritik zu üben hatte Konsequenzen. Dessen

As Mentiras da Verdade

E se eu te dissesse
Que a oposição neste país não tem esperança
Porque o povo foi ensinado a ter medo da mudança
Mas e se eu te dissesse
Que a oposição e o governo não se diferem
Comem todos no mesmo prato
E tudo está como eles querem

Und wenn ich dir sagen würde
Dass die Opposition in diesem Land keine Hoffnung hat
Weil den Menschen beigebracht wurde, sich vor Veränderungen
zu fürchten
Was aber, wenn ich dir sagen würde
Dass die Opposition und die Regierung sich nicht unterscheiden
Weil sie alle vom selben Teller essen
Und alles so ist, wie sie es wollen

Declaração de Paz (Vampiros)

Tu não vês	Siehst du es nicht
Não querem saber de ti	Sie kümmern sich nicht um dich
Não querem saber de mim	Sie kümmern sich nicht um mich
Vampiros	Vampire
Os Vampiros	Die Vampire

war sich Azagaia bewusst und so verkündete der Musiker 2014 das Ende seiner Karriere: „Ich denke, ich werde das aufgeben, was mich mein Leben kosten und mich daran hindern könnte, meine Kinder aufwachsen zu sehen.“

Eine Erklärung, die nur erahnen ließ, was ihm drohte. Für den „Rapper des Volkes“ war auf den beiden veröffentlichten Alben bereits alles gesagt. Edson da Luz zog in seinen Geburtsort Namaacha zurück. Gleichzeitig hing dieser Rückzug ebenso wie weitere auffällige Verhaltensänderungen, die von Angehörigen zu dieser Zeit festgestellt worden waren, mit der Ursache seiner im Jahr 2014 auftretenden epileptischen Anfälle zusammen: Diagnose Hirntumor. Eine chirurgische Entfernung des Tumors in einer darauf spezialisierten Klinik in Indien sollte zur Genesung verhelfen. In Anbetracht der dafür anfallenden Kosten starteten Freund*innen des Künstlers eine Spendenkampagne, bei der 790.000 Meticais (damals ca. 20.300 Euro) in kurzer Zeit zusammenkamen. Azagaia konnte erfolgreich in Indien operiert werden.

Im April 2016, nach anderthalb Jahren ohne öffentliche Auftritte, kehrte Edson da Luz zurück auf die Bühnen Mosambiks und spielte mit seiner Band „Cortadores de Lenha“ im Club „Coconuts“ an der Costa do Sol in Maputo. Die Musik war wieder Teil seines Lebens, die Epilepsie leider ebenso.

Der Abschied

Im Alter von 38 Jahren verstarb Azagaia am 9. März 2023 infolge eines epileptischen Anfalls in seinem Haus in der Stadt Matola. Nachdem sich die Meldung seines Todes verbreitete, kam zunächst das Gerücht auf, dass er bei Reparaturarbeiten vom Dach seines Hauses gestürzt sei. Familienangehörige bestätigten, dass der Musiker an den Folgen seiner langjährigen Erkrankung verstorben ist.

„Ich bin zutiefst schockiert. Zweifellos trauern die mosambikanische Musik und Kultur. Die Welt hat einen einzigartigen Rapper verloren“, äußerte sich die mosambikanische Kulturministerin Eldovina Materula gegenüber der portugiesischen Nachrichtenagentur Lusa zum Tod des Künstlers.

Die Nachricht seines Todes verbreitete sich rasant und in den sozialen Medien brach eine Welle der Anteilnahme aus. Neben kulturellen Einrichtungen, Musiker*innen und Künstler*innen teilten auch Menschenrechtsorganisationen wie das Zentrum für Demokratie und Entwicklung (CDD – Centro Para Democracia e Desenvolvimento) Beileidsbekundungen. Der Tod traf nicht nur die Kulturszene Mosambiks, viele Menschen trauerten um Azagaia.

Für einen letzten Abschied fanden sich am 14. März 2023 Tausende von Menschen zur Beerdigung von Azagaia am „Praça da Independência“ in Maputo ein. Die Feierlichkeiten umfassten Ehrungen von verschiedenen Mitgliedern der Zivilgesellschaft, Musiker*innen, politischen Akteur*innen und Familienmitgliedern. Prof. Dr. Adriano Nuvunga, Menschenrechtsaktivist und Exekutiv-Direktor des CDD, hielt eine Ansprache und erinnerte daran, dass Azagaia trotz der Bedrohungen von Polizei und Regierung für Gerechtigkeit

kämpfte. Vor dem Rathaus der Stadt Maputo standen die Menschen, um dem Geschehen der Beerdigungszeremonie, die über Leinwand und Boxen nach draußen übertragen wurde, zu folgen.

Den Abschluss der Gedenkveranstaltung sollte schließlich ein friedlicher Umzug zum Friedhof Michafutene bilden. Die Menschen begleiteten den Sarg entlang der mehr als 20 Kilometer langen Strecke und immer wieder ertönten Refrains des Rappers. An der Avenida Julius Nyerere endete der Umzug schließlich: Mit gepanzerten Fahrzeugen blockierten schwer bewaffnete Polizisten die Straße, in der sich der Amtssitz des Präsidenten der Republik befindet, ohne eine Erklärung abzugeben. Tränengas wurde abgefeuert. Die Route der Prozession musste geändert werden. Der Umzug sollte nicht direkt am Zentrum der politischen Macht vorbeiziehen. All dies wurde in unzähligen Videos und Fotos in den sozialen Medien live dokumentiert und übertragen.

Gewaltvolle Reaktion der Polizei

In allen Provinzen wurde zum „Marcha Nacional em Homenagem ao Mano Azagaia“, zum nationalen Gedenkmarsch zu Ehren Azagaias, eingeladen. In Maputo versammelten sich dafür hunderte Menschen am Samstagmorgen des 18. März 2023. Sie sangen immer wieder „Povo no Poder“, Azagaias bekanntesten Song, neben anderen Liedern mit regierungskritischen Texten. Es sollte ein friedlicher Umzug zum Gedenken des Verstorbenen sowie zum Aufrechterhalten seines aktivistischen Erbes sein. Doch die Zusammenkunft nahm ein brutales Ende: Trotz Genehmigung der Stadt beendete die mosambikanische Polizei die Demonstration gewaltvoll.

Bilder und Videos zeigen Menschen, die durch die Straßen Maputos rennen. Tränengas, Gummigeschosse und Schlagstöcke kamen zum Einsatz. Die Behörden räumen ein, dass sie 14 Menschen verletzt haben. 36 Personen wurden festgenommen, strafrechtlich verfolgt und freigesprochen: 20 in Maputo-Stadt, sieben in Chimoio, sechs in Beira und drei in Nampula. Nach Angaben der Organisator*innen der Demonstrationen wurden jedoch knapp über 50 Personen von der Polizei festgenommen und Dutzende verletzt, darunter auch Minderjährige (Zahlen CDD, Stand 26.03.2023). Die Brutalität der Polizei gegen friedliche und unbewaffnete Demonstrierende schockierte. Und wieder hielt die Welt der sozialen Medien all das Unrecht in starken Bildern für die Ewigkeit fest.

In sechs Gemeinden waren die Gedenkveranstaltungen genehmigt. In fünf von ihnen – in den Städten Maputo, Beira, Nampula, Xai-Xai und Lichinga – griff die Polizei zu Gewalt, um die Demonstrationen zu verhindern. Quelimane in der Provinz Zambezia ist die einzige mosambikanische Stadt, in der die Gedenkmärsche friedlich stattfinden konnten.





A luta continua

Mit der gewaltvollen Reaktion hat die mosambikanische Regierung vermutlich nur Öl ins Feuer gegossen und die Kritik des verstorbenen Rappers ein weiteres Mal bestätigt. Aktivist*innen und zivilgesellschaftliche Organisationen planen nun an jedem 9. März den Musiker und Aktivisten mit kulturellen Veranstaltungen zu ehren.

Azagaia war (und ist) vermutlich der bekannteste Rap-Musiker Mosambiks – und auch über die Landesgrenzen hinweg in der portugiesischsprachigen Welt bekannt. So fanden ebenso in Angola Gedenkveranstaltungen statt. In der Hauptstadt von Guinea-Bissau wurde das Portrait von Edson da Luz auf einer Mauer verewigt. „Er inspirierte viele junge Menschen dazu, über ein besseres und gerechteres Afrika nachzudenken, denn was er sang, passt sehr gut zu allen afrikanischen Ländern, nicht nur zu Mosambik“, erklärte der Künstler Young Nuno, der das Bild in Bissau mitgestaltete, im Gespräch mit MZ News.

Das Gesicht Azagaias taucht auf Bildern, T-Shirts und Wänden auf. Die Mosambikaner*innen werden den Klang der „Stimme des Volkes“ so schnell nicht vergessen. Denn sie sagte, was viele dachten und noch heute denken.

Quirina Kiesel ist Mitglied des KKM-Vorstands und unterstützt den Verein zudem seit 2022 als freie Mitarbeiterin im Bereich Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit. 2016 besuchte sie in Maputo das erste Konzert des Musikers Azagaia nach dessen schwerer Erkrankung – damals wusste sie nicht, welch besonderes Konzert dies für den Rapper selbst und seine Fans war; aber sie war sofort nachhaltig von der Wirkmacht seiner Worte beeindruckt.

Quellen: CDD, MZ News, Democracy Now, Amnesty International, DW, O País, Jornal O Guardiã, Expresse, Jornal A Verdade, Facebook

Lied ohne Titel

É uma guerra contra o povo	Es ist ein Krieg gegen die Menschen
Guerra económica	Ein wirtschaftlicher Krieg
Guerra contra o povo	Ein Krieg gegen das Volk
Será que tu não o vês?	Kannst du es nicht sehen?

Isto é uma guerra contra o povo	Es ist ein Krieg gegen die Menschen
Guerra económica	Ein wirtschaftlicher Krieg
Guerra contra o povo	Ein Krieg gegen das Volk
Mas que pena	Wie bedauerlich

Azagaia teilte auf Facebook ein Video, bei dem er dieses Lied sang und Gitarre dazu spielte

Von Muhalaze in die Welt

Ein Erfahrungsbericht über die Mobilität eines Künstlers

Mitten im portugiesischen Winter machte ich, Ramadane Matusse, mich auf ein Abenteuer, um zu sehen, zu lernen und zu teilen, mit dem Ziel, neue Techniken und Praxen der Theaterproduktion zu erlernen und zu vertiefen.

Von Ramadane Matusse, übersetzt von Carolin Brugger

Sobald ich von diesen Möglichkeiten erfuhr, beschloss ich, mich für die AULP-Mobilitätsprogramm (2021) und für den Wettbewerb zur Förderung der internationalen Mobilität von Künstler*innen aus den PALOP-Ländern (afrikanische Staaten mit der Amtssprache Portugiesisch) und dem ebenfalls lusophonen Ost-Timor in den Bereichen Musik und darstellende Künste (2023) zu bewerben. Ich sah darin eine einzigartige Gelegenheit, meinen Lernradius im Bereich der künstlerischen Performance zu erweitern, insbesondere im Hinblick auf die dramatischen Künste (Theater).

Mit großer Begeisterung und Motivation bewarb ich mich 2021 für das genannte Programm, da ich hoffte, neue Techniken und Theorien der Theateraufführung zu erlernen und zu verbessern, um sie mit denjenigen zu kombinieren, die ich mir im Laufe meiner Karriere als Schauspieler und Student bereits angeeignet hatte.

Meine bisherigen Erfahrungen, sowohl in Theatergruppen als auch unabhängig davon, hatten mich zu einem neuen Wesen gemacht, das nach Austausch und Lernen in verschiedenen Bereichen dürstet, so dass ich glaubte, dass diese Gelegenheit ein Werkzeug war, das es mir ermöglichte, mein neues Selbst zu beweisen, eben als eine logische Folge dieser Erfahrungen.

Mein Vorhaben hatte vor allem mit dem Wunsch zu tun, mich mehr und mehr auf den Bereich des Theaters zu spezialisieren. Und diese Gelegenheit gab und gibt mir die Möglichkeit, mich mit anderen Akteur*innen aus dem lusitanischen Raum auszutauschen (mit Lehrer*innen, Schauspieler*innen, Regisseur*innen, Techniker*innen mit großer Erfahrung in den verschiedenen spezifischen Bereichen des Theaters, aber auch mit Kolleg*innen, die mehr als nur einen ständigen Erfahrungsaustausch innerhalb des theatralischen und kulturellen Mantels pflegten) und so Raum für den Austausch von Erfahrungen, Traditionen und Kultur(en) zu schaffen.

Im Laufe meiner akademischen Laufbahn habe ich Fähigkeiten entwickelt, die ich für die Mobilitätserfahrung für wichtig halte, nämlich als Schauspieler, Produzent (Theater, Shows/Festivals, TV-Inhalte) und Kulturmanager. Diese waren in diesem Prozess des Gebens und Nehmens gleichermaßen wichtig und machten den Austausch zu einem echten Kontrast der Farben, wie sie zu einem Regenbogen passen. Schließlich liegt die Anmut der Welt in der Verschiedenheit im Rahmen unseres Zusammenlebens.

Das erste Mal, die Ankunft, vergisst man nie

Es war am 15. November 2021, einem Montag mit bewölktem Himmel und Nieselregen in Maputo, als ich zum ersten Mal ein Flugzeug bestieg. Ich gestehe, dass ich Bewegungen im Magen hatte, die nur die Richterskala messen konnte. Ich kannte nichts, alles war neu und ungewohnt. Ich ruhte mich nach langem Warten auf das Flugzeug an der Haltestelle der *Avenida 24 de Julho* an der Kreuzung mit der *Guerra Popular* aus. Schließlich war es nicht der Tag der Gymnastik und des Marathons, den ich zu absolvieren pflegte, um in die öffentlichen Verkehrsmittel zu gelangen, nur um mein Ziel zu erreichen. Es war ein Tag der „*ricaria*“ (umgangssprachlich für „die Welt der Reichen und Schönen“), wie man im Jugendslang sagen würde.

Es war eine 10-stündige Reise mit einem Direktflug von Maputo nach Lissabon. Am frühen Abend hatte sich die *Junta* (ein interprovinzieller Busbahnhof), an die ich mich so gewöhnt hatte, in Lisboas Flughafen *Humberto Delgado* verwandelt. Wir staunten über das Spektakel der Lichter und Infrastrukturen, das uns Europa, Lissabon, vor Augen führte. Wir waren weit weg von zu Hause, und ich gestehe, dass ich meinen Orientierungssinn bereits verloren hatte. Ich wusste nicht mehr, wo Süden, Norden, Osten oder Westen war.

Aber die Überraschungen sollten erst noch kommen. Die Person, die uns am Flughafen abholen sollte, war aus irgendeinem Grund nicht da, ist einfach nicht gekommen. – „Was machen wir jetzt?“, fragten Sibia Zucula und Isac Sumail, Kollegen, die mit mir unterwegs waren. Wir wollten nicht akzeptieren, was mit uns geschah. Schließlich kam Sekunden später die zweite Nachricht. Unsere Hotelreservierung war geplatzt. Wir hatten keine Bleibe und waren in Lissabon, das wir nur aus dem Fernsehen oder Internet kannten, komplett auf unser eigenes Glück angewiesen. „Das kann doch nicht wahr sein!“, lachten wir besorgt und gleichzeitig verzweifelt, von der Reise erschöpft.

Zu unserem Glück war ich bereits in Kontakt mit Venâncio Calisto, einem mosambikanischen Regisseur, Dramatiker und Schauspieler, der in Lissabon lebt und seinen Master macht. Er war unser Schutzengel während des gesamten Aufenthalts in Portugal, er und Catarina Panguana. Stellen Sie sich jemanden mit einem großen Herzen vor! Catarina ist eine mosambikanische Tänzerin, die in Portugal lebt und die wir in einem Moment der, wie ich es nenne, „Post-Ankunfts-Krise“ kennenlernten. Sie besitzt ein Restaurant in Lissabon, im Stadtviertel Lumiar. Venâncio war dort zum

Mittagessen gewesen und im Gespräch stellte sich heraus, dass die Besitzerin selbst, in diesem Fall Catarina, ebenfalls Mosambikaneerin war. Wie es sich für gute Landsleute gehört, kamen die beiden ins Gespräch, und da erzählte er von drei jungen Leuten, die erst kürzlich angekommen waren und sich aufgrund der Bürokratie in einer schwierigen Situation befanden. Sie war gerührt und bat sofort um ein Treffen mit uns. Sie versorgte uns mit den ersten Luso-Lebensmittelvorräten, empfing uns mit offenen Armen, und wir wurden eine Familie. Wir sind noch heute miteinander in Kontakt, und wann immer ich nach Portugal komme, besuche ich sie.

Venâncio schickte uns seine Adresse, wir stiegen in ein Taxi und fuhren los. Der Taxifahrer berechnete uns für die Strecke das Vierfache dessen, was wir hätten zahlen müssen, und zu allem Überfluss setzte er uns in der falschen Straße ab. Da standen wir nun, drei verirrte Ausländer, und versuchten, die *Rua da Bombarda 27* im Stadtteil *Intendente* zu finden. Die Legende besagt, dass Lissabon, ebenso wie Rom, aus sieben Hügeln entstanden ist. Ja, und ich glaube, das stimmt auch. Stellen Sie sich vor, Sie gehen mit einem Koffer und nach zehn Stunden Flug auf einen dieser Hügel. Und da waren wir – bei Venâncio.

Am nächsten Tag wollte ich nicht aus dem Bett aufstehen. Ich fühlte mich wie in einer Gefriertruhe. Die Kälte drang mir in die Knochen. Wir blieben dort drei Tage, dann zogen wir in ein Hotel im Stadtviertel *Bairro Alto* und vier Tage später in die *Residência Maria Beatriz* in die Gemeinde *Marvila*, unsere Bleibe bis wir am 3. März 2022 schließlich nach Maputo zurückkehrten.

Die Wärme des Luso-Winters

Am Polytechnischen Institut in Lissabon, wo ich meine „Mobilität“ absolvierte, dauerte der Unterricht von 9.00 bis 18.30 Uhr, was einen großen Unterschied zur Schulrealität in Mosambik darstellte. Jedes Semester wird in der Regel ein großer Theatertheoretiker zum Studium und zur Erkundung ausgewählt, und in meinem Fall haben wir uns mit Bertolt Brecht beschäftigt. Das Stück, das Professor Alexandre Peironi für die Aufführung ausgewählt hatte, war „*Der Jasager*“. Es wurde in zwei Sitzungen am selben Tag im Februar 2022 aufgeführt. Es war eine einzigartige und andersartige Erfahrung, dieses Stück zu entwickeln und zu performen. Es wurde in Bruchstücken zusammengesetzt, und das Endergebnis war uns erst zwei Tage vor der Aufführung klar. Es dauerte eine Weile, bis wir die Formel des Lehrers verstanden hatten. Einige Wochen vor der Präsentation hatten wir das Pech, dass einige Kolleg*innen mit Covid-19 infiziert waren, was uns in völlige Ungewissheit über unser Endprodukt versetzte. Aber alles ging gut. Das Publikum war von dem Ergebnis begeistert und wir hatten unseren Spaß. Denn das ist Theater einfach: ein Fest.

In *Torres Vedras*, in der Theaterkompagnie *Cia Joao Garcia Miguel*, stand ich in ständigem Kontakt mit den verschiedenen Abteilungen: der künstlerischen Leitung mit João Garcia Miguel und Gustavo Antunes, der Produktionsleitung mit Daniela Ambrosio, der restlichen Produktion mit Cássia Andrade, die den Vertrieb, den Verkauf und die Internationalisierung umfasst, der Technik mit Roger Madureira, dem Dokumentations- und Forschungszentrum mit André Heitor und der Kommunikationsabteilung mit Alexandre Pereira. Ziel war es, jeden einzelnen von ihnen kennenzulernen und die Funktionsweise zu verstehen, indem wir an praktischen Aktivitäten teilnahmen. Auf diese Weise konnten wir alle Teile kennenlernen, aus denen diese großartige Maschine, die *Cia João Garcia*

Miguel, besteht und welche diese funktionieren lassen. Und es wurde noch interessanter, da sich das Unternehmen in einer ganz neuen Phase befand: Die *Cia* war gerade von Lissabon nach *Torres Vedras* umgezogen, wo sich die neuen Installationen befinden und die Räumlichkeiten neu gestaltet werden. Mit der Erhöhung der vierjährigen Finanzierung durch die *DgArtes* (Direção Geral das Artes) – einer Einrichtung des portugiesischen Kulturministeriums, mit der Aufgabe, das künstlerische Schaffen zu fördern und zu qualifizieren – mussten die Aktivitäten des Unternehmens erweitert, gar verdreifacht werden, und auch die Arbeit wurde somit dreimal so viel. Daran teilzunehmen war faszinierend. Alles geschah zur gleichen Zeit, da die Residenzen für das Erschaffen und Präsentieren der Shows kein Ende nahmen, sondern stattdessen mehrere gleichzeitig stattfanden.

Meinem Residenzbegleiter Rodrigo Gonçalves gilt mein Dank für alles, und wie ich schon aus der Wohnung am *Arenes-Platz* heraus, vor dem Bahnhof *Torres Vedras* sagte: „Ich dachte, ich hätte ihm einen poetischen Satz zu sagen, aber ehrlich gesagt habe ich keine Lust dazu und überlasse ihm einen kleinen spontanen Vierzeiler aus reiner Höflichkeit einer armen, edlen Seele, die vom Schweiß der Sehnsucht trieft.“

João Garcia Miguel und dem gesamten Team von Fachleuten, unermüdlischen Träumer*innen, die sich selbstlos dafür einsetzen, den zahlreichen Zuschauer*innen, die in allen vier Ecken dieses Universums verstreut sind, etwas von sich selbst mitzugeben, gilt mein tief empfundener Dank für die Offenheit, das Teilen und die Unterstützung. Ich ging in Eile, denn es war schon spät und fast Nacht, während ich noch meilenweit von meinem endgültigen Ziel entfernt war.

Ich habe mich dieser Herausforderung gestellt, um die Kultur(en) der verschiedenen Teilnehmer*innen des Programms kennenzulernen, und ich habe den anderen etwas von meiner Kultur weitergegeben. Wir haben Geschichten voller Tradition und mosambikanischer, portugiesischer, angolischer, brasilianischer, türkischer und polnischer Kultur ausgetauscht. Ich habe mich vor allem auf das Geben und Nehmen eingelassen. Schließlich waren es fast sechs Monate der „Mobilität“.

Ramadane David Estevão Matusse, aus Mosambik, ist Schauspieler, Manager und Kulturproduzent. Er ist Student im letzten Jahr seines Studiums der Darstellenden Künste an der Pädagogischen Universität Maputo und für Kulturstudien und -management an der Kunst- und Kulturhochschule Maputo und verfügt über umfangreiche Erfahrungen, die er bei der Teilnahme an verschiedenen Theaterstücken, Festivals und der Leitung und Produktion verschiedener künstlerischer Projekte gesammelt hat. Nachdem er 2021 seinen ersten „Internationalisierungsprozess“ unternahm, indem er für eine akademisches Mobilitätsprojekt in Portugal war, bekam er Ende 2022 seine Kandidatur zum Wettbewerb „Unterstützung der Mobilität von Künstlern aus PALOP und Osttimor“ im Rahmen des Programms PROCULTURA IV, genehmigt, um im darauffolgenden Jahr einen künstlerischen Aufenthalt im Bereich Kulturmanagement und -produktion in der Cia João Garcia Miguel, wieder in Portugal, durchzuführen.



Museu da Revolução

Eine Buchrezension

Foto: Michael Kegler

Irgendwo zwischen Mosambik, Vietnam und der DDR bewegt sich der 13. Roman João Paulo Borges Coelho's „Museu da Revolução“. Zwischen Fiktion und Realismus beschreibt der Roman Ereignisse, Erinnerungen und Traumata, die bis in die Gegenwart hineinreichen – wie Tourist*innen auf einer Safari ins eigene schmerzende Unterbewusstsein. Michael Kegler macht Lust auf einen regnerischen Tag mit diesem Buch auf dem Sofa.

Von Michael Kegler

ch begegnete Jei-Jei an einem düsteren Vormittag, den ich für einen Besuch im Museum der Revolution nutzen wollte.

Ich machte mich gerade auf, die Vitrinen im ersten Stock zu besichtigen, wo es um den Widerstand gegen den Kolonialismus geht, als ich den immer lauter werdenden Lärm einer Kundgebung im Park des 28. Mai gegenüber vernahm. Schon beim Hineingehen war mir eine kleine Gruppe Madgermanes aufgefallen, Arbeiter, die im früheren sozialistischen Deutschland gearbeitet hatten und nun lange nach ihrer Rückkehr noch immer einen Teil ihres Lohns forderten, der, wie sie sagten, von der Regierung behalten wurde. Sie schwenkten Plakate und Fahnen, und für einen Moment sah es so aus, als seien die heiteren Tage unseres eigenen Sozialismus zurückgekehrt. Irgendwann hörte ich es zwei Mal knallen und ging noch einmal nach unten zur Tür des Museums, um nachzusehen, was los war.

Es war das völlige Chaos. Zwei Kleinbusse hatten gut eineinhalb Dutzend Polizisten in martialischer Aufmachung ausgespuckt, schwarze Uniformen, Schilde, Gewehre mit kurzen und umso dickeren Läufen und Helme mit undurchsichtigem Visieren (als könne das Licht des Protests sie blenden). Dieses Vorspiel, in dem die Polizei unter Berufung auf ihre moralische Überlegenheit die Protestierenden aufforderten, sich ihrer eigenen korrekten, gesellschaftsverträglichen Haltung anzuschließen, ging nicht lang, dann begann schon die autistische Phase, in der kein Interesse mehr an Verständigung war, und sie stürmten grimmig auf die Leute los, die trotzdem noch eine gewisse Unwilligkeit zeigten, sich zu zerstreuen. [...] Das außerirdische Auftreten der Autorität schien sie nicht zu bekümmern, doch klar war auch, dass sie nicht lang würden durchhalten können.

Unterdessen sah ich durch die verglaste Tür, wie sich einer der Demonstranten im Schutz des sich ausbreitenden Durcheinanders heimlich davonmachte, sich zwischen den langsam vorbeifahrenden Autos hindurch über die Straße schlängelte. Kein Polizist achtete auf ihn, keiner kam hinter ihm her. Und der Mann drückte sich, nun bereits auf der andern Seite, dicht an der Hauswand entlang, schob die Tür auf und betrat ruhig das Museum. Nun stand er vor mir ...

Das Revolutionsmuseum (Museu da Revolução), das dem Roman auch aus mehreren anderen Gründen den emblematischen Titel gibt, steht räumlich im Zentrum dieses ähnlich wie der sich durch die im Stau stehenden Autos schlängelnden zweiten Erzählers und Protagonisten „Jei-Jei“ durch Zeiten und Räume mäandern den Romans von João Paulo Borges Coelho, der kürzlich mit dem hochdotierten Prêmio Oceanos für Literatur in portugiesischer Sprache ausgezeichnet wurde.

Zunächst aber beginnt das Buch mit einer traditionell anmutenden Szene auf einem Fluss. Kormoranfischer machen sich auf für die Jagd in der Dunkelheit, und es braucht einen kurzen Moment des verwirrten Erstaunens, um zu erkennen, dass die Szene nicht etwa in Mosambik, sondern in Japan spielt.

Die Welt ist ein weitläufiger Ort aus Tausenden Orten, und jeder davon ist ebenfalls ein weiter Ort voller Mäander.

Der Sohn eines Fischers in Japan kauft sich irgendwann einen Kleinbus, um seine Ware schneller zum Markt zu schaffen, verkauft diesen nach Jahren gebraucht, und auf diesem Weg gelangt der Toyota Hiace nach Südafrika und schließlich nach Mosambik, um als Chapa ein zweites Automobilleben zu beginnen, wie viele Tausende andere der bekannten Kleinbusse auch. Und dieser Kleinbus, der dann doch nicht im Stadtverkehr eingesetzt wird, sondern auf eine Reise geht, die sich der Erzähler und der eingangs genannte, aus der Demonstration der Vertragsarbeiter entkommene Jei-Jei über 488 Seiten erzählen, ist der einzige, der aus erster Hand sagen könnte (könnte er sprechen - was er natürlich nicht tut), was an der Geschichte wahr ist und was sich der Erzähler und sein Gesprächspartner Jei-Jei nur ausdenken. Ein literarischer Kniff, der beim Lesen einiges an aktiver Gedankenarbeit verlangt und hin und wieder systematisch mit Leseerwartungen bricht. Denn so wie das japanische Hinterland eingangs blitzen in dieser vielfach verästelten Erzählung die DDR auf, Großbritannien, Vietnam und (natürlich) Portugal und Südafrika, die Zeiten vor der Revolution, koloniale und antiimperialistische Kämpfe, Massaker, „real existierende“ Sozialismen und das Konstrukt „Wahrheit“, das sich nicht zuletzt im „Museum der Revolution“ materialisiert - oder besser gesagt, dematerialisiert, denn es ist schon im Roman nicht mehr wirklich da, existiert heute nur noch in zornigen Kommentaren auf tripadvisor, wo sich Tourist*innen darüber beschwerten, es nicht mehr gefunden zu haben - und in einer auch in dem Roman angesprochenen kleinen Bemerkung des südafrikanischen Dichters P. R. Anderson über die Fotos in dem (wie er es nennt) „Museo da Revolucao“: I love that they are artefacts of the history they make, that ... they make history just as much as they record it.

Die Reise, die sich der einstige Vertragsarbeiter Jei-Jei, der eigentlich einmal Musiker hatte werden wollen, und der Erzähler hier mit etlichen Abzweigungen und Parenthesen erzählen und / oder ausdenken, schraubt sich im japanischen Kleinbus durch Mosambik, immer weiter ins Landesinnere bis ins Grenzland von Zimbabwe und Malawi, wo sich schließlich in Mutarara in der Provinz Tete die Geschichte und Kuriosa der Welt und des späten 20. Jahrhunderts verdichten und überschlagen: Phuong, Jei-Jeis vietnamesischen Kollegen aus dem Trabant-Werk in Zwickau hat es nach der „Wende“ auch irgendwann nach Mosambik verschlagen; mit im Bus sitzen mit ihnen neben der südafrikanischen Menschenrechtsaktivistin, deren Vater auf Seiten der Konterrevolution tätig war, ein alter portugiesischer Soldat der Kolonialarmee, der seiner quälenden Schuld und einer alten Sehnsucht nachreist, sowie die vermeintliche Tochter eines früheren Kameraden, die auf der Suche nach ihrer Mutter, die sie nie kennengelernt hat, den Ort sucht, von wo man sie damals nach einem Massaker ins „Mutterland“ verschleppt hat. Historische Gräueltaten und Verwerfungen, die sich auf engstem Raum in der Weite der Landes zunehmend entblättern und ausbreiten und die nun mehr unfreiwillig als gezielt, aber umso unweigerlicher in der Erzählung zusammenfinden. Jeder Zentimeter ist - wie vermutlich überall auf der Welt - von Geschichte, Blut, Tränen und Hoffnung durchtränkt, die man übersehen könnte, würde sie nicht

immer wieder wie Staub aufgewirbelt – im Vorbeifahren und mit der vermeintlichen Leichtigkeit eines Road-Movie.

João Paulo Borges Coelho unternimmt in diesem, seinem 13. Roman einen wahren Parforce-Ritt durch die Geschichte seines Landes und der Welt, und es braucht diese Mäander, dieses verschlungene, sich immer wieder als „ausgedacht“ entkräftende Erzählen, um zu verdeutlichen, wie sehr Mosambik sich im Lauf der Jahrzehnte der Kämpfe, der Befreiung, der Selbstzerfleischung beständig im Auge des Sturms und im Zentrum des Weltgeschehens befand, ohne es wirklich zu ahnen, und wie sich „die Geschichte“ immer wieder in privaten Geschichten und Schicksalen materialisiert. Das vergebliche, ritualisiert hartnäckige sich nicht damit abfinden wollen der ehemaligen Vertragsarbeiter vor dem nicht mehr existierenden Museum einer inzwischen historisierte Revolution ist nur eins der Bilder dafür. Die Fahrt in dem so typischen Chapa, der eigentlich von ganz woanders her kommt, ein anderes ...

Museu da Revolução ist bereits der 13. Roman des hauptberuflichen Historikers João Paulo Borges Coelho und zugleich der dritte große historische Roman, der in den letzten Jahren über und in Mosambik erscheint. Mia Couto mit seiner „Imani-Trilogie“ (auf deutsch in zwei Bänden in der Übersetzung von Karin von Schweder-Schreiner im Unionsverlag) und Ungulani Ba Ka Khosas „Gungunhana“ arbeiten sich an der Kolonialzeit ab; Borges Coelho wagt sich mit diesem Roman nun als erster in eine fast-Gegenwart, das „Museum der Revolution“, aus dem sogar der legendäre VW-Käfer von Eduardo Mondlane eines Tages gestohlen wird, in dem sich dafür auf einer anderen (fiktiven?) Ebene nun die Ereignisse, Erinnerungen und Traumata im über die löchrigen, ehemals verminten Straßen des Landes holpernden Kleinbus überschlagen, durcheinandergeraten, aufeinander angewiesen sind, weil sie ohneinander nicht können, wie Touristen auf einer Safari ins eigene schmerzende Unterbewusstsein.

Michael Keglert ist seit 1992 Literaturübersetzer aus dem Portugiesischen. Seit 2001 betreibt er die Rezensionswebsite Nova Cultura für Literatur und Musik aus den portugiesischsprachigen Ländern.

João Paulo Borges Coelho:
Museu da Revolução.
488 Seiten, Editorial Caminho, Lissabon 2021
(in Deutschland erhältlich über TFM Zentrum für Bücher in portugiesischer Sprache www.tfmonline.de)





Unterwegs in Maputo

Im Film „Maputo Nakuzandza“ begleiten Zuschauer*innen die Darstellenden durch einen Tag in der mosambikanischen Hauptstadt.

Mobilität wird hier unter anderem durch den Arbeitsweg und die Rolle der Chapa gezeigt.

Die Bilder geben einen wahrlich spürbaren Eindruck davon, wie Mobilität in Maputo aussieht.

Mehr Informationen zum Film unter:
www.davidsimongross.de



Fotos: David-Simon Groß



KKM im Gespräch mit

Über den Podcast „A luta continua“

Im Jahr 2021 begannen wir unsere Podcast-Reise auf Initiative unserer langjährigen Geschäftsführenden Tabea Behnisch. Die Idee: Mehr Zeit für ein Gespräch mit verschiedenen Expert*innen aus Mosambik. Die Umsetzung: sechs Podcast-Episoden im Audio- und Videoformat zu ganz verschiedenen Themen.

Das erste Gespräch führten wir mit Serati vom musikalischen Kollektiv *Basadi ba Mintsu* und sprachen über Kulturarbeit in Maputo, Frauen in der Musikbranche, aber auch über die Situation der Menschen in Cabo Delgado, auf deren Situation die Musikaktivistinnen in Konzerten und einer Kampagne aufmerksam machten.

Für unsere zweite Episode trafen wir Prof. Adriano Nuvunga, Direktor des Centro Para Democracia e Desenvolvimento (CDD). Er war als Referent unseres Herbstseminars 2021 zu Gast in Bielefeld und mit ihm startete die Praxis, die Gastreferierenden des Herbstseminars als feste Konstanz in den Podcast einzubinden. Das CDD setzt sich für Demokratie und Menschenrechte in Mosambik ein. Prof. Nuvunga spricht mit Kristina Rehbein vom Entschuldungsbündnis erlassjahr.de über die Arbeit des CDD sowie die Finanz- und Schuldensituation Mosambiks.

Zwei bis drei Podcast-Episoden sollen im Jahr entstehen. Dass dies nicht in einer Stunde Arbeitszeit erledigt ist, stellte sich nach der Produktion der ersten Podcastfolgen heraus. Die redaktionelle Arbeit eines Podcasts umfasst die Recherche potenzieller Themen und Personen mit dazu passender Expertise. Um das Gespräch auf verschiedenen Kanälen zugänglich zu machen, wird es nicht nur als Audioversion aufgezeichnet, sondern auch als Video – alle Videos des KKM sind auf dem eigenen YouTube-Kanal [@Koordination-KreisMosambik](https://www.youtube.com/@Koordination-KreisMosambik) zu finden. Die Planung des Podcasts beinhaltet also auch die Koordination der Aufzeichnungen. Für die Produktion in Mosambik arbeiteten wir mit professionellen Partnern vor Ort zusammen. Über die Qualität könnt Ihr Euch zum Beispiel in dem Videogespräch mit den HipHop-Musikern von *Terceiro Bloco Studio* selbst überzeugen. Das Rap-Kollektiv aus Beira nutzt Songtexte um auf Probleme in der Gesellschaft hinzuweisen.

Passend zu unserem Jahresthema 2022 „Kultur als Transformationskraft“ fanden unsere letzten Podcast-Interviews mit Maria Atália Adamugy und Luka Mukhavele statt. Beide beeindruckten die Teilnehmenden des vergangenen Herbstseminars mit ihrem Wissen und dem Einfluss, den ihre Arbeit auf das Leben einzelner und auf die mosambikanische Kulturwelt im ganzen hat.

Maria Atália Adamugy ist Theaterpädagogin und Schauspielerin aus Maputo und sprach im Interview mit Edmérçio Quiteria Ricardo über ihren Weg zum Theater und dessen Bedeutung für sie persönlich und für die Menschen in Mosambik.

Luka Mukhavele ist ein mosambikanischer Musiker, Lehrer, Forscher und Instrumentenbauer. Im Gespräch erzählt er uns von seinem Weg zur Musik, Erinnerungen an das Verbot traditioneller Musik durch die Portugiesen und welchen Einfluss dieses koloniale Erbe bis heute auf die mosambikanische Kultur hat.

Die Interviews in Deutschland wurden von KKM-Vorstandsmitglied David-Simon Groß produziert. Auf die Kamera- und Audioaufzeichnung folgen Sichtung und Schnitt des Materials. Anspruchsvolle Aufgaben, bei denen wir uns über die Expertise des Kameramanns freuen.

Bei der Produktion des Podcasts unterstützten uns auch bereits Jonas Appenheimer und Luca Döninghaus. Tabea Behnisch hat sich in den Bereich Tonschnitt für das Gespräch mit Luka Mukhavele eingearbeitet.

Zur Produktion gehört auch die Übersetzung der Gespräche. Für den Audioschnitt muss die deutsche Fassung bereits mit in die Tonspur eingearbeitet, Pausen und Füllwörter gegebenenfalls entfernt werden. Nach dem Schnitt der Folgen werden diese auf unseren Kanälen hochgeladen und veröffentlicht. Für YouTube erfolgt vor der Veröffentlichung eine Untertitelung auf Deutsch, Portugiesisch und Englisch.

Viele Schritte führen zum Ziel und am Ende steht ein Gespräch, das allen Zuhörenden und Zusehenden – so hoffen wir – neue Informationen zu Mosambik und eine neue Perspektive auf ein Thema mitgibt.

Wir wünschen Euch viel Spaß beim Hören und Sehen der Gespräche und wir freuen uns über Eure Rückmeldungen und Ideen.

Das Podcast-Team ist offen für alle Interessierten, die mitmachen möchten.

Hier ist unser Mosambik-Podcast „A luta continua“ zu finden:

- Podigee
- Spotify
- YouTube
- Google Podcasts
- Soundcloud

Dein Podcast-Streamingdienst ist nicht dabei? Dann schreib uns eine Nachricht an kkm@kkmosambik.de



Maria Atália Adamugy im Gespräch mit Edmérçio Quiteria Ricardo



Luka Mukhavele interviewt und aufgezeichnet von David-Simon Groß



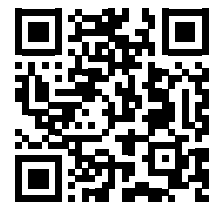
Prof. Adriano Nuvunga im Interview mit Kristina Rehbein von erlassjahr.de



Serati vom Kollektiv „Basadi ba Mintsu“ produziert von Aguacheiro Design Multimedia



Gespräche mit Terceiro Bloco in Zusammenarbeit mit Mango Sound Mozambique



PODCAST HIER ANHÖREN



INTERVIEWS HIER ANSEHEN



Ilha do Ibo in der Provinz Cabo Delgado

Foto: Dmitry B/unsplash.com

Herbstseminar 2023

In diesem Jahr findet das Herbstseminar des KKM zum Thema „Ressourcengerechtigkeit: Erdgas in Mosambik“ vom 13. bis 15. Oktober 2023 im Jugendgästehaus in Bielefeld statt.

Wir möchten über die Situation in der Provinz Cabo Delgado mit zivilgesellschaftlichen Aktivist*innen und Wissenschaftler*innen sprechen und in Erfahrung bringen.

Fragen, die wir mit Euch diskutieren wollen, sind:

- Was hat Mosambik vom Gas? Wer profitiert von der Erschließung dieser Ressource?
- Gibt es positive Effekte? Wie sehen die Folgen für Mensch und Natur vor Ort aus?
- Was bedeutet Ressourcengerechtigkeit für die Menschen in Cabo Delgado?
- Was müsste getan werden, damit das Gas im Boden bleibt?
- Was können wir in Deutschland machen?

Wir freuen uns über die Teilnahme von João Feijó, Sozialwissenschaftler bei „OMR – Observatório do Meio Rural“ in Mosambik sowie von Winfried Borowczak, Soziologe und Autor des Buches „Terror, Gas und Staatsversagen“.

Wir laden Engagierte der Solidaritäts- und Partnerschaftsarbeit, Mosambikinteressierte und besonders herzlich auch Mosambikaner*innen ein, um sich auszutauschen und Perspektiven der kritischen Solidarität zu finden.

Die Anmeldung ist per E-Mail oder Post bis zum 2. Oktober 2023 möglich.

**Koordinierungskreis Mosambik (KKM)
August-Bebel-Str. 16-18
33602 Bielefeld**

**E-Mail: kkm@kkmosambik.de
Tel.: 0521 - 560 44 84**

Alle Informationen zum Programm und zur Anmeldung gibt es auch auf unserer Website unter:
🌐 www.kkmosambik.de

Azagaia

Deutsche Übersetzung
Strophe 1 und 2 des Liedes „Povo no Poder“

Bevölkerung an die Macht

Wir fallen nicht mehr auf die alte Geschichte rein (raus)
Wir wollen den Abschaum bekämpfen (raus)
Diebe (raus)
Korrupte (raus)
Schreit mit mir, damit diese Leute verschwinden (raus)
Schreit mit mir, damit die Bevölkerung nicht mehr weint (raus)

Das ist Maputo, keiner weiß genau wie
Die Leute, die gestern noch schliefen, haben heute keinen Schlaf mehr
Alles nur wegen eurer miserablen Löhne
Die Menschen verlassen ihr Zuhause und werfen sich durch die erste Scheibe
Der Preis für den Transport steigt, der Preis für das Brot steigt
Lass ein Bevölkerung ohne Land, lass ein Bevölkerung ohne Boden
Grüne Revolution, wir sehen sie nur in unserem Essen
Jetzt fragen sie nach was? Denk nach
Überlege es dir selbst, bevor du die Scheiße machst
Du erhöhst die Lebenshaltungskosten und hältst unser Einkommen niedrig
Diese Regierung wird sich nicht ändern, nein
Es wird in einer Tragödie enden, ja, wirklich
Sie kommen mit Tränengas, der Streik ist voll von Sauerstoff
Sie werden unseren Auftritt nicht verhindern
Ich werde kämpfen, ich werde mich nicht enthalten
Malhazine (anwesend!)
Magoanine (anwesend!)
Urbanisierung (anwesend!)
Jardim

Bevölkerung an die Macht (eh)
Herr Präsident, du hast den Luxus deines Palastes hinter dir gelassen
Endlich hast du erkannt, dass das Leben hier nicht einfach ist
Und erst jetzt stellst du den Ministerrat zusammen
Die Bevölkerung hat nicht einmal geschlafen, wir haben so lange getagt
Wir haben die Straßen verbarrikadiert, wir haben die Chapas lahmgelegt
Hier kommt keiner durch, sogar die Läden sind geschlossen
Wenn die Polizei gewalttätig ist, antworten wir mit Gewalt (was?)
Ändere die Ursache, um die Folge zu ändern
Mehr als die Hälfte meines Gehalts geht für Steuern und Verkehr drauf
Wenn mein Sohn krank wird, ist er seinem Schicksal überlassen.
Währenddessen ist dein Sohn gesund und stark
Lebt im Überfluss, führt ein Leben als „Lord“
Das Leben hier ist ein Luxus, die Kosten sind sehr hoch
Wir arbeiten wie Sklaven, wir geben alles als Zehnten
Setzt die Fahrpreise herab oder erhöht den Mindestlohn
Ja... das solltet ihr wenigstens tun
Es sei denn, ihr wollt Tankstellen in Brand stecken
Bäckereien ausrauben, Ministerien, stellt euch das vor
Eure Geschäftsbanken zerstören, eure Minen
Irrationales Regieren scheint zu verseuchen
Habt eure Lektion gelernt und wartet nicht auf die nächste
Ich warne Sie, meine Herren, Sie werden die nächsten bekommen
Der Norden (anwesend!)
Das Zentrum (anwesend!)
Der Süden (anwesend!)
Mosambik!

Bevölkerung an die Macht (eh)

Die Menschen sind an der Macht!

Azagaia

Povo No Poder

Já não caímos na velha historia (fora)
Saímos para combater a escória (fora)
Ladrões (fora)
Corruptos (fora)
Gritem comigo para essa gente ir embora (fora)
Gritem comigo pois o povo já não chora (fora)

Isto é Maputo, ninguém sabe bem como
O povo que ontem dormia hoje perdeu o sono
Tudo por causa desse vosso salário mísero
O povo sai de casa e atira para o primeiro vidro
Sobe o preço do transporte, sobre o preço do pão
Deixam um povo sem norte, deixam um povo sem chão
Revolução verde, só vemos na nossa refeição
Agora pedem o que? Ponderação
Pondera tu, antes de fazeres a merda
Subires o custo de vida e manteres baixa a nossa renda
Esse governo não se emenda mesmo, não
Vai haver uma tragédia mesmo... sim, mesmo
Venham com gás lacrimogéneo, a greve ta cheia de oxigénio
Não param o nosso desempenho
Eu vou lutar, não me abstenho
Malhazine (presente!)
Magoanine (presente!)
Urbanização (presente!)
Jardim

Povo no Poder (eh)

Sr. Presidente, largaste o luxo do teu palácio
Finalmente apercebeste que a vida aqui não esta fácil
E só agora é que reúnes esse conselho de ministros
O povo nem dormiu, já estamos há muitos reunidos
Barricamos as estradas, paralisamos esses chapas
Aqui ninguém passa, até as lojas estão fechadas
Se a policia é violenta, respondemos com violência (o que?)
Muda a causa para mudares a consequência
Mais de metade do meu salário vai para impostos e transporte
Se o meu filho adocece, fica entregue à sua sorte
Enquanto isso, esse teu filho esta saudável e forte
Vive na fartura, leva uma vida de Lord
Viver aqui é um luxo, o custo é elevadíssimo
Trabalhamos como escravos, entregamos tudo no dízimo
Baixa a tarifa do transporte ou sobe o salario mínimo
Xé... isso é o que debes fazer no mínimo
A não ser que queiras fogo nas bombas de gasolina
Assaltos a padarias, ministérios, imagina
Destruir os vossos bancos comerciais, a vossa mina
Governação irracional parece que contamina
Tenham aprendido a lição e não esperem pela próxima
Aviso-vos meus senhores que terão pela próxima
O Norte (presente!)
O Centro (presente!)
O Sul (presente!)
Moçambique!

Povo no Poder (eh)
O povo é que está no poder!

Die deutsche Übersetzung der Strophen 1 und 2 des Liedes „Povo no Poder“ ist auf der Innenseite zu finden.