

Zeitschrift: Filmbulletin : Zeitschrift für Film und Kino
Herausgeber: Stiftung Filmbulletin
Band: 42 (2000)
Heft: 227

Artikel: Arbeit an einem Requisit : Gespräch mit Cardo Dubini
Autor: Kremski, Peter / Dubini, Cardo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-865533>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

• • •

Arbeit mit einem Requisit Gespräch mit Cardo Dubini



Annemarie Schwarzenbach
und Ella Maillart
mit ihrem
Ford 1935 De Luxe Coupé
Five Windows

Der inzwischen abgedrehte Spielfilm *DIE REISE NACH KAFIRISTAN* von Fosco & Donatello Dubini folgt den Spuren einer Reise, die die Schriftstellerinnen Annemarie Schwarzenbach und Ella Maillart 1939 mit dem Auto unternommen haben – von der Schweiz bis nach Afghanistan. Wüsten-Szenarien in Jordanien stellen die Schauplätze in der ersten Drehphase des Films. Cardo Dubini, der Schweizer Herstellungsleiter (und Bruder von Fosco und Donatello), war auch zuständig für die Betreuung des Autos.

FILMBULLETIN Sie haben die Aufsicht über das nicht ganz unwichtige Fahrmobil.

CARDO DUBINI Das Auto ist eigentlich der dritte Hauptdarsteller. Als die beiden Frauen ihre Reise machten, war das Auto logischerweise immer dabei. Unser Modell ist nicht ganz originalgetreu, aber wir haben das Original-Nummernschild: *CH-Kanton Graubünden-2111*. Das Auto, das uns zur Verfügung steht, ist aber fast das gleiche, mit dem die damals gefahren sind: ein *Ford 1935 De Luxe Coupé Five Windows*. Mit einem der ersten V8-Motoren, die man in Amerika gebaut hat. Die V8-Motoren baut man heute noch, nur etwas moderner. Unser Modell ist da schon ziemlich primitiv. Aber es funktioniert. Zwischendurch hat einmal das Lager der Lichtmaschine nicht mehr mitgemacht. Das mussten wir hier in Jordanien mit Schraubenzieher und Hammer ausbauen und haben dann zum Glück ein Lager gefunden, das gepasst hat. Der Keilriemen ist auch schon ziemlich kaputt. Der Motor ist sehr stark, vergleichbar mit einem Traktor. Der Wagen ist also geländegängig. Da kommt man überall mit durch.

FILMBULLETIN Wie sind Sie an das Auto gekommen?

CARDO DUBINI Das haben wir lange gesucht. Übers Internet macht man das heute. Wir haben dann in den USA ein Modell aufgetrieben, kamen aber zu spät: es war gerade verkauft. Dafür haben wir dann dieses Modell im deutschen Schwarzwald entdeckt. Danach mussten wir es

per Container verschiffen – von Hamburg nach Akaba. In Akaba hatten wir einige Mühe, das Auto aus dem Hafen herauszukriegen. Weil *Lloyds* in jeden Container reingucken will, der im Hafen ankommt: wegen des Embargos für den Irak. Zwei Tage haben wir warten müssen, obwohl wir es schon für den ersten Drehtag brauchten. Als wir es endlich aus dem Zoll hatten, haben wir herumexperimentiert mit Plattformen auf der Seite, um das Auto an einem Zugfahrzeug anzuhängen und ziehen zu lassen. Die ersten Drehtage waren im *Wadi Rum*, in jener Wüste, in der auch *LAWRENCE OF ARABIA* gedreht worden ist. Wir dachten, das Auto fährt so gut, dass wir es nicht haben ziehen lassen, sondern damit richtig gefahren sind: von Akaba nach Wadi Rum, 65 km Steilstrasse. Fünf Kilometer vor dem Ziel ist schliesslich ein Hinterrad abgefallen. Das hat dermassen gebumst, dass ich einen ziemlichen Schreck gekriegt habe. Der Kotflügel war total verschrammt. Aber das kann man so lassen. Das kann ja auch innerhalb der Filmstory passiert sein. Schliesslich haben die beiden Frauen auf ihrer Reise doch auch Pannen gehabt. Deshalb haben wir erst gar nicht versucht, den Schaden am Kotflügel zu beheben. Wenn wir in Jordanien abgedreht haben, wird das Auto für weitere Drehtage wieder nach Hamburg verladen und dann noch in die Schweiz, wo wir damit über den Alpenpass müssen. Durch die Wüste zum Gletscher.

FILMBULLETIN Der erste Drehtag ist ausgefallen, weil das Auto nicht da war?

CARDO DUBINI Nicht nur deshalb. Das Auto kam zwar einen Tag zu spät, aber eigentlich hatten wir alle Anlaufprobleme. Wir waren alle erst nach dem ersten Drehtag drehbereit. Dann hat uns aber die Lichtmaschine Ärger gemacht. Das hat uns wieder drei bis vier Stunden gekostet, so dass man noch einmal einen viertel Drehtag abziehen muss. Das Rad haben wir ja nur an einem Überführungstag verloren. Das war nicht so schlimm. Aber zwischendurch blieb das Auto auch stehen. Dann mussten wir Benzin abpumpen, weil der Tank sehr schmutzig war. Aber den Verlust eines ganzen Drehtags würde ich dem Auto allein nicht anlasten, weil alle anderen auch hinterhergehinkt sind.

FILMBULLETIN Die Lichtmaschine ist nicht in der Schweiz kaputtgegangen, sondern in Jordanien.

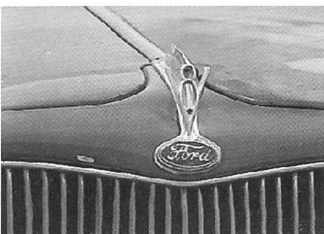
CARDO DUBINI Da kann man sich nur helfen, wenn man einen Jordanier dabei hat. Der weiss, wo er hin muss, und kriegt auch, was er braucht. Die Leute sind hier nämlich in Clans miteinander verbunden. Innerhalb eines Clans helfen sie sich gegenseitig durch alles durch. Wenn man dann natürlich von Clan zu Clan wechselt, ist das schon wieder eine andere Sache.

Mein jordanischer Assistent hat mir sehr geholfen. Er hat mich zu einem Mechaniker gebracht, der aber keine Zeit hatte. Da hat mein Assistent erst einmal allein versucht, das Ding auseinanderzunehmen. Die ganze Werkstatt bestand nur aus einem sieben Quadratmeter grossen Raum. Auf einer Seite war ein drei Meter hohes Gestell. Darin befanden sich nur Gehäuse von Lichtmaschinen und Anlassen und Rotoren. Gearbeitet wurde da mit einem selbstgeschmiedeten Hammer mit angeschweisstem Rohr. Sonst gab es nur noch zwei Schraubenzieher und eine Beisszange und, um das Lager hineinzuschlagen, die Verlängerung einer Ratsche, damit es ein bisschen zentrisch wurde. Ich habe Blut geschwitzt, als ich die da so arbeiten sah. Wie die die in den Schraubstock gespannt haben – und dann ohne Abzieher und nur mit einem kleinen Schraubenzieher repariert! Das war der Beweis, dass das Auto für die Gegend geeignet ist. Weil man es mit der Hand flicken kann. Wenn man stattdessen mit dem Mercedes 500 hier herunterkommt und die Elektronik geht kaputt, hat man wirklich ein Problem. Dann bekommt man das benötigte Teil nämlich in zwei Tagen nicht. Wie dagegen haben das in drei Stunden hingekriegt. Weil das Auto so eine einfache und alte Technik hat, kann man es auch mit den primitiven Mitteln reparieren, die hier zur Verfügung stehen.

FILMBULLETIN Das Auto stammt nicht aus dem Museum? Und Sie haben es nicht gemietet, sondern gekauft?

CARDO DUBINI Von einer Firma im Schwarzwald, die auch andere Filme ausgestattet hat. Sie ist spezialisiert auf Modelle der zwanziger bis vierziger Jahre. Und hat zum Beispiel auch einen Hollywood-Film mit Mel Gibson ausgerüstet. Mel Gibson kann keine geschalteten Autos fahren, und die Firma war die einzige, die aus der angefragten historischen Zeit einen Wagen mit Automatikgetriebe hatte.

FILMBULLETIN Kaufen mussten Sie das Auto, weil davon auszu-



gehen war, dass es die Dreharbeiten nicht übersteht?

CARDO DUBINI Die Firma ist daran interessiert zu verkaufen. Abgesehen davon gibt es aber auch Erfahrungen. Unser Beleuchter und unser Maschinist haben vor einem Jahr an einem Film in Schweden mitgearbeitet, der in den dreissiger Jahren spielt, historisch also in der gleichen Periode. Sie haben erzählt, wieviel Zeit sie verloren haben, weil sie ein für die Filmhandlung benötigtes Auto nur gemietet haben. Der Besitzer stand nämlich immer daneben und hat so allerhand mitgekriegt, was mit dem Auto alles ablief.

An unserem Auto sieht man doch auch die Dellen. Zum Beispiel eine auf der Motorhaube: vom *Grip*. Als wir darauf die Kamera montiert hatten, bauten wir einen Unfall mit dem Zugfahrzeug. Dadurch hat sich die ganze Geometrie des Autos verschoben. Und der *Grip* kam dabei auch noch herunter.

Wenn man das Auto mietet, muss man die Schäden natürlich bezahlen. Es geht nun einmal kaputt. Und man verliert Zeit, weil immer der Besitzer daneben steht und schreit: «Das dürft ihr nicht machen!» Darauf wollten wir uns nicht einlassen. Wir müssen ja mit dem Auto arbeiten. Das wird hier auch nicht auf Hochglanz poliert. Im Gegenteil, wir haben das Auto noch nie gereinigt, seit es hier ist. Vielmehr lassen wir es verstauben und geben immer noch Staub dazu, damit es möglichst authentisch aussieht. Die beiden Frauen hatten doch sicherlich auch keine Lust, mitten in der Wüste ihr Auto zu reinigen. Was hätte das auch für einen Sinn gehabt, wenn es am nächsten Tag sowie so wieder staubig gewesen wäre. Das ist also ein Oldtimer, der *gebraucht* wird und nicht in der Garage steht und mit Politur verhätschelt wird. Und mir gefällt das Auto im jetzigen Zustand besser als zu dem Zeitpunkt, als ich es abgeholt habe. Durch die Schrammen, die es jetzt hat, hat es auch eine Geschichte und einen Charakter bekommen.

FILMBULLETIN Haben Sie das Auto auch verändert?

CARDO DUBINI Das Dach war im Original eine Stoffbespannung. Früher hat man die Dächer nicht ganz aus Blech gemacht, weil das entweder nicht ging oder zu teuer war. Und wir haben das jetzt abnehmbar gemacht, um Licht von oben hinzubringen. Das hat den Beleuchter sehr gefreut.

FILMBULLETIN Das Auto einerseits als Requisit, andererseits aber auch als dritte Hauptfigur – als Diva mit vielen Macken.

CARDO DUBINI Das ist wahr, es ist auch eine Diva. Es ist ja schon alt, und man muss es entsprechend behandeln. Es hat eben auch eine Seele. Das meine ich natürlich nicht ernst. Ich weiss, dass es nur ein Stück Blech ist. Aber man muss es mit Fingerspitzengefühl behandeln, als wenn es eine Seele hätte. Schliesslich ist es fast genauso häufig im Bild wie die Schauspielerinnen, fast in jeder Einstellung dabei. Damit ist es im Film sehr prominent. Ich hoffe nur, es hält bis zum Schluss durch.

FILMBULLETIN Wie ist das Zusammenspiel zwischen den Frauen und dem Auto?

CARDO DUBINI Ich selber war eifersüchtig darauf, dass die beiden Frauen das Auto so gut fahren können. Ich hatte gedacht, ich könnte jetzt daherkommen und denen einmal zeigen, wie man das macht. Die haben das aber von Anfang an begriffen und auch Spass daran, so ein Auto zu fahren. Eines Morgens sitzt doch Jeanette Hain, die die Annemarie Schwarzenbach spielt, im Auto und behauptet, es hätte ihr soeben einen Heiratsantrag gemacht. Worauf ich erwiderte, es hätte auch mir einen gemacht, und es eine Bigamistin nannte. Jeanette war völlig konsterniert, als sie begriff, dass das Auto weiblich war. Dabei definiert sich das Geschlecht des Autos doch aus Jeanettes Rolle als Annemarie Schwarzenbach. In diesem Sinne reden wir über das Auto wie über eine Person. Und wir gestatten dieser Person auch, einmal einen schlechten Tag zu haben, wie jedem anderen auch.

FILMBULLETIN Eine Hauptdarstellerin, die als Werbeträgerin von der Firma *Ford* gesponsert wird?

CARDO DUBINI Mit *Ford* haben wir natürlich Kontakt. Aber was dabei herauskommen wird, wissen wir nicht. Wir haben bisher keine Zusage. Vielleicht kaufen sie uns am Ende das Auto ab, um es ins *Ford*-Museum zu stellen. Immerhin ist das doch ein schönes und noch dazu prominentes Modell, weil es in einem wichtigen Film mitgespielt hat. Aber ob *Ford* überhaupt ein Museum hat, weiss ich gar nicht. Zumindest wäre das doch schon einmal ein schöner Anfang.

Das Gespräch mit Cardo Dubini führte Peter Kremski während der Dreharbeiten in Jordanien

