

Cuba libre – wohin geht die Reise?

Jenseits aller Revolutions-Romantik ist Kuba ein faszinierendes Land, von dem niemand weiß, ob und wie es sich in den nächsten Jahren verändern wird. Wir nutzten die einmalige Chance, die größte Karibikinsel mit dem Motorrad zu durchstreifen

Eine Reportage mit Fotos von Reiner H. Nitschke

Harley-Feeling pur: Endlose Asphaltbänder saugen uns durch die tropische Landschaft wie hier auf dem Weg nach Viñales im Westen der riesigen Insel. Der Verkehr ist minimal, dafür reißen uns ab und zu kapitale Schlaglöcher aus den karibischen Träumen.





**Hier ist
die Zeit vor
Jahrzehn-
ten stehen
geblieben**

Im Schatten der malerischen »mogotes« bei Viñales pflügt ein Bauer die fruchtbare Erde. Ochsengespanne gehören noch heute zum harten Alltag der Landbevölkerung. Sie mussten Anfang der 90er Jahre Traktoren und Lastwagen ersetzen, als der Diesel aus der Sowjetunion ausblieb.



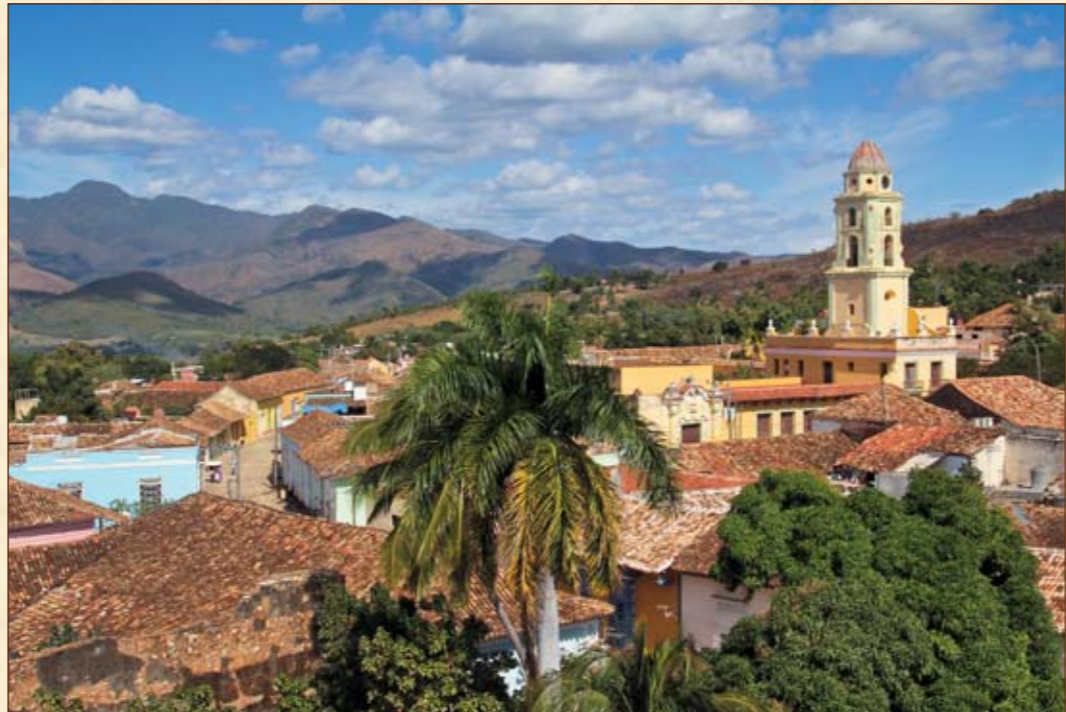
Der Duft der Tropen lockt am Rand der Landstraße

Mangos, Papayas, Bananen, Ananas, Orangen, Palmfrüchte – das Angebot der freien Bauernstände entlang der Landstraßen ist vielfältig und außerordentlich schmackhaft. Die Bäuerin freut sich über jeden Touristen, der mit konvertibler Währung bezahlt.



**Bunte
Häuserwände
und zahllose
Parolen
feiern die
Revolution**

El Comandante Ché Guevara ist allgegenwärtig, wie hier in Trinidad, der malerischen Kolonialstadt, deren historisches Zentrum Welterbe der UNESCO ist. Die Fahrradrikschas gehören genauso zum Straßenbild wie Pferdefuhrwerke und Reiter.



Ein Hauch Nostalgie begleitet den Reisenden auf Kuba

Die Kalkkegel von Viñales im diffusen Abendlicht, die Zigarre gehört dazu, Carlos flirtet mit den Parkplatzwächterinnen, Blick auf Trinidad, Harley-Kunstwerk aus Mexiko, Gedächtniszigarre vor dem Guevara-Mausoleum, Traumhotel bei Viñales, Prachtfassaden in Morón, »Highway to Hell« im Norden, Reis trocknet auf der Straße, nachdenklicher Blick zurück.





Es gibt nur wenige Reiseziele, die sich so stark über ihren Mythos definieren wie Kuba. Nicht erst seitdem sich der zügellose Kapitalismus weltweit diskreditiert hat, genießt der sozialistische Inselstaat einen speziellen Sympathiebonus. Der ungebrochene Sex-Appeal Ché Guevaras und der todesmutige Trotz gegen den übermächtigen Nachbarn USA verleihen dem Regime Fidel Castros auch im sechsten Jahrzehnt einen besonderen Charme, dem nicht nur verträumte Altlinke in den westlichen Industriegesellschaften erliegen. Es hat etwas vom Kampf Davids gegen Goliath, der die kubanische Revolution seit jeher begleitet. Dabei wissen Historiker, dass der Rechtsanwalt und Bauernsohn Fidel Castro keinesfalls als überzeugter Sozialist angetreten war. Vielmehr trieb ihn die Blockadepolitik der USA in die allzu bereitwilligen Arme der Sowjetunion. Diese alimentierte die kubanische Wirtschaft über drei Jahrzehnte hinweg, ohne diese jemals auf den Stand der Neuzeit zu bringen. Wie auch? Wurstelte man selber doch im Rhythmus der Fünfjahrespläne dem Untergang entgegen.

Als mir Edelweiss-Bike-Travel-Geschäftsführer Rainer Buck erzählte, er wolle eine Scouting-Tour auf Kuba wagen, war ich spontan begeistert. Gehört doch die größte Insel der Karibik zu den wenigen weißen Flecken für Motorradreisende. Selten zuvor in den fast 40 Jahren, die ich mit dem Motorrad unterwegs bin, war ich vor dem Start so gespannt, ja fast nervös. Gehöre ich doch einer Generation an, die in ihrer Jugend das Tagebuch Ché Guevaras verschlungen und stets das Schicksal des Castro-Regimes mit Aufmerksamkeit verfolgt hat. Wie wird es sich anfühlen, mit einer 20.000 Euro teuren Harley-Davidson Road King dieses vom Sozialismus geprägte Land zu bereisen? Werden wir uns völlig frei bewegen können? Erleben wir Menschen, die von der Allmacht der Staatssicherheit eingeschüchtert sind? Werden wir das Abbild eines Polizeistaats sehen, die Beklemmung eines autoritären Systems zu spüren bekommen? Wer das

In Trinidad scheint die Kolonialzeit stehen geblieben zu sein. Das farbiges Stadtensemble ist Weltkulturerbe der UNESCO. Bananenverkäufer in Trinidad. Aufwendige Tanklackierung eines mexikanischen Harley-Fahrers. Begegnung mit Bauern bei Pinar del Río. Der Frankfurter Harley-Fan Mike lebt seit 15 Jahren auf Kuba und bietet unter der Website cuba-tour.de Autotouren an.

»Vergnügen« hatte, als westlich geprägter Mensch durch die DDR zu reisen, kann nachempfinden, was mich im Landeanflug auf Havanna bewegte.

Unser dunkelhäutiger Taxifahrer lenkt leider keinen 57er-Chevy, sondern einen mickrigen Peugeot, dessen Federung so ausgeleiert ist, wie es die guten alten Blattfedern eines Chevrolets niemals sein könnten. So geht es holpernd und krachend durch stockfinstere Straßen, bis wir endlich vor unserem Hotel am Rande der Altstadt ankommen. Im Laufe des Abends treffen alle Teilnehmer der Scouting-Tour, mit denen wir die nächsten zehn Tage verbringen werden, ein. Neben vier netten Österreichern, denen man nicht unbedingt auf Anhieb ein Faible für Ché-Guevara-Romantik ansehen würde, ein Paar aus Dresden. Nennen wir sie Michael und Deloris (die in der DDR beliebten Mädchennamen spiegelten ja nicht selten die Sehnsucht nach Freiheit und Exotik wider). Mit welcher Offenheit die beiden, die es als selbstständige Kleinunternehmer in der DDR gewiss nicht leicht hatten, dem realen Sozialismus Kubas begegnen, zeugt von erstaunlicher Weltoffenheit. Natürlich bleibt es nicht aus, dass sie sich bisweilen an ihre eigene Vergangenheit erinnern fühlen. Wenn realer Sozialismus etwas geschafft hat, dann die Förderung einer speziellen Mentalität. In Kuba vor allem in den staatlichen Hotels und Restaurants spürbar.

Am Geldwechselschalter im Hotel in Havanna wartet vor mir geduldig ein Japaner in gebührendem Abstand. Links daneben lauert ein leicht blasiert dreinschauender recht kräftiger Mann. Ich versuche gerade dessen Funktion zu ergründen, als er mit einem energischen Schritt auf den Japaner zugeht und diesen mit schwungvoller Geste Richtung Bauch glatte 20 Zentimeter zurückschiebt. Die Distanz zum Geldschalter beträgt nun geschätzte zwei Meter. Offensichtlich das von der Obrigkeit gewünschte Normmaß.

Einwechseln dürfen Touristen den »Kuk«, CUC, den konvertiblen Peso, der den US-Dollar als Zweitwährung abgelöst hat. Ein genialer Streich der Regierung. Denn so kamen Millionen illegal gehorteter Dollar endlich in den wirtschaftlichen Kreislauf. Am Zweiwährungssystem, das gleichzeitig auch ein Zweiklassensystem impliziert, hat dies natürlich nichts geändert. Wer von Auslandskubanern oder Touristen CUC erhält, dem eröffnen sich ganz andere Möglichkeiten. Wer sein Leben ausschließlich mit kubanischen Pesos fristen muss, ist ei-

ne arme Sau. Oder ein »armer Hund«, wie es selbst unser regimetreuer Stadtführer in Havanna im perfekten, leicht sächsisch eingefärbten Deutsch erzählt. Denn viele Waren, ob Klobrillen oder Handys, Nike-Schuhe oder Levis-Jeans, aber auch anspruchsvollere Lebensmittel gibt es nur für konvertible Pesos. Dass vor allem die Bewohner der Millionen-Metropole Havanna eher nicht von diesem System profitieren, wird bei zwei ausgedehnten Stadterkundungen deutlich. Führt uns die offizielle Rundfahrt vor allem in das restaurierte Viertel der Altstadt, das wirklich viele wunderschöne Winkel und Stadtpaläste bereithält, so erleben wir bei unserem privaten stundenlangen Fußmarsch durch die Altstadt und entlang der weltberühmten Uferstraße, dem Malecon, den

Allgemeines

Mit über 1200 Kilometern Länge und einer Gesamtfläche von 110.000 Quadratkilometern ist Kuba die größte Insel der Karibik. Die elf Millionen Einwohner umfassende Bevölkerung setzt sich aus Nachkommen der spanischstämmigen Einwanderer und der afrikanischen Sklaven, Indios und Chinesen zusammen. Kolumbus landete 1492 und 1494 auf Kuba und begründete damit die Jahrhunderte währende Kolonisierung Kubas, die erst nach über 30 Jahren Bürgerkrieg im Jahre 1902 endete. Die USA, die Kuba im Unabhängigkeitskampf gegen Spanien unterstützt hatten, nahmen fortan massiven Einfluss auf die Politik und sicherten ihren Konzernen, allen voran die United Fruit Company, ihre Pfründe. Die Marionetten-Regime mündeten 1952 schließlich in der Diktatur Batistas, der Kuba endgültig der Ausbeutung durch Konzerne, Großgrundbesitzer und Mafia preisgab. Ende der 50er Jahre genoss Kuba den zweifelhaften Ruf, Spielcasino und Bordell der USA zu sein.

Am 26. Juli 1953 scheiterte der Rechtsanwalt Fidel Castro mit seiner Guerillatruppe bei dem Versuch, die Moncada-Kaserne in Santiago de Cuba zu stürmen. Viele Inschriften »M-26-7« erinnern heute noch an diesen Tag, der als Initialzündung der Revolution gefeiert wird, die schließlich zur Jahreswende 1958/59 mit dem Einzug in Havanna triumphierte. Die Nutznießer des korrupten Regimes flohen nach Florida, wo sie sich als Exil-Kubaner und mächtige Lobby in der amerikanischen Politik etablierten.

leibhaftigen Zerfall. »Da bräuchte es schon einige Schneiders«, kommentiert Michael die maroden Viertel in Anspielung auf den Baulöwen Jürgen Schneider, der Leipzig mit großem Enthusiasmus und ebenso großer krimineller Energie zu wunderbar restaurierten Gebäuden und Passagen verhalf. Im krassen Gegensatz zur verfallenen Bausubstanz stehen viele Autos und Motorräder, die das Straßenbild zieren. Nicht nur einmal bewundern unsere Reisepartner aus Dresden perfekt erhaltene MZ, Simsons und Ural-Gespanne, alle mit den originalen Motoren, was sich von den alten US-Straßenkreuzern kaum sagen lässt. Viele wurden ihrer spritfressenden V8-Big-Blocks beraubt und mit fernöstlichen Diesel-Aggregaten ausgestattet.

Auf uns warten am nächsten Morgen fast nagelneue Harleys, die der dänische Partner von Edelweiss Bike Travel per Übersee-Container für drei Monate ins Land gebracht hat. Danach müssen alle Maschinen wieder ausgeführt werden. Wir starten im einstigen Reichenviertel Miramar, wo der wertvolle Container einen sicheren Platz gefunden hat. Der beibehaltene Diesel-Mief der Großstadt liegt hinter uns, und wir gleiten unter Palmen gen Westen. Ja, so hatten wir uns das während des elfstündigen Fluges erträumt: Den lauen Fahrtwind im Gesicht, das schnorchelnde Brabbeln des V2-Motors im Ohr, genießen wir den Blick auf Palmen und Meer. Die hin und wieder auftauchenden Plattenbauten, Erbe der DDR-Wirtschaftshilfe, können unsere Laune nicht trüben.

Motorrad fahren auf Kuba ist zwar nicht wirklich aufregend, jedenfalls nicht, wenn man den sportlichen Kurvenspaß sucht. Aber wie immer auf Reisen, bietet das Motorrad die Chance, Land und Leute hautnah kennen zu lernen. Unserem Tourguide gelingt das leider im wahrsten Sinne des Wortes, als ihm in Viñales ein Kind ins Vorderrad läuft. Der fünfjährige Junge erleidet einen komplizierten Beinbruch und muss in eine Spezialklinik nach Havanna gebracht werden. Die Eltern, die den Unfallhergang mitbekommen haben, versuchen in keinem Moment, dem ausländischen Biker die Schuld anzuhängen, erkennen an, dass er langsam gefahren ist und das auf die Straße rennende Kind nicht rechtzeitig wahrnehmen konnte. Die Situation hätte weiß Gott auch feindseliger verlaufen können, mag aber durchaus typisch sein für die Friedfertigkeit der Kubaner.

So erschreckend der Vorfall auch ist, es

soll die einzige brenzlige Situation bleiben. Der Verkehrsbetrieb mutet anarchisch an, er ist aber gleichzeitig von einer ungewöhnlich rücksichtsvollen Gangart geprägt, wie man sie wohl in keinem anderen Land dieser Breitengrade antrifft. Man verspürt eigentlich nirgends so etwas wie Aggressivität. Diese Gelassenheit scheint sich sogar auf die Tiere zu übertragen. Es wimmelt zwar von Hunden, aber nicht einmal lassen sich die Vierbeiner aus der Ruhe bringen.

Viñales gehört wegen seiner Lage inmitten pittoresker Bergkegel, »mogotes« genannt, zu den bevorzugten Reisezielen der Insel. Zwischen den vor Jahrmillionen



entstandenen Kalkbergen, die von Tropfsteinhöhlen durchlöchert sind, erstrecken sich Plantagen, deren Endprodukt zwar nicht die Umsatzgrößen des allgegenwärtigen Zuckerrohrs erreicht, dafür aber seit Hemingways Zeiten viel zum Ruhme Kubas beiträgt: Zigarren in allen erdenklichen Größen und Qualitätsstufen. Es ist Januar, und die Ernte der gut einen halben Meter langen Blätter steht erst noch bevor. So sind die grauen Hütten mit ihren Palm- oder Wellblechdächern, in denen die Blätter zum Trocknen aufgehängt werden, fast noch leer. In den Ecken, verborgen unter Palmblättern, fermentiert noch die Ernte aus dem Vorjahr. Gleich daneben in Papier eingerollte Bündel fertiger Zigarren. Zehn Stück kosten 20 CUC (ca. 18 Euro). Offiziell dürfen nur Rauchwaren aus dem staatlichen Handel mit Banderole ausgeführt werden, trotzdem floriert der Handel mit den in Reisebussen anrollenden Touristen. Auch ich finde noch ein Plätzchen in den Ledertaschen des Road King. Als ich am Abend feststelle, dass die »Illegalen« wie eine Mischung aus Kuhstall und Heuschaber riechen, bin ich doch sehr enttäuscht. Erst Tage später, als ich in einem staatlichen Zigarrenladen eine Cohiba (Stückpreis 24 CUC!) genießerisch an die Nase führe, um festzustellen, dass die genauso duftet, bin ich beruhigt.



Die Autobahn südlich von Havanna ist teilweise achtspurig, was auf ihre Zusatzfunktion hinweist, nämlich die als Airstrip für Militärmaschinen. Der Kalte Krieg lässt grüßen, zählt im Übrigen ja noch immer zum Mythos, der das marode Land zusammenkittet. Alle paar hundert Meter hat der Reisende die Möglichkeit, seine Spanischkenntnisse aufzufrischen. Parolen, Parolen, Parolen. Murmel ich die ersten Tage noch unverdrossen die Phrasen der nicht enden wollenden Revolution im warmen Fahrtwind vor mich hin, so mutiert der Spaß ab dem vierten Tag unweigerlich zur Gehirnwäsche. Wie muss es da erst den Menschen ergehen, die das seit 53 Jahren tagtäglich erleben?

Einer der beliebtesten Sprüche lautet, »Man kann immer mehr schaffen«, oder »Man kann stets einen Schritt weiter gehen«. Warum machen die das dann nicht, frage ich mich angesichts der Tristesse in den Dörfern, die wir durchqueren. Einer der Kubaner, die uns auf der Tour begleiten, weiß Antwort: »Kuba ist Jahrzehnte von der Sowjetunion alimentiert worden. Die Kubaner sind es wiederum gewöhnt, vom Staat alimentiert zu werden, oder von ihren Verwandten im Ausland. Da fehlt es ganz einfach an Antrieb. Nimm die Landreform. Jeder kann ausreichend Land bekommen, um sich und seine Familie zu ernähren, doch die wenigsten nehmen dieses Angebot an. Stattdessen wachsen die Elendsviertel in Havanna.«

Die Landarbeit ist ja auch ganz schön mühselig, denke ich beim Anblick der unzähligen Ochsenespanne, die nicht nur mittelalterliche Pflugscharen, sondern auch steinzeitliche Transportschlitten ziehen, wie ich sie bisher nur aus »Fred Feuerstein«-Comics kannte. Dass wir diese musealen Erscheinungen auch immer wieder auf der Autobahn haben, entbehrt nicht eines gewissen Reizes. Während die meist schnurgeraden Landstraßen mit ihren endlosen Schlaglöchern vor allem auf Bandscheiben und Gemüt schlagen, bieten die so genannten Autobahnen ganz viel Abwechslung. Schnuckelige kleine private Restaurants haben unmittelbar ne-

Das Museum von Giron erinnert an das Desaster der CIA in der Schweinebucht. Die Teilnehmer der Ché-Guevara-Tour am Traumstrand der Cayos del Herradura – 28 Grad Wassertemperatur im Januar. Dorfstraße bei Pinar del Río. Revolutionäres Ständchen in einem Paladar (privates Restaurant) in Trinidad. Servanto ist stolz auf seine Flathead Baujahr 1936.

ben der Standspur ihre liebevoll eingedeckten Tische platziert, Bauern bieten an winzigen Ständen ihre Früchte an, Kühe kreuzen unvermittelt die Bahnen, Reiter und Radfahrer teilen mit uns friedlich den Weg. An Brücken nimmt das Leben Jahrmarkts-Charakter an, weshalb wir vor jeder das Tempo drastisch drosseln. Auch Wenden ist erlaubt, und dies nicht nur à la DDR für die Polizei.

So steuern auch wir des Öfteren eine Raststätte auf der Gegenseite an. Für 25 Cent gibt es hier hervorragenden kubanischen Espresso, was in den Hotels und Restaurants auch für den vielfachen Preis eher nicht der Fall ist. Mit der Bemerkung »Spinnst Du? Auf Kuba gibt es den besten Kaffee der Welt« hatte ich noch daheim den Nescafé aus dem Gepäck meiner Allerliebsten entfernt, um mich einen Tag später angesichts des spülwasserähnlichen Gebräus im Hotel zu blamieren. Der Espresso an den Autobahn-Raststätten hat mich zumindest wieder etwas rehabilitiert. Die vorm Rückflug erstandenen Tassen mit der Inschrift »Café de Cuba« zieren nun unsere Kaffee-Bar.

Die allgegenwärtigen Ochsen- und Pferdegespanne und die Unmengen Radfahrer bevölkern seit Anfang der 90er Jahre wieder verstärkt Kubas Straßen. Denn mit dem Wegfall der sowjetischen Hilfe brach die Treibstoffversorgung völlig zusammen. Auch blieb der Nachschub an Fahrzeugen und Maschinen aus, was Castro veranlasste, über den »osteuropäischen Schrott« zu lästern. Die Ikarus-Busse aus Ungarn bräuchten auf sechs Kilometer eine Gallone Diesel und würden die Städte verpestet. Das Gleiche galt für die 90.000 Traktoren, die kurzerhand durch Ochsenespanne ersetzt wurden, was erwartungsgemäß nicht wirklich der Planerfüllung half. 1993 wurden 70 Prozent der Zuckerrohrernte per Hand eingebracht. Der öffentliche Verkehr kam gänzlich zum Erliegen, und der »máximo líder« propagierte Pferdewagen und Fahrräder, was ja schließlich auch der Umwelt und Gesundheit dienlich sei. Dem können wir eigentlich nur beipflichten, denn um wie viel angenehmer ist es, diese archaischen Fortbewegungsmittel, die noch 20 Jahre später Kubas Straßen dominieren, zu überholen, als in einer riesigen schwarzen Wolke hinter einem der infernalisches stinkenden Lastwagen oder Busse Atembeklemmungen zu bekommen. Die gibt es nämlich nach wie vor, mittlerweile befeuert vom billigen Öl des Kubafreundes Hugo Chávez, dem lautstarken Staatspräsidenten Venezuelas.

Am Ostrand der Zapata-Halbinsel durchqueren wir endlose Mangrovensümpfe, in denen die ansonsten praktisch ausgerotteten Krokodile in Farmen für die Lederindustrie gezüchtet werden. Vor uns liegt die Bucht, die zum Nimbus Kubas wurde. Nachdem im Laufe des Frühjahrs 1961 gleich mehrere aberwitzige Attentatsversuche auf Fidel Castro gescheitert waren, versuchten es Exil-Kubaner – unterstützt von Mafia und CIA – am 17. April mit einer Invasion. Noch fünf Tage zuvor hatte Kennedy entsprechende Gerüchte mit folgenden Worten kommentiert: »Eine Invasion Kubas durch die Streitkräfte der USA wird nicht stattfinden.« Tatsächlich versuchen amerikanische B-26-Bomber zwei Tage vor der Invasion, die kubanische Luftwaffe am Boden zu zerstören, was nur unvollständig gelingt, wie sich herausstellen sollte. Die Invasoren stoßen nach ihrer Landung in der Bahía de Cochinos, der Schweinebucht, auf erbit-

Die Autobahnen werden von Radlern und Tieren bevölkert

terten Widerstand und werden vernichtend geschlagen. 1200 Amerikaner geraten in kubanische Gefangenschaft. Der 50 Seemeilen vor der Küste liegende Flugzeugträger »Essex« greift auf Anweisung Kennedys nicht ein, was ihn in Mafia- und CIA-Kreisen zum Hassobjekt macht und ihn aller Wahrscheinlichkeit nach das Leben gekostet hat. Wir erweisen dem historischen Ereignis die Reverenz, indem wir dem Museum von Giron einen Besuch abstatten. Vor dem Gebäude erinnert ein Militärflugzeug an den Sieg der Insulaner, der sie auf Jahrzehnte zusammenschweißen wird.

Erfolgreicher als CIA & Co. war Kolumbus, der sich bei seiner zweiten Landung auf Kuba im Jahre 1494 eine 80 Kilometer weiter östlich liegende, tief ins Landesinnere ragende Bucht aussuchte, die über Jahrhunderte zum Refugium karibischer Piraten werden sollte. Die an ihr liegende Stadt Cienfuegos wurde erst Anfang des 19. Jahrhunderts von französisch-

stämmigen Siedlern gegründet. Sie gehört zu den Perlen der Insel, die für uns im Verborgenen bleibt, da wir Cienfuegos leider nur im Dunkeln passieren. Nach fast 400 Kilometern, die uns vom morgendlichen Startpunkt im Westen der Insel trennen, geschieht leider doch, was wir unbedingt vermeiden wollten. Wir teilen fast eine Stunde lang die stockfinstere Landstraße mit unbeleuchteten Fuhrwerken und Radfahrern. Alle sind schließlich froh, heil im Hotel anzukommen. Ein frisches Bier zum Empfang weckt die Lebensgeister und bietet die rechte Einstimmung für einen langen Abend mit stark rumlastigen Mojitos, umgeben von Hundertschaften saufen-der Kanadier. Im Gegensatz zu den USA unterhält Kanada nämlich traditionell freundschaftliche Kontakte zu Kuba, weshalb es zum beliebten All-inclusive-Ziel der Nordamerikaner geworden ist.

Erst am nächsten Morgen registrieren wir, dass die weitläufige Hotelanlage an einem mit Kokospalmen gesäumten Strand liegt. Da das benachbarte Delfinarium geschlossen ist, fällt leider das Schwimmen mit Delfinen ins Wasser. Dafür haben wir nun viel Zeit, gemütlich gen Trinidad zu gleiten. Rechter Hand das karibische Meer, links die von tropischer Vegetation umhüllten Bergkuppen der Sierra del Escambray, kurven wir bei gut 30 Grad Lufttemperatur über die Küstenstraße und genießen die paradiesischen Ausblicke. Überall künden winzige Obststände von der Fruchtbarkeit der Gegend und von der unermüdlchen Hoffnung, ein Tourist werde halten und in konvertibler Währung bezahlen. Den freien Verkauf von Waren jeglicher Art gestattete das Regime erst 1994, als die Nahrungsversorgung so miserabel war, dass Unruhen drohten. Gleichzeitig mit der Einführung der freien Bauernmärkte wurde auch der Dollar legalisiert. Nicht nur Bauern, auch Handwerker, Restaurants und Rikschas-Taxis durften endlich auf eigene Rechnung arbeiten. Seit Anfang 1996 sorgt ein ausgeklügeltes Steuersystem, für das ein ehemaliger Hamburger Finanzsenator verantwortlich zeichnete, dafür, dass auch der Staat vom freien Handel profitiert. »Mit dem Dollar hat sich ein regelrechtes Zweiklassensystem entwickelt«, gibt einer unserer Begleiter zu bedenken. »Während die zuvor privilegierten Staatsbediensteten, wie Lehrer und Ärzte, weiterhin mit dem Peso auskommen müssen, für den es kaum anspruchsvollere Waren zu kaufen gibt, verfügen Taxifahrer, Kellner, selbstständige Bauern und auch Prostituierte über Dollar oder konvertible Pesos.«

Schutzkleidung in den Tropen

Was ziehe ich zum Cruisen auf einer Karibikinsel an? Die Wetterstatistik verspricht für Januar Trockenheit und Temperaturen von 20 bis 30 Grad. Enduro-Klamotten wären sicher nicht schlecht, sehen aber auf einer Harley doof aus. Wir entscheiden uns für die Vanucci-Protektoren-Jeans von Louis und sollen es nicht bereuen. Abriebfeste Aramidfaser und Knieprotektoren geben ein sicheres Gefühl, und man kann sich abseits der Maschine völlig ungezwungen bewegen, ohne dass man ins Schwitzen kommt. Wer möchte, kann noch die Hüfte mit Protektoren schützen. Preis: ab 110 Euro.

Dazu passen hervorragend die Highway 1-Biker-Boots, die Louis für 100 Euro im Programm hat.

Bei sommerlichen Temperaturen ist die Versuchung groß, auf Handschuhe zu verzichten. Dabei gibt es praktisch kein Sturz-Szenario, bei dem man nicht auf die Hände fällt. Unsere Wahl fiel auf die AJS Biker aus

Hirschleder (Louis, 67 Euro). Supergriffig, keine Abfärbungen, kein Hitzestau.

Die Jackenfrage lösten wir unkonventionell: Das gestrippte Oberteil einer Stadler Tour ohne Wärmefutter und ohne Außenweste erwies sich selbst bei 30 Grad als ideale Ergänzung zur Jeans. Wer die Gore-Tex-Innenjacke mitnimmt, kann diese bei tropischen Schauern einfach geschwind drüberziehen. Preis: ab 1039 Euro.

Für den Kopfschutz testeten wir den Hugo Boss, den Louis ganz neu im Programm hat. Mit 270 Euro nicht gerade billig, aber todschick und hochwertig verarbeitet, hervorragende Passform.





Das mit den zwei Klassen wird uns stets dann vor Augen geführt, wenn wir in einem privaten Restaurant, Paladar genannt, speisen. Mit 20 CUC pro Person sind wir stets dabei. »Das entspricht einem Monatslohn eines staatlich Bediensteten«, verdeutlicht Carlos die bedrückenden Verhältnisse. Umso einleuchtender wird es, dass Verwandte im Exil oder auch freundschaftliche Kontakte zu Touristen das Leben einer kubanischen Familie dramatisch verändern können. Entsprechend kritisch werden daher gemischte Paare betrachtet. Deutscher Mann und kubanische Frau – das ist, wenn es sich nicht ohnehin um Prostitution handelt, ein Verhältnis mit scheinbar eindeutigen Vorzeichen.

Mittags in Trinidad, einem der touristischen Hotspots der Insel: Heute Weltkulturerbe der UNESCO, wurde die Stadt 22 Jahre nach Kolumbus' erster Amerika-Reise im Jahre 1514 gegründet. Die historische Altstadt ist eines der beeindruckendsten Kolonialensembles der Karibik. Die Stadt lebte einst vom Schmuggel und vom Sklavenhandel und war bis ins 19. Jahrhundert Zentrum des Zuckerrohranbaus. Heute ist sie Kubas Touristenmagnet Nummer eins. Die pastellfarbenen Fassaden der Herrenhäuser mit ihren hohen, aus Holz gedrehten Gittern, das grobe Kopfsteinpflaster, auf dem die Hufe der Pferde und Maultiere wie Rufe aus vergangener Zeit widerhallen, der allgegenwärtige Klang der »tres«, jener eigentümlichen kubanischen Gitarre mit ihren drei Doppelsaiten, die unermüdlich ihr »Comandante Ché Guevara« schrammelt, das alles vereint sich zu einer wunderbaren Atmosphäre, der sich kaum jemand entziehen kann. Vom Aussichtsturm des historischen Museums, der über eine superschmale und waghalsig klapprige Treppe zu erklimmen ist, eröffnet sich ein prächtiger Blick auf das Kolonialstädtchen und auf die tropische Gebirgswelt der Sierra del Escambray.

So pittoresk das Städtchen und seine umgebende Landschaft ist, seine Historie hat so gar nichts Romantisches. Sie gibt vielmehr Zeugnis der Ausbeutung des

Der weltberühmte Malecon droht vom Salz der Meeresgicht zerfressen zu werden. Musiker, die die Hits des Buena Vista Social Club und der Revolution mit Inbrunst intonieren, sind allgegenwärtig. Vom restaurierten Parade-Viertel abgesehen, sind die Häuser Havannas dem Verfall preisgegeben. Zigarrendrehen ist eine Kunst. Der Tropicana-Nachtclub weckt Erinnerungen an die Mafia-Zeiten.

Menschen durch Menschen. Anschaulich im Tal der Zuckermühlen zu betrachten. Im Herrenhaus des Zuckerbarons erinnert ein »Block« daran, mit welcher brutalen Methoden Sklaven gefügig gemacht wurden. Ein stehendes Holzbrett, in dessen fünf Löchern Kopf, Arme und Beine fixiert wurden, für zwei oder drei Monate. Vom benachbarten Aussichtsturm wurden die auf den Feldern malochenden Leibeigenen bewacht. Erst Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Sklaverei im Zuge des Unabhängigkeitskrieges gegen Spanien abgeschafft. Heute definiert sich das kubanische Volk als eine Mischung aus vier Ethnien: Indios, Spanier, Afrika-

Der Kult um Ché Guevara wird munter als Geschäft gepflegt

ner und Chinesen. Offiziell gibt es keine Diskriminierungen. Carlos, unser kubanischer Harley-Tourguide, weist entsprechende Fragen fast entrüstet von sich. Wir sind geneigt, zu glauben. Erst kurz vor dem Rückflug soll ein weißer Taxifahrer das Bild etwas ankratzen. Auf meine Frage, ob der Osten der Insel mit seiner Metropole Santiago de Cuba nicht auch ein lohnendes Ziel wäre, weist er verächtlich darauf hin, dass dort die Schwarzen in der Mehrheit seien und außerdem auch noch alle »revolutionär«, sprich Castro-Fans seien.

Letzteres gilt nach unseren Erfahrungen aber auch für den restlichen Teil der Insel. Wer Spanisch spricht, kommt schnell ins Gespräch und kann selbst bei jungen Leuten einen erstaunlichen Stolz auf die Errungenschaften der allgegenwärtigen Revolution konstatieren. Am Abend im Hotel stoßen wir auf ein paar kubanische Harley-Fans, Freunde von Carlos. Danny, der mit seinem fröhlichen Jungengesicht glatt als 18-Jähriger durchgehen würde, ist schon 31, und mit einer fabelhaft restaurierten Panhead, Baujahr 1951, vorgefahren. Als er meine Ché-Guevara-Swatch am linken Handgelenk entdeckt, gerät er schier in Verzückung. »El Ché« ist selbst bei jungen Kubanern noch ein Idol und bei älteren sowieso. Ein

Rund 1500 Kilometer lang ist die Ché-Guevara-Tour, die in ähnlicher Form 2013 als TF-Leserreise stattfinden soll.

paar Tage zuvor in Havanna fotografiere ich gerade eine Parole Guevaras, als mir ein dunkel gebräuntes, zerknittertes Gesicht über die Schulter schaut. »Ja Ché, das war ein ganz Großer«, beginnt der alte Mann sein Loblied auf den Helden der Revolution, er erinnere sich noch genau an den Tag, an dem er in der Zeitung das Foto des ermordeten Comandante gesehen und geweint habe.

Zur Erinnerung: Der argentinische Kampfgefährte Fidel Castros hatte sich, nachdem er die Lust am politischen Alltag verloren, zunächst in Afrika als Revolutionär versucht, um schließlich 1967 in Bolivien zu scheitern und in einen Hinterhalt zu geraten. Seine Gebeine wurden erst drei Jahrzehnte später nach Kuba überführt und in Santa Clara beigesetzt. Ein monumentales Mausoleum ist heute Pilgerstät-

Literatur / Karten

Einen wirklich umfassenden Blick auf Kuba ermöglicht das Reise-Handbuch »CUBA« von Dumont. Viele praktische Tipps, historische und kulturelle Fakten. Sehr aktuell. Schöne Fotos. ISBN 978-3-7701-7681-6. Preis 22,95 Euro.

Umfassendes Verständnis für Kultur und Mentalität vermittelt »KulturSchock Cuba« von Jens Sobisch, erschienen beim Reise-Know-How-Verlag. ISBN 978-8317-1270-0. Preis 14,90 Euro.

Eine wunderbare Einstimmung liefert der Kuba-Bildband »Die Königin der Karibik« aus dem White-Star-Verlag. ISBN 978-3-86726-151-7. Preis 24,95 Euro.

Wer tiefer einsteigen möchte, findet in der Biografie Fidel Castros des SZ-Korrespondenten Volker Skierka ein fundiertes Werk zur Historie des modernen Kuba. rororo-Sachbuch. ISBN 978-3-499-61386-7. Preis 10,95 Euro.

Im Maßstab 1 : 850.000 gibt die Straßenkarte »Cuba« von Reise-Know-How einen ordentlichen Überblick. Gedruckt auf reiß- und wasserfestem Papier. ISBN 978-3-8317-7117-2. Preis 8,90 Euro.

Anreise

Komfortable und günstige Direktflüge von Frankfurt nach Havanna bietet Condor. Hin- und Rückflug ca. 800 (Economy) und 1600 Euro (Comfort Class).



te für alle Kuba-Reisenden. Die Stadt ist damit das Zentrum des Ché-Kultes, der mit seinen Devotionalien nicht nur ein gewaltiger Umsatzbringer ist (siehe meine Swatch-Uhr, die ich am ersten Tag in der Altstadt Havannas erworben habe), sondern ganz offensichtlich noch immer als Kitt in der kubanischen Gesellschaft dient.

Es ist schon merkwürdig. Man glaubt zu wissen, dass Kuba ein autoritärer Polizeistaat ist, aber es fühlt sich keineswegs so an. Das beginnt schon damit, dass die Präsenz Uniformierter denkbar gering ist. Wer das zweifelhafte Vergnügen hatte, den DDR-Alltag zu erleben, oder wer arabische Länder bereist hat, kennt das anders. So gestaltet sich selbst die Einreise in dieses von den USA verurteilte und gedemütigte Land völlig entspannt, was sich von der Immigration in die führende westliche Demokratie bekanntlich nicht behaupten lässt. Während unserer zehntägigen Tour, die gut die Hälfte der 1200 Kilometer langen Insel umspannt, erleben wir keine einzige Polizeikontrolle und sehen übrigens auch keinen einzigen Unfall. Reisen in Kuba ist eine durchaus entspannte Angelegenheit.

Morón, dessen Hauptstraße von farbenprächtigen Kolonnaden geziert wird, ist das Tor zum Archipel der Cayos, jenem Äquivalent zu den Keys Floridas. Bis zu 40 Kilometer lange Dämme führen hinaus auf die vorgelagerten Mangroveninseln, die zur Atlantikseite hin von gleißend wei-

ßen Traumständen verziert werden. Wir steuern einen solchen auf den Cayos de la Herradura an. Die Fahrt über die mautpflichtige Straße ist der ultimative Harley-Ride. Ein schmales Asphaltband zieht in langgestreckten Bögen durch das flache Meer dem Horizont entgegen. Man meint, bis Florida durchfahren zu können. Obwohl es Januar, und damit auch in Kuba tiefster Winter ist, verwöhnt das türkisfarbene Wasser im Flachbereich zwischen Strand und Riff mit gut 28 Grad. Bojen markieren die Grenze, ab der ein Sog Richtung Riff einsetzt. Zumindest ohne Schnorchel und Flossen bleibt man besser innerhalb der »Badewanne«. Die Haie wissen ja auch, dass sie besser draußen bleiben. Das haben sie spätestens von den US-Amerikanern gelernt.

Für uns heißt es nach einem abschließenden Tag in Havanna, Abschied zu nehmen, Abschied von einer Begegnung der ganz besonderen Art. Nicht ohne dem weltberühmten »Tropicana« einen Besuch abzustatten. Im stolzen Eintrittspreis ist reichlich Rum enthalten, der aber auch nicht so recht darüber hinwegtäuschen kann, dass wir eher eine Persiflage auf das bigotte Treiben der 50er Jahre geboten bekommen, als Kuba noch Bordell und Spielcasino der Mafia war. Wobei die Tänzerinnen damals sicher keine verschämten Trikots trugen. Was Michael leicht nostalgisch werden lässt: »Also, da war unser Fernsehballt schon 'nen Zahn schärfer.«

TF-Leserreise KUBA 2013

Extra für TF-Leser wird Edelweiss Bike Travel im Januar 2013 eine weitere Kuba-Tour durchführen. Wer an dieser exklusiven Reise teilnehmen möchte, kann sich schon

jetzt einen der raren Plätze im bequemen Harley-Sattel sichern. Infos und Buchung über Reisebüro Eudenbach-Müller, Tel. 0049 (0) 2681 5904, edelweissbike@t-online.de oder direkt bei Edelweiss in Österreich unter 00800 333 593 477.