



Armin Witt\*

## Der Lauf der Sonne gibt die Zeit vor

Reisen zwischen den  
Ozeanen und auf dem  
Rio San Juan

**Besuch an Heinis letzter  
Ruhestätte in Nicaragua**

Das einzig Schöne an einem Direktflug von Frankfurt nach Mittelamerika ist die kurze Dauer: Das Flugzeug startet eine Stunde vor Mitternacht und landet schon mit dem ersten Tageslicht in der Dominikanischen Republik. Das Auftanken braucht zwei Stunden und gibt uns Fluggästen die Gelegenheit, in einer kleinen Kaschemme bei einem Kaffee negro zwei Zigaretten zu rauchen. Bereits zweieinhalb Stunden später landen wir in Costa Rica. Auch hier beginnt soeben der Tag. Diese „verdichtete Zeit“ durchs Reisen hätte auch meinem Kumpel Heini gefallen, denn zeitlebens grübelte er als Mathematiker und Soziologe mehr oder weniger erfolglos „Über die Zeitvorstellungen in den Gesellschaften“.



Nach vier mit Bravour bestandenen Staatsexamina fiel es ihm leicht, anderen die Dissertation zu erarbeiten. Mit seinem eigenen Thema hat er es sich nicht so leicht gemacht. Letztlich ist er an seinen Überlegungen gescheitert und vor dreieinhalb Jahren als „Trockenwohner der Ewigkeit“ (Walter Benjamin) in finanzieller Armut und ohne jeglichen Dokortitel vor seinem Namen in München gestorben. Sechs Monate später haben wir seine Asche wunschgemäß an Nicaraguas Küste dem pazifischen Ozean als seinen letzten Ort der Ruhe übergeben. Dort wollen wir ihn nun besuchen und seiner auf eine Zigarettenlänge gedenken.



Doch wir nähern uns ihm nicht auf direktem, sondern auf dem schöneren Weg. Von San José schlängelt sich durch die verregneten und vernebelten Berge ein klappriger Bus in etwa fünf Stunden zur Ortschaft Los Chiles. Dort kann man auch die Grenze nach Nicaragua passieren. Der Grenzübergang an der Haupttroute bei Peñas Blancas ist nämlich zur Hauptreisezeit vor Weihnachten und zum Jahreswechsel eine Zumutung und kann sich dann über Stunden in brütender Sonne hinziehen.

Über Los Chiles hingegen geht es zu dieser Zeit selbst für den unerfahrenen Reisenden ebenso gemächlich wie gemütlich zu. Selbst der Dauerregen hat eine kleine Pause eingelegt und der

Nebel sich gelichtet. Ab der Busstation sorgt sich ein zerlumpter und barfüßiger „Spediteur“ für einen Dollar um unser Gepäck,



so dass Ulrike ihre Reisetasche nicht selbst schleppen muss. Er wartet mit seinem Handkarren an der Baracke der Migration, wo es für zwei Dollar problemlos den wichtigen Ausreisestempel in unsere Reisepässe gibt. Unten am trüben Rio Frio wartet schon eine lange flache Plastischale mit starkem Außenborder am Heck.

Für 10 Dollar pro Person schippert man uns in diesem Panga unter dem Gedröhne des Antriebes eineinhalb Stunden durch eine exotische Wasserlandschaft mit paradiesischen Vögeln am Ufer



und Brüllaffen und Faultieren in den Bäumen. Zum Glück trägt dieser Panga eine Plane als Dach, denn es schüttet wie aus Kübeln. Mitten in Dschungel lümmeln auf etwa halber Strecke vier uniformierte nicaraguanische Grenzschützer in einer nassen Baracke. Statt mit

einer Kontrolle geben sie sich mit einer Schachtel Zigaretten zufrieden, während wir mit dem altersschwachen Treibstofftank im Rücken besser nicht rauchen.

In San Carlos regnet es bei unserer Ankunft überraschenderweise nicht. Doch der Himmel bleibt schwer bewölkt und es ist feucht und warm. An der Pier liegt der Geruch von Urwald und Brackwasser in der Luft. Exotische Vögel begrüßen uns mit nie gehörtem Gezwitzcher und Geschrei. Die Überprüfung unserer Einreise gestaltet sich locker, obwohl deren Kompliziertheit trotz Computererfassung den Geist der DDR-Staatssicherheit ahnen lässt. Der Chef dieser Migration hilft sogar beim Ausfüllen der Einreisezettel und schlägt völlig ohne Arg als Berufsbezeichnung „Rentner“ vor. So sind wir schon nach einer Stunde ohne weitere Probleme auf nicaraguanischem Boden, freudig erwartet und begrüßt von den Coyoten, den offiziellen Geldwechslern, die sich und uns mit dicken Geldscheinbündeln frische Luft zuwedeln.



Hier in San Carlos fließt der zweitgrößte Süßwassersee Lateinamerikas, der Lago de Nicaragua, als Rio San Juan mit etwa 200 Metern Breite etwa 200 Kilometer östlich in den Atlantik. Seine Strömung ist relativ gemächlich, seine jüngere Geschichte allerdings mehr als bewegt.

Seit Jahrhunderten, genau seit 1528, ist der Fluss als transozeanischer Kanal im Gespräch, seit dem 18. Jahrhundert wird



er von den jeweiligen Caudillos weltweit als lukrative Investition in die Zukunft angeboten. Statt der maximal 80.000-Tonnen-Schiffe durch den Panamakanal sollen dann durch Nicaragua bequem 280.000-Tonnen-Schiffe von dem einen Ozean in den anderen gelangen können. Vor genau drei Jahren bemühte sich der russische Botschafter samt Handels- und Militärattaché zu Verhandlungen darüber in den kleinen Ort Bluefields an die Atlantikküste, während Präsident Ortega im Helikopter einschwebte, um in seinen Hoheitsgewässern gegen den Rat des Parlaments drei russische Kriegsschiffe in El Bluff zu begrüßen und willkommen zu heißen. Zu beiden Seiten des Rio San Juan sollen Bergwerksfirmen die Rohstoffe ausbeuten und gleichzeitig den Fluss zur Schifffahrtsstraße ausbaggern.

Als Schifffahrtsstraße diente dieser Rio San Juan schon seit seiner Entdeckung durch die spanischen Konquistadoren. Später dann segelten Piraten aller Nationen immer wieder den Fluss hinauf, durchquerten den Lago de Nicaragua, um am anderen Ende die Stadt Granada zu überfallen und den Einwohnern zu



rauben, was die zuvor den Ureinwohnern geraubt hatten. So ließen die spanischen Konquistadoren ab 1672 in El Castillo, 43 Kilometer Luftlinie entfernt von San Carlos, bei den Stromschnellen in die tropische Ödnis die kleine Festung *Castillo de la Inmaculada Concepción del Río San Juan* bauen, bei der man sich über die extrem hohen Steinstufen wundert, die die klein- und krummbeinigen Eroberer anlegen ließen. Es könnte damals aber auch völlig anders gewesen sein: Die Festung diente den Spaniern als Schutz- und Trutzburg, um dort an den Stromschnellen Schiffe anderer Nationen zu überfallen.

Heute hält am Fuße dieser Festung eine etwas resolute Frau Wache und knüpft dem ausländischen Besucher unverfroren fünf US-Dollar (105 Cordoba) ab, wenn er eine Kamera dabei hat. Für eine Broschüre oder gar weitere Informationen zu diesem Museum soll ich mich an Managua wenden, bekundet sie unwirsch und fordert barsch meinen Namen und meine Nationalität, was mich die Liste trotzig mit William Walker als amerika-

nischer Staatsbürger ausfüllen lässt. Über die vorläufige Überwindung der Stromschnellen und die Eroberung der Festung durch Horatio Nelson am 24. April im Jahr 1780 mag sie darauf hin nur ungern reden.

Ab 1864 eroberten dann nicht Engländer, sondern US-Amerikaner gleich den ganzen Fluss. Der Rio San Juan samt dem Fort El Castillo gehörte plötzlich zur Schiffroute von New York und San Francisco.



Zwischen Greytown und El Castillo beförderte die „Atlantic and Pacific Ship Canal Company“ in nur zwei Tagen Fracht und Passagiere auf dieser Wasserstraße. Unter den etwa

150.000 Glücksrittern und Goldsuchern ein gewisser Mark Twain. Der spottete in seinem Reisebericht über sich und die Zeitgenossen: „Unsere 400 Passagiere ... waren die wildeste, zerlumpteste und wunderlichste Prozession, die ich je gesehen hatte...“ Die Flussfahrt war schon damals alles andere als bequem, wenn auch ungefährlicher als der Treck durch die Gebiete der nordamerikanischen Indianer. Vom Rio San Juan selbst war der ehemalige Kapitän auf dem Mississippi allerdings begeistert: *“And so we started down the broad and beautiful river in the gray dawn of the balmy summer morning.”*

Auch wir fahren den Fluss hinunter und wechseln an den Stromschnellen bei El Castillo das Boot, nachdem wir in einem kleinen Hotel unterhalb der Festung die Nacht verbracht haben. Es müssen nicht immer Holzbaracken sein, in denen der Reisende sauber und preisgünstig untergebracht wird. Das „Hotel Victoria“ am Ortsende ist brandneu, mit Tropenholz verkleidet, und hält sich im Tümpel unter der Terrasse des Restaurants einen ausgewachsenen Kaiman, der von der äußerst netten Besitzerin regelmäßig mit Hähnchen gefüttert wird.

Wahrscheinlich aus diesem Grund ist der Kaiman auch zum Frühstück unter der Terrasse geblieben. Sogar bei der Weiterreise ist uns das Glück hold. Es regnet momentan nicht und der



Panga flussabwärts legt pünktlich ab. Nun „erfahre“ ich auch, wie die Stromschnellen bei El Castillo mit kleinen Motorbooten mehr oder weniger gefahrlos zu umschiffen sind. Die damaligen Dampf- und Segelschiffe kapitulierten vor dieser natürlichen Barriere und die

Passagiere mussten bei El Castillo das Schiff wechseln. Die Frage, wie die frühen Piraten und Piratinnen diese heimtückischen Stromschnellen bei Bergfahrt mit Segelschiffen überwunden haben, wird auch das ferne Managua nicht beantworten können.



Hinter den Stromschnellen von El Castillo wird die Weiterfahrt flussabwärts zum reinen Vergnügen. Es ist diesmal ein kleineres Panga, und jeder der etwa 45 Fahrgäste findet einen eigenen



Sitzplatz. Die etwa 500 Liter Treibstoff für die beiden 125 PS-starken Außenborder hinter uns dürften zweifellos für die etwa fünf-Stunden-Reise bis San Juan de Nicaragua an der Karibikküste ausreichen. Im Notfall, wenn wir zum Beispiel bei dieser Geschwindigkeit

mit Treibgut kollidierten, oder uns einer der Motoren um die Ohren flöge, wäre das rettende Ufer nicht fern. Steuerbords, besonders wenn das Land zu Costa Rica gehört, findet sich meist Weideland, auf dem an weiten Strecken eine neue Straße parallel zum Fluss gebaut wird. Linkerhand allerdings wächst der Dschungel als grüne Wand bis in den Fluss und wird zudem von ziemlich großen Krokodilen bewacht. Doch unser Schiffsführer weicht den Untiefen geschickt aus und steuert einmal sogar direkt auf eines der Krokodile zu, das sich auf einer ufernahen Sandbank in der spärlichen Sonne räkelt.

Der Assistent des Schiffsführers ist derweil damit beschäftigt, seine Fahrgäste sogenannte Passagier-Listen für die Kontrollposten ausfüllen zu lassen. Alle paar Kilometer steuert er an Land, wo Soldaten aus Nicaragua einen Blick darauf werfen – und sobald das Boot wieder abgelegt hat, das Papier zerknüllt dem Fluss übergeben. Die Farce einer Grenzkontrolle wird noch getoppt, wenn das Boot kurz darauf auf der Seite Costa Ricas ans aufgeweichte Ufer fährt und einige unserer Fahrgäste durch den Morast in den Büschen verschwinden. Uns ist vorher nicht aufgefallen, dass einige der Passagiere blind gewesen und nun auf wundersame Weise geheilt sind.

Durch diesen idyllischen Regenwald wollte also schon ab dem Jahr 1890 die New Yorker *Nicaragua Canal Construction Company* einen transozeanischen Kanal für die Großschifffahrt ausheben. Nach drei Jahren Arbeit, in denen ein Teil der Hafenanlagen bei Greytown (heute San Juan de Nicaragua) und 18 Kilometer Arbeitsbahn samt Telegrafenerleitung fertiggestellt waren, wurde das Unternehmen – dem (Regen-)Himmel sei dank – sang- und klanglos eingestellt. Schon ein Jahr zuvor galt der Bau des Panamakanals durch die französische Firma „*Compagnie Universelle du Canal Interocéanique*“ als gescheitert. 287 Millionen Dollar waren bis dahin vergeudet worden und man fragte sich, ob sein Erbauer, der 73jährige Graf Ferdinand de Lesseps, dort im Norden Kolumbiens eine transozeanische Passage oder ein Massengrab ausheben lässt. 22.000 Arbeiter waren bisher durch Erdbeben und in den Sümpfen zu Tode gekommen. Sie verreckten hauptsächlich an Gelbfieber und Malaria.

Die US-Regierung kaufte im Jahr 1902 den Gesamtkomplex als „*erbärmliches Schlammloch*“ für nur 40 Millionen Dollar auf

und investierte noch einmal 380 Millionen Dollar. Sie wollten jetzt mit neuer Technik und schwarzen Handlangern aus der Karibik, denen sie 10 US-Cent die Stunde zahlten, die beiden Ozeane miteinander verbinden; anfangs wie auch Lesseps auf direktem Wege, später dann doch besser mit 12 Schleusenkammern, da sich der Durchstich durch den Bergrücken Culebra als äußerst schwierig erwies. Von 1906 bis zur Eröffnung im Jahr 1914 starben bei den Bauarbeiten noch einmal 25.000 Arbeiter bei Unfällen und an Krankheiten.

Nach ihrem Sieg im „*Spanisch-Amerikanischen Krieg*“ des Jahres 1898 traten die USA als See- und Weltmacht auf die Bühne der Geschichte und entwickelten eigene Strategien, um ihre Bedeutung zu wahren: Um die Verhandlungen mit der Regierung Kolumbiens zu beschleunigen, verfuhr die USA im Jahr 1903 nach dem noch heute altbewährten Motto „*Man erreicht mehr mit einem freundlichen Wort und einer Pistole in der Hand als mit einem freundlichen Wort allein.*“ Das Kriegsschiff „*USS Nashville*“ tauchte plötzlich vor Kolumbiens Küste auf, Unruhen der aufgeputschten Bevölkerung waren der Anlass für amerikanische Soldaten, das Land zu besetzen, den lokalen Milizkommandeur der nördlichen Provinz zu erschießen und den unabhängigen Staat Panama als konstitutionelle Demokratie auszurufen. Mit der neuen Regierung wurde sofort ein Vertrag geschlossen, nach dem die USA die Hoheitsrechte über einen Streifen quer durch Land von 16 Kilometern Breite und 80 Kilometern Länge samt dem Recht zu militärischen Interventionen auf unbestimmte Zeit haben. Als Gegenleistung versprach die US-Regierung der neuen Regierung Panamas für die 84.000 Hektar exterritoriales Gebiet schlappe 10 Millionen Dollar sofort und später 250.000 Dollar jährlich.

Bei diesen Summen liefen der herrschenden Oligarchie Nicaraguas natürlich die Appetitlefzen aus den Mundwinkeln. Zu gern hätten sie ebenfalls diesen für sie weg- und wertlosen Dschungel an die Gringos verscherbelt. Erst vor wenigen Jahren, im Jahr 1894, hatte Präsident José Santos Zelaya diesen Urwald an der Grenze zu Costa Rica dem Vereinigten Königreich der Briten entrissen, worüber die Regierung in London nicht besonders unglücklich war.



Kurz entschlossen bot Präsident Zelaya nun den Dschungel und den Fluss auch dem fernen Japan und Kaiserdeutschland in Berlin an. Er lockte mit dem militärischen sowie wirtschaftlichen Wert einer transozeanischen Passage durch Nicaragua. Doch weder Japan noch Preußen wollten sich mit dem jungen US-Amerika anlegen. Um weitere Provokationen durch Nicaraguas Regierung zu verhindern, jagte die US-Regierung im Jahr 1909 Präsident Zelaya aus dem Amt und besetzte das Land auch militärisch. Nun herrschte wahrhaft Ruhe im Land. Erst in den 50er Jahren tauchte die Idee einer transozeanischen Passage durch

Nicaragua wieder in den internationalen Medien auf: Mittels Atombomben könnten die Ausgrabungsarbeiten am flachen Rio San Juan beschleunigt werden.

Doch die Präsidenten aus dem berüchtigten Somoza-Clan hielten sich bedeckt. Ausgebildet und installiert von den US-Amerikanern wussten sie über Jahrzehnte ziemlich genau, dass



der Wind aus Nord weht. So beglückte Diktator Anastasio Somoza im Jahr 1939 die Nation endlich mit einer Nationalhymne, die sich noch heute zu jedem Putsch und Putschversuch inbrünstig singen lässt:

***„Heil dir, Nicaragua! Auf deinem Erdboden  
donnert nicht länger die Stimme der Kanone  
noch befleckt das Blut von Brüdern  
dein glorreiches zweifarbiges Banner.  
Herrlich glänze der Frieden an deinem Himmel  
nichts trübe deinen unsterblichen Ruhm  
die Arbeit ist dein würdiger Lorbeer  
und die Ehre ist deine triumphale Fahne.“***

Kaum war dieser Somoza-Clan im Jahr 1979 gestürzt, muckten die Nachfolger wieder gegen die Interessen der USA auf. Noch unter jedem Präsidenten Nicaraguas wird seitdem das Projekt Nicaraguakanal wie Sauerbier auf dem Weltmarkt angeboten. Präsident Arnoldo Alemán, zwischenzeitlich wegen notorischer Korruption von den eigenen Gerichten rechtskräftig zu 20 Jahren Knast verurteilt, richtete im Jahr 1999 sogar eine Präsidentschaftskommission zur Machbarkeit ein.



Sein Freund und Nachfolger, der zum Teil deutschstämmige Bolaños Geyer (der Name ist Programm), fledderte die Idee und kündigte im Jahr 2006 sogar den Baubeginn des Kanals an. Über die notwendigen Investitionen in Höhe von etwa 19 Milliarden Dollar verhandelt der momentane Präsident Daniel Ortega nicht nur mit Russen,

sondern auch mit den Vereinigten Arabischen Emiraten, Venezuelas Präsidenten Hugo Chávez und sogar Irans Präsidenten Mahmud Ahmadinedschad.

Ende 2010 wollte Nicaraguas Präsident Ortega sogar neue Fakten zum Nicaraguakanal schaffen. Er ließ von seinen Soldaten,

angeblich unter dem Kommando von seinem damaligen Befreier Eden Pastora („Kommandante Zero“), die Sandbank „Calero“ an der Mündung des Rio San Juan besetzen, ein Camp einrichten und die Flagge Nicaraguas aufstellen. Die offizielle Begründung, im Flussdelta würden „Reinigungsarbeiten“ durchgeführt und der Drogenhandel bekämpft, ließ weltweit homerisches Gelächter ausbrechen.

Lateinamerikanische Präsidenten im Allgemeinen und Nicaraguas Präsidenten im Besonderen lassen selten eine Gelegenheit aus, sich zum Gespött anderer Völker zu machen. Jetzt, nachdem das Kanalprojekt zwischen Nicaragua und Costa Rica endgültig zu versanden droht, haben Regierungskreise in Managua ihren südlichen Grenzfluss zur „Ruta del Agua“ erklärt. Für den alten Rio San Juan als neuen „Öko-Strom“ haben sie bei der Interamerikanischen Entwicklungsbank 15 Millionen Dollar lockergemacht. Was davon nicht in die eigenen Taschen floss, wurde in ein Projekt zur Förderung des „nachhaltigen Tourismus“ gebuttert. Die pompöse Befestigung des Ufers in San Carlos als Promenade war der Anfang.

Gleichzeitig wurde von privat mitten im Dschungel in einige sogenannte Dschungel-Lodges investiert, wo europäische und nordamerikanische Wohlstandsbürger eingestimmt durchs Fernsehformat „Dschungel-Camp“ ab 80 Dollar am Tag entspannten Urlaub machen sollen. Im Internet berichtet darüber eine von Spinnenphobie geplagte Belinda aus Österreich: „...Von einem ehemaligen Guerillakämpfer ins Leben gerufen, kann (muss) man hier Natur pur erleben. Alles ist sehr einfach aber stabil aus Bambushölzern gebaut. Es gibt keine Fenster, nur Netze, die vor allzu großen Tieren schützen sollen (Affen o.ä.). Die Lodge besteht aus Haupthaus mit Rezeption und "Restaurant" sowie mehreren, zumeist auf Stelzen gebauten Hütten. Diese heißen u.a. "Tarzan-Cabin", "Jane-Cabin", "Tarpon-Cabin"..... Bad und WC Open-Air - mit nur einer kleinen Funzel beleuchtet. Der gesamte Strom kommt aus dem Lodge-eigenen Generator, kann auch schon mal kurzzeitig ausfallen. Wasserversorgung ist sehr schlecht, wir hatten tagsüber manchmal gar kein "fließendes" Wasser, weder zum Waschen noch fürs WC und mussten uns dann mit einem Eimer Wasser behelfen. Das "Schlafzimmer" besteht eigentlich nur aus einer schlimmen Schaumstoffmatratze, die auf einem Holzpodest steht sowie einem Moskitonetz. Dieses ist auch lebensnotwendig, will man nicht die ganze Nacht von diversen Tierchen des Schlafes beraubt werden. Hiermit sind nicht die Moskitos gemeint, denn von diesen gab es keine! Dies hat uns auch sehr überrascht. Außerdem hatten wir noch einen netten Balkon mit Rattansofa und leider sehr schmutzigen Hängematten. Von dort hatten wir einen traumhaften Blick auf den Fluss. Fazit: Dieses Erlebnis muss man sich einmal im Leben gönnen, ob wir jedoch ein zweites Mal dorthin fahren würden, stelle ich in Frage ...“ .



Primitives und armseliges Leben am Rio San Juan gibt es jedoch kostengünstiger. Dazu muss der Reisende allerdings erst bei strömenden Regen in einem kleinen Schiff die Ortschaft San Juan de Nicaragua an der Mündung erreichen und für 15 Dollar am Tag in dem vom australischen Reiseführer „Lonely Planet“ empfohlenen „Hotelito Evo“ absteigen. Am kleinen Kai keine Spur von jemandem mit Handkarren, der sich auf die Schnelle mit unseren Reisetaschen ein oder zwei Dollar verdienen will. Geschweige denn Esel oder gar ein Auto. Dafür einige wuchtige Betonbauten, von denen der erste vor einigen Jahren für über 1,7 Millionen Dollar als Zollstation und Migrationsbüro aufgestellt und in den Landesfarben gestrichen wurde. Man könnte glauben, hier kämen täglich hunderttausend Touristen aus dem nahen Costa Rica.

Dahinter ein Lager, ein Gemeindehaus und eine flache Kirche, alles auch von Gott verlassen. Statt eines Kirchturmes dient dem Besucher ein ebenso riesiger wie rostiger Wassertank zur Orientierung.

In diesem elenden Regenloch an der Karibikküste kann von einer Straße nicht wirklich die Rede sein. Der Fußgänger wandelt auf schmalen Panzerplatten, um bei Regen nicht im Sumpf zu



versinken. Auf dem Hauptweg sind in der Mitte hässlich gestrichene Sitzgelegenheiten betonierte. Deren Rückenlehnen wurden mit geschmacklosen Wahlplakaten des alten und neuen Präsidenten Ortega und seiner diabolisch wirkenden Ehefrau beklebt. Der Rest der Ortschaft besteht meist aus flachen Wellblechhütten auf Betonplatten gestellt, andere wohlweislich auf Holzpfähle. Neben dem „Hotelito Evo“ hat sich jemand seine Betonunterkunft mit imponierend hohen Mauern gesichert und dessen Krone mit rasiermesserscharfem Nato-Draht aus Edelstahl geschmückt. Lonely Planet rät seinen Lesern fürsorglich: „Don't stay out too late. Folks can get very drunk and a little violent in sleepy San Juan.“

Das wäre alles noch zu tolerieren, wenn es nicht unentwegt schütten würde. Das Kaff liegt nicht nur am San Juan, sondern auch am Rio Indio in der Lagune Azul und ist von der Karibik umgeben. Als ob das nicht an Wasser genüge, regnet es neun Monate im Jahr. Hier bekommt der Regenwald seine wahre Bedeutung und der Begriff „Tropische Niederschläge“ den Beigeschmack von Wahrheit. Nicht nur in Panama, sondern auch am Delta des Rio San Juan gilt die lapidare Feststellung, dass einem Besucher „Der Hut auf dem Kopf schimmelt.“ Wir hätten misstrauisch werden müssen, als wir schon vom Panga aus die Einwohner im gelben Friesennerz oder zumindest ständig mit Regenschirmen auf den schlammigen Gehwegen sahen. Auf die

Schwimmhäute zwischen den Zehen der Einheimischen hatten wir bei unserer Ankunft nicht besonders geachtet.

Zum Duschen gibt es im Moment allerdings kein Wasser in unserer Unterkunft. Wozu auch duschen? Ansonsten ist die Bude trocken und nicht verschimmelt. Die Leinen des betagten Moskitonetzes sind unterhalb der Köpfhöhe eines Mitteleuropäers an die vier grauen Betonwände genagelt. Ulrike sieht ein, dass es besser ist, unsere Reisetaschen nicht offen auf dem Fußboden stehen zu lassen, da der deutsche Zoll die Einfuhr exotischer Tiere eventuell monieren wird.



Dem großen Papagei allerdings, der unterm Wellblechdach im Trockenen direkt über unserem Fenster sitzt und unentwegt „*Buenos Diaz*“ krächst, ist mit ein paar guten Worten nicht beizukommen. Zumindest aber hält er für einen Moment den Schnabel, wenn ich ihn, barfuß im Regen stehend, mit gebackenen Bananenscheiben aus dem Reiseproviant füttere.

Gleich ums Eck sitzt ein alter Mann auf einem Plastikstuhl unterm Wellblechdach seiner Baracke, die er zu einem Restaurant erklärt hat. Er verspricht uns für den Abend ein Essen, kaltes Bier und „*Nica Libre*“ bis zum Abwinken. Wir können sogar zwischen Fisch und Hähnchen wählen. So für Haupt und Magen gesorgt sehen wir frohen Mutes unserer näheren Zukunft ins Auge. Am späten Nachmittag tauchen plötzlich aus der Regenwand zur unserer Unterhaltung noch sieben junge Amerikaner auf und suchen mit ihren schweren Rucksäcken im „*Hotelilo Evo*“ Unterschlupf. Sie haben sich auf der Insel Ometepe im Nicaraguasee kennengelernt und wollten gemeinsam dieser trostlosen Einöde entfliehen. So beschlossen sie, über eine Nacht und einen Tag und in einem Rutsch im Panga an die Karibik zu reisen. Sie wollen ebenfalls nach Bluefields über See, denn auf dem Landweg ist die Stadt im Norden nicht zu erreichen.

Doch jetzt sitzen sie mit uns am Arsch der Welt in der nassen Wildnis von San Juan de Nicaragua fest. Niemand kann herausfinden, ob und wann ein reguläres Boot nach Bluefields ablegt. Von einer regelmäßigen Fährverbindung und einem kleinen Flugplatz ist schon seit Jahren die Rede, heute seien sie „*under construction*“. Bis dahin rät der Reiseführer, eine Überfahrt bei den Fischern zu versuchen, so die See ruhig ist. Tja, früher war alles besser. Da war Greytown mit etwa 2000 Einwohnern keine sechs Kilometer Luftlinie entfernt noch der wichtigste Seehafen Nicaraguas am Atlantik, um den sich Engländer und Amerikaner jahrzehntelang in den Haaren lagen.

Anfangs galt der Ort noch als britisches Protektorat und war nicht mehr als eine Ansammlung von etwa 80 palmbedeckten Hütten, die sich um ein Zollhaus aus Lehm scharten. Schon im Jahr 1848 besuchte der US-Geschäftsträger Ephraim George

Squier den Ort für sechs Tage und „*tat dabei manchen Blick in die häuslichen Einrichtungen und war nicht wenig verwundert über die vollkommene Gleichheit und das allgemein hier herrschende gute Einvernehmen zwischen den Schweinen, Kindern, Hunden, Katzen und Hühnern.*“ Er hatte auch die Hafengang der schwarzen Schauerleute im Fokus seiner Betrachtung, die sich „*bereitwillig dem Viehe gleich mit Lasten beluden, um ein paar Groschen zu verdienen und damit diese Nacht bei dem eintönigen Geklimper einer zweisaitigen Gitarre einen Rausch zu erkaufen.*“

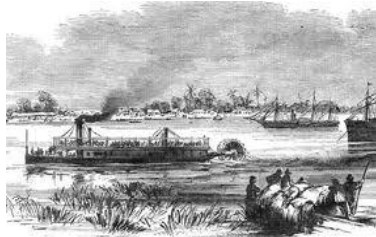
Wenig später dann legten hier Schiffe hauptsächlich aus New York und New Orleans an und übergaben ihre durchgeschüttelten Passagiere an die kleinen



modernen Dampfschiffe, die mehr oder weniger regelmäßig den Rio San Juan befuhren. Selbst kaiserdeutsche Dampf- und Segelschiffe pendelten die 5140 Seemeilen zwischen

Hamburg und Greytown, wofür sie für die Passage über den Atlantik etwa 143 Tage brauchten.

Nach und nach ließen sich hier weiße Ausländer nieder, betrieben Handel, führten Hotels und Restaurants. Sogar eine Straßenbahn ratterte durch die Stadt und Gaslaternen beleuchteten die nassen Straßen. Selbst „*Seine Majestät der König von Preußen haben im Namen des Norddeutschen Bundes den Kaufmann*



*Louis Frommann zu Greytown (Nicaragua) zum Konsul des Norddeutschen Bundes daselbst zu ernennen geruht*“ berichtete 1870 das Bundesgesetzblatt. In alle Welt verschifft wurde vom Freihafen Greytown nicht nur

Kautschuk (*Castilloa elastica*) aus Castillo, sondern auch Kaffee, Gold, Häute, Edelhölzer, Indigo und Schildpatt.

Das Aufblühen des Ortes San Juan del Norte hatte der amerikanische Gesandte Squier nach seiner Reise im Jahr 1848 vorausgesehen, als er zwei Jahre später schrieb: „*Wenn erst die mit den britischen Angriffen auf Nicaragua verbundenen politischen Fragen auf befriedigende und dauernde Weise beigelegt sein werden, ... wird dieser Hafen von der größten Bedeutung, wenn nicht der bedeutendste auf dem Continent werden ...*“

Der Journalist, Zeitungsverleger, Ingenieur, Diplomat und Pionier der Archäologie in Nordamerika ahnte nicht, dass er den Caudillos rund um den Nicaraguasee mit seinem Bericht einen Floh ins Ohr setzt, der sich auf wundersame Weise hartnäckig bis auf den heutigen Tag halten konnte. Der zukünftige Wert des Hafens ließe „*sich kaum abschätzen; denn abgesehen von seiner Lage ... ist er der einzige atlantische Hafen eines der schönsten*

*Länder unter den Tropen, welches unerschöpfliche landwirtschaftliche und mineralische Reichthümer besitzt ....., die zu einer raschen Entfaltung bestimmt sind.“*

Der Niedergang der kleinen Stadt beginnt eigentlich schon im Jahr 1854. Am 13. Juli bombardierte die „USS Cyane“ den Hafen und zerstörte dabei etwa 80 Häuser und Hütten vollständig.



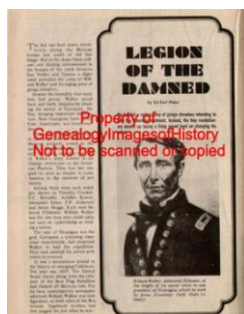
### Bombardierung von Greytown durch die USS Cyane

Daraufhin blockieren englische Kriegsschiffe die Küste und die Stadt, schließlich hält sich England die Miskitoküste als Protektorat unter einem von der englischen Königin zum König ernannten Trunkenbold.



Nachdem Greytown und sein Hafen wieder aufgebaut waren, wechselte plötzlich der Rio San Juan seinen Lauf und zerstörte dabei die Stadt erneut. Das Baggern und Bauen nahm kein Ende.

Ein Jahr später kommt es in dieser Gegend zu Kämpfen um den US-Amerikaner William Walker. Der Arzt, Rechtsanwalt und Journalist hatte von Greytown aus mit einem Trupp Söldner die Macht im Nicaragua übernommen und sich 1856 zum Präsidenten von Nicaragua wählen lassen. Er wird allerdings von der Oligarchie Mittelamerikas vertrieben und versucht es zwei Jahre



später erneut. Bei diesem Versuch, seine Rechte als Präsident in Anspruch zu nehmen und in Nicaragua die Sklaverei wieder einzuführen, wird er mit seinen Spießgesellen vom United States Marine Corps mit Gewalt aus Greytown vertrieben. Beim dritten Versuch wird Walker in Honduras ergriffen und im Jahr 1860 auf Befehl der Briten standrechtlich erschossen. Der britische Honorarkonsul William V. Wells kann mit seinem Bedauern kaum hinterm Berg halten: „Niemand, der Centralamerika und Mexiko aus eigener Anschauung kennt, wird bezweifeln, dass die schwächlichen und herabgekommenen Abkömmlinge der alten spanischen Colonisten endlich unterliegen und der

Der britische Honorarkonsul William V. Wells kann mit seinem Bedauern kaum hinterm Berg halten: „Niemand, der Centralamerika und Mexiko aus eigener Anschauung kennt, wird bezweifeln, dass die schwächlichen und herabgekommenen Abkömmlinge der alten spanischen Colonisten endlich unterliegen und der



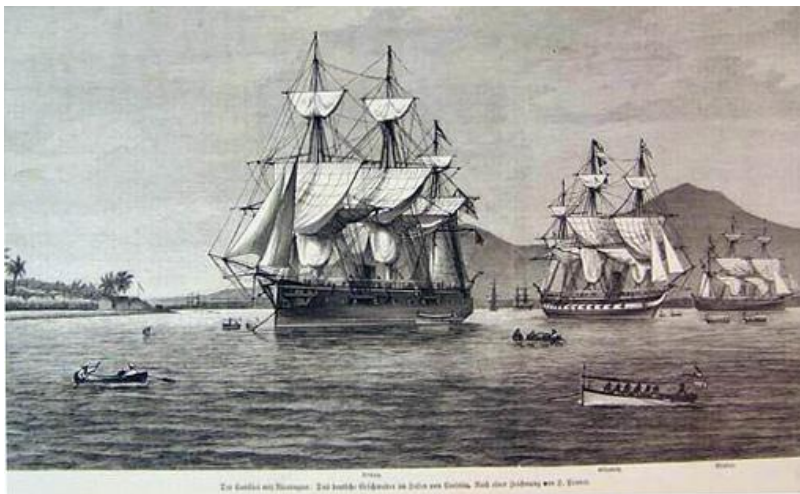
*größeren Tatkraft und Intelligenz der angelsächsischen Race Platz machen müssen.“*

So wundert es nicht, dass im Jahr 1878 plötzlich, aber nicht aus heiterem Himmel, ein kaiserliches Kadettenschulschiff, die Glattdecks-Korvette „SMS Medusa“ bei Greytown unter der Reichskriegsflagge vor Anker geht und Korvettenkapitän Friedrich Hollmann unmissverständlich droht, mit seinen Bordgeschützen die Stadt und ihre ahnungslosen Bewohner in Grund und Boden zu schießen. Der Hafenskapitän reibt sich verwundert die Augen. Ein Landungstrupp aus Kadetten und Matrosen wird ausgesetzt und muss bei tropischen Regengüssen Schützengraben ausheben.



Gleichzeitig ankern in der Bucht von Corinto am Pazifik drei weitere Kriegsschiffe des kaiserlichen Ostasiengeschwaders. Die „SMS Leipzig“, die „SMS Ariadne“ und die „SMS Elisabeth“ mit fast 1000 Mann Besatzung werden gefechtsklar gemacht. Der Kommandant droht, Nicaragua zu überfallen, den Präsidenten zu stürzen und in Managua eine neue Regierung einzusetzen, wenn nicht 30.000 Dollar Strafe gezahlt und die Reichskriegsflagge begrüßt würde.

Die Seesoldaten besetzen derweil die wichtigsten Positionen in der Stadt Corinto und heben auch hier an der Pazifikküste auf



**Kaiserliche Kanonenboote vor Corinto, kurioserweise unter Vollzeug am Anker**

fremdem Boden Stellungen aus. Geschütze und Munition werden an Land gebracht, Eselskarren als Transportmittel ins ferne Managua konfisziert. Die Seesoldaten exerzieren auf dem Marktplatz in einem fremden Land: *„Die Kriegsvorbereitungen gegen Nicaragua sind im vollen Gange, es wurde das Landungscorps gebildet“* berichtet Korvettenkapitän Carl Paschen am 17. März 1887 äußerst knapp nach Berlin.

Es ist kaum zu glauben: Preußen nimmt das kleine Nicaragua militärisch in die Zange. Kanonenbootpolitik auf Deutsch gegen

ein Land mit knapp 250.000 Einwohnern. Preußische Offiziere vom kaiserlichen „*Centralamerikanischen Geschwader*“ sind mit ihrer Mannschaft auf dem Kriegspfad. Sie wollen mit ihren Bordkanonen auch mal auf Spatzen an Land schießen. Weit weg von zuhause und mit dem Segen Bismarcks und Kaiser Wilhelms bereiten etwa 1100 Preußen höchst professionell einen Staatsstreich in der „*neuen Welt*“ vor. Für die ihnen genehme neue Regierung haben sie sich sogar einen neuen Präsidenten aus dem Exil in El Salvador erkoren.

Der noch amtierende Präsident Chamorro kann nur mit Hilfe des Bischofs von Granada gerade mal 1500 Mann zwangsrekrutieren. Die anderen Männer im wehrpflichtigen Alter sind in den Dschungel geflüchtet, oder stellen sich den Preußen zur Verfügung, wie zum Beispiel viele Männer aus Leon und den Bergen bei Matagalpa.

Grund und Anlass für den möglichen Krieg sind mehr als banal: Franciska, die 17jährige Tochter der Witwe Bahlke ist von zuhause ausgebücht und hat dem Zahnarzt Francisco Leal aus Leon „*eine Tochter geschenkt*“ und geheiratet. Kurze Zeit später besinnt sich das Früchtchen eines Besseren und kehrte samt Kleinkind ins Elternhaus zurück. Zahnarzt Leal lässt im November 1876 seine Beziehungen spielen, worauf sich der neue Ehemann der Frau Bahlke, der deutsche Honorarkonsul Paul Eisenstuck („*Seine Majestät der König von Preußen haben im Namen des Norddeutschen Bundes den Kaufmann Paul Eisenstuck zum Konsul des Norddeutschen Bundes in Chinandega (Nicaragua) zu ernennen geruht*“), beleidigt und bedroht fühlt. Es sind wohl auch Fäuste und eine Pistolenkugel geflogen. Die zuständigen Gerichte aber fühlen sich nicht berufen, gegen den mächtigen Clan der Leals zu ermitteln. Selbst Präsident Chamorro will besser nicht in die Familienangelegenheit eingreifen. Nun will das relativ junge deutsche Kaiserreich auch einmal auf der internationalen Bühne mitspielen, zumal Großmächte wie England, USA, Spanien und Frankreich dem deutschen Laienspiel interessiert zuschauen und sich neutral verhalten.

Fast wäre es über diese Posse doch noch zu einer kriegerischen Auseinandersetzung mit England gekommen, denn Korvettenkapitän Friedrich Hollmann ließ vor Greytown im Rahmen der Küstensicherung und Landungsvorbereitung eigenmächtig den englischen Schoner »*Emmeline Salcombe*« aufbringen und die Ladung konfiszieren. Aus Jamaika kommend hatte der kleine Frachter nämlich Pulver und Gewehrkugeln geladen und konnte und wollte dafür die Lieferadresse nicht klar genug benennen. Zum Protest des britischen Konsuls tauchte am Horizont aus Jamaika kommend »*zufällig*« das britische Kanonenboot »*Contest*« am Horizont auf. Die »*Emmeline Salcombe*« konnte danach unbehelligt ihren Weg fortsetzen.

Die sogenannte Eisenstuck-Affäre als Komische Oper made in Germany konnte nach knapp eineinhalb Jahren ohne einen

Schuss beiegelegt werden. Die Schiffe unter deutscher Seekriegsflagge zogen wieder ab. Der Zahnarzt wurde nur symbolisch belangt, und Franciska blieb nun bis zu ihrem Lebensende als treusorgende Mutter und gute Ehefrau bei ihrem Mann. Die Spuren ihrer Nachfahren verlieren sich in Managua und Granada.

Doch um Greytown und den Rio San Juan balgen sich die Regierungen von Costa Rica und Nicaragua schon seit deren Unabhängigkeit von Spanien etwa im Jahr 1821: „... die *Costaricaner* ... verriethen bald genug, dass sie eine völlige Vereinigung Nicaraguas mit ihrer Republik beabsichtigten...“ Schon die damalige Regierung von Nicaragua konnte „nicht verhindern daß der Präsident Mora von Costa Rica den San Juanfluß besetzen, allen nicaraguanischen Fahrzeugen die Beschiffung des Stromes untersagen, den Transit für seinen Staat fordern und die Übergabe des Forts San Carlos verlangen ließ.“ dokumentiert Pierer's Universal-Lexikon.

Nachdem der Panamakanal 1904 seinen Dienst aufnahm, verfiel die kleine unbewohnbare Stadt zusehends und wurde dem Dschungel überlassen. Das internationale Interesse an Greytown



und dem Rio San Juan hatte nach 10 Jahren vollends nachgelassen. Erst nach 70 Jahren, im April 1984 tauchen die Ruinen von Greytown (San Juan del Norte)

noch einmal kurz in den Schlagzeilen auf. Diesmal werden sie durch Nicaraguas Contras bombardiert, kurzzeitig besetzt und dabei vollends zerstört. Sechs Kilometer weiter nördlich entsteht die neue Ansiedlung. Sie wird von Managua jetzt nicht mehr San Juan del Norte, sondern San Juan de Nicaragua genannt.

Heute lebt die alte Stadt nur noch in den Geschichtsbüchern. Die Mündung des Rio San Juan versandet vollends. Was in den Geschichtsbüchern zu lesen ist, macht uns neugierig und lässt uns



mit dem Gedanken spielen, die Ruinen und andere Überreste von Greytown zu besuchen, von dem Professor Moritz Wagner aus München im Jahr 1870 seinem König geschrieben hatte:

*„San Juan del Norte ist noch heute eine Art von Freistadt, um deren Besitzberechtigung die Republiken Nikaragua, Costa Rica und der Mosquitikönig sich seit vielen Jahren streiten. Factisch regiert sie sich selbst, soweit man eine machtlose Obrigkeit, die aus dem Chaos der Anarchie nie recht herausgekommen ist, überhaupt eine Regierung nennen kann.“*

Managua soll doch tatsächlich die Trümmer und den Schrott zum nationalen Kulturerbe Nicaraguas ernannt haben. Die In-



schriften auf einigen Grabsteinen und ein paar Grundmauern seien noch zu besichtigen. Ich jedoch will mich an der Qualität des Stahls der Wracks erfreuen, der in den Sümpfen aus dem Wasser ragt und seit über 100 Jahren vor sich hinrotet. Laut „lonely planet“ soll eine Besichtigung der Reste Greytowns machbar sein:

Für vier Touristen will der Fischer für einen Drei-Stunden-Ausflug stolze 50 US-Dollar. Das Angebot wäre zu überlegen, wenn sein Boot ein Regendach und nur einen kleinen Außenborder hätte, mit dem er nicht so übers Wasser hetzen kann.

Doch die ständigen tropischen Regenschauer lähmen alles. Bei diesem nassen Wetter bleibt jeder gern unterm Wellblechdach und bläst seine eigene Trübsal, obwohl es doch beim Dichter Goncourt heißt: *"In der Provinz ist schon Regen eine Zerstreung."* Der Poet kannte nicht San Juan de Nicaragua, geschweige denn die Stadt Münster in der norddeutschen Tiefebene, von der der heimische Volksmund hämisch behauptet: *„In Münster regnet's, oder es läuten die Glocken, und wenn beides ist, ist Sonntag...“*.

Für den Sonntag haben die sieben Amis in unserer Absteige jemanden gefunden, der uns für 700 US-Dollar in drei Stunden über die offene See ins 135 Kilometer entfernte Bluefields brächte. Die Amis sind noch jung und halten die Gefangenschaft noch weniger aus als wir. Nur weg hier, egal wie. Dass am kommenden Montag, vielleicht auch erst am Dienstag oder Mittwoch, ein schnelles Panga zurück nach El Castillo und eventuell sogar ein kleines Arbeitsboot bei ruhiger See in nur 12 Stunden bis El Bluff, den Vorposten zu Bluefields, abgehen soll, halten sie für ein Gerücht. Sie wollen und können partout nicht die Ruhe in diesem autofreien Kaff genießen. Der ständige Regen schützt uns nicht nur vor knatternden Mopeds, Knallkörper zündelnden Jugendlichen, randalierenden Betrunkenen und wütenden Drogenabhängigen, sondern auch vor den beiden weltweit berühmtesten Diskotheken vor Ort: *„Booth are thatche-roof jobs serving lukewarm Victoria that thump to reggae and cumbia on weekends“* (lonely planet).

Und auch Ulrike verspürt wenig Lust, länger dem Trommeln aufs Wellblechdach wohligh zu lauschen, oder auch in der Dunkelheit von der einen Diskothek zur anderen zu pendeln, um warmes Bier (Victoria) zu trinken und Kontakt mit den berauschten Einheimischen und Indios aus dem Dschungel aufzunehmen. Es hat ihr schon gereicht, als sie sah, wie in der Nachbarschaft eine riesige Schildkröte geschlachtet wurde. Sie schlägt sich auf die Seite der Amis und schimpft mich einen Geizkragen.



So lassen wir die Amis nicht allein im Regen stehen und brechen mit ihnen gemeinsam am Sonntag in aller Frühe auf. Alle



sind nüchtern im Magen und Gemüt, schleppen in „wunderlichster Prozession“ (Twain) Rucksäcke und Reisetaschen zum Anleger am Fluss. Zu unserer aller Überraschung scheint es sich für den Moment ausgerechnet zu haben. In der Nacht hatte die Intensivität der Regenschauer allerdings noch erheblich zugelegt, worüber sogar

der Papagei („*Buenos Diaz*“) seinen Schnabel hielt und ich bis zum Morgengrauen ungestört über die christliche Sintflut grübeln konnte.

Die ungeduldigen Amis hatten gestern abends noch einmal mit den Fischern die Verhandlungen aufgenommen und den Preis für die Passage nach Bluefields von 700 auf 630 Dollar gedrückt. Das wären pro Nase 70 Dollar. Was soll's also. Mit über 60 Jahren als Ältester der Gruppe sollte man kein Spielverderber und starrsinnig sein, sondern sich als Deutscher der Bremer Stadtmusikanten erinnern: Etwas Besseres als den Tod (durch Langeweile) findet sich noch überall.

Nachdem jedermann brav für eine vergnügliche Schiffsreise gezahlt hat, zwickt sich unser Herbergsvater von dem Geld einen Schein als Vermittlungsprovision ab. Er denkt aber nicht im Traum daran, dass wir bei ihm noch ein Frühstück, zumindest einen Kaffee negro zu bekommen hätten. Statt dessen präsentiert er uns stolz seinen Papagei („*Buenos Diaz*“) und tut, als hätte uns der Vogel etwas Weltbewegendes zu sagen.

Die Fischer, oder womit sie sonst die Zeit verbringen und Geld verdienen, machen sich mit den Dollarscheinen davon unter der Bemerkung, sie müssten erst einmal Treibstoff kaufen. Die werden sich doch nicht wieder in die Hängematte gelegt haben? Mir kommt allerdings der Verdacht, dass sie irgendwo gemütlich in der Nähe bei Gallo Pinto (Reis und Bohnen), bei ihrem Frühstück sitzen und sich bei einem weiteren Neskaffee für die Fahrt stärken.



Für uns Ausländer gibt es weder Gallo Pinto, geschweige denn auch nur ein karges Frühstück. Uns bleibt nur eine letzte Zigarette und der Versuch, gute Laune vorzutäuschen. So sitzen wir geduldig mit leeren Mägen im Wartehäuschen

am Rio Indio und warten, immerhin im Trockenen, geduldig auf den Fährmann.

Dass er uns gleich vom Leben in den Tod befördern könnte, kommt mir nicht sofort in den Sinn, als er und seine Gehilfen dann endlich in seinem alten Panga bei uns anlanden. So etwas

wurde früher in der Berufsschiffahrt notfalls als Beiboot an Deck gefahren. Die offene Schale aus Plastik, in Fachkreisen



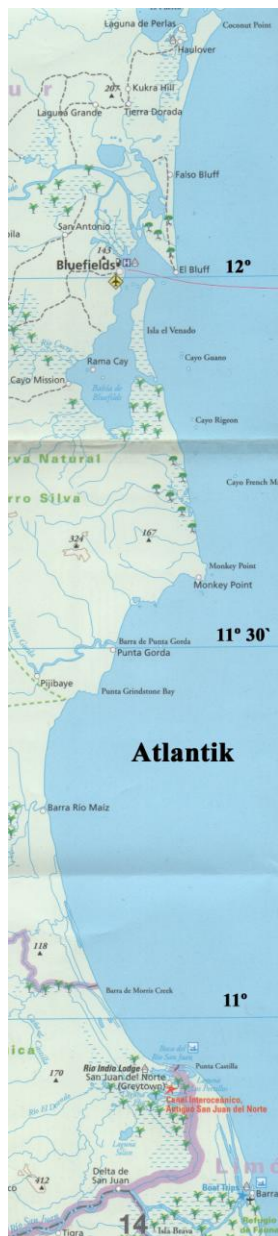
**Doppelwandiger Yoghurtbecher**

© by Armin Witt

auch doppelwandiger Yoghurtbecher genannt, misst keine sieben Meter in der Länge und wird von einem 150 PS-starken Außenborder der Firma Suzuki angetrieben.

Mit diesem alten Kahn dürften unsere Fischer an deutschen Binnengewässern allenfalls ihre Netze auslegen und einholen. Von nächtlichen Schmuggelfahrten über die offene See nach Kolumbien ganz zu schweigen.

Vor dem Außenborder am Spiegel des Hecks steht der Schiffsführer in seiner Nusschale am Steuerstand und hält sich am



Gashebel fest. Vor ihm stehen drei 20-Liter Plastikkanister mit Treibstoff. Wir sollen unser Gepäck ins Vorschiff werfen und uns unseren Sitzplatz irgendwie auf den drei Querbrettern einnehmen. Ich kann Ulrike noch zuraunen, sich auf Steuerbord, so weit wie möglich achtern zu setzen und sich von dort aus nicht mehr von der Stelle zu rühren.

Als unser Reisegepäck weder mit einer Persenning abgedeckt noch angeleint wird, keimt in mir die leise Hoffnung auf, dass die See da draußen ziemlich ruhig ist und der Schiffsführer kein Risiko eingeht. Doch kaum sind wir aus dem trägen Wasser des Flusses durch die Sandbänke an die Brandung gekommen, werde ich eines Besseren belehrt und unsanft an die Kräfte der See erinnert. Schon die erste Brandungswelle des Atlantiks schlägt mit voller Wucht ins Boot. Das Wasser ist erstaunlich warm. Jetzt kommt es nicht mehr als Regen von oben, sondern als Gischt von unten. Die nächste Welle hebt den Kahn hoch, drückt ihn nach Backbord und lässt uns in dem flachen Wasser fast kentern. Vermutlich hatten wir Grundberührung. Dann gibt der Schiffsführer Vollgas und wir fallen samt Boot vom Kamm der dritten Welle auf direkten Weg drei Meter tief in den Atlantik. Das amerikanische Mädchen vor mir hebt es

erst in den leeren Raum, dann schlägt es ziemlich unsanft auf und landet rücklings in den nun nassen Gepäckstücken zu meinen Füßen. Sie lebt noch und schaut mich mit starrem Blick aus glasigen Augen durchdringend an. Verdammt. Ich hatte vergessen, vor Beginn der Fahrt, wie es der Brauch will, ein paar Münzen über Bord zu werfen und damit den Gott des Meeres um eine gute Fahrt zu bitten.

So gibt uns der Schiffsführer hinter der Brandung auch keine Gelegenheit, dass wir uns sortieren und einmal unsere Glieder durchchecken. Wie vom Teufel gepeinigt zeigt er uns, was sein Kahn bei grober See der Stärke fünf aushalten kann. Zur schweren Kreuzsee kommt die Atlantikdünung querab. Über uns der graue Himmel. Im Osten jagen schwarze Wolken über die Kimm. Vielleicht regnet es bald, wünsche ich mir plötzlich. Regen würde die grobe See möglicherweise beruhigen. Außerdem sind wir durch die Gischt eh schon nass bis auf die Haut.

Obwohl wir immer wieder mit Vollgas in die Welle stampfen, entfernt sich allmählich die Küste backbords. Der Strand ist tatsächlich mit schwarzer Lava bedeckt. Doch die Schönheiten der Küste sind nur für einen kurzen Moment aus dem Augenwinkel zu beobachten. Wir preschen entweder in die Welle vor uns, oder fallen hinter einer Welle aus etwa zwei Meter Höhe brutal aufs Wasser. Ein Rhythmus ist dabei nicht zu erkennen. So ist es besser, sich auf das Voraus im Norden zu konzentrieren. Schon zwei mal sind wir derart hart zurück aufs Wasser geknallt, dass ich befürchte, mir beim nächsten mal entweder das Steißbein oder die Halswirbel zu brechen. Vielleicht beiß ich mir auch nur die Zunge ab. Womöglich alles gleichzeitig. Es wäre nicht das erste mal, dass ein Tourist unter diesen Umständen ins Hospital nach Managua und dann nach Hause ausgeflogen werden müsste. Zum Glück erfahren wir erst später von einem Deutschen, der sich vor einigen Tagen auf dem kurzen Ausflug zwischen den Inseln von Corn Island unter ähnlichen Umständen das Genick gebrochen hat.

Das Mädchen zwischen den nassen Gepäckstücken zu meinen Füßen scheint keine schwereren Verletzungen zu haben. Sie ist aber unter Schock. Damit sie mir zu allem Übel nicht auch noch auf die Hose kotzt, rate ich ihr, konzentriert zur Küste am Horizont zu schauen. Ihr Freund sitzt derweil auf der ersten Bank und klammert sich an der Bugleine fest. Seine Überlebensstrategie will mir nicht so recht einleuchten: Wenn es absehbar ist, dass wir in ein Wellental knallen, zieht er sich an der Schot hoch und federt den Schlag mit seinen Oberschenkeln ab. Mal schauen, wie lange er das aushält.



Ulrike hingegen hat aus Erfahrung gelernt. Vor drei Jahren bretterten wir nach einem Sturm ostwärts gegen die Atlantikdünung und die aufgewühlte See in Richtung Corn Island. Allerdings auf ei-

nem kleinen Frachtschiff, der erstaunlich gepflegten „*Rio Escondido*“. Ulrike saß die fünf Stunden dauernde Überfahrt wohlverwahrt auf dem Vorschiff und klammerte sich an den Handlauf des Niedergangs, während ich an der Reling sämtliche Fische der Karibik fütterte. Ihr süßes, aber nun wundgescheuertes Gesäß behandelten wir anschließend 14 Tage lang mit Baby-pulver aus einheimischer Produktion. Gewitzt wie sie ist, hockt sie jetzt steuerbords auf der hintersten Bank wie über einem mittelalterlichen Donnerbalken. Das schont nicht nur die Backen, sondern mildert auch die harten Schläge, die gern vom Sitzbein über die Wirbelsäule in den Kopf rasen.

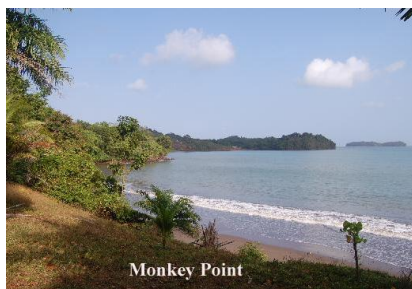
Der Schiffsführer und seine beiden Komplizen hocken hinter uns am Heck direkt beim Antrieb, dem ruhigsten Platz auch auf diesem Gleiter. Es mag ja sein, dass sie bei glatter See mit die-



sem Gefährt in fünf Stunden in Kolumbien sein können. Doch unter diesen Umständen dürfte dieser Kahn nach 20 Fahrten mürbe sein. Allein durch die nassen Lederschuhe ist schon zu spüren, dass die Plastikschaale arbeitet und sich bei jedem Schlag aufs Wasser verwindet. Womöglich reißt eines Tages der viel zu schwere und starke Außenborder vom Motorspiegel. Doch noch sitzen diese Strolche vergnüglich hinter uns und erfreuen sich am Anblick der durchgeschüttelten Gringos. Einer von ihnen hatte mich nach dem Ritt durch die Brandung sogar aufgefordert, mich auf keinen Fall am Dollbord festzuhalten.

Obwohl unsere drei Spießgesellen am Heck mit Vollgas über die Wellen des Atlantiks jagen, laufen wir nur etwa 30 Knoten über Grund. Nach dieser Rechnung bräuchten wir gute drei Stunden nach El Bluff, dem Bluefields vorgelagerten Einklarierungshafen. Wenn Heini doch nur ahnen könnte, wie quälend langsam die Zeit an einem Sonntag auf See vergehen kann. Von einem Ruhetag kann besonders hier auf dem Wasser nicht wirklich die Rede sein. Unsere Zeit vergeht Schlag auf Schlag. Etwa alle 12 Sekunden werden wir recht unsanft daran erinnert, dass der Mensch schwach und sterblich ist. Ulrike wird mir später beichten, sie habe schon nach den ersten Wellen mir dem Leben abgeschlossen, ich hingegen mache mir Sorgen um die Elektronik der Kamera.

Erst nach zwei äußerst unangenehm langen Stunden liegt endlich Monkey Point querab. Unter den Briten wurde es nach Kap-



tän Pim „*Pim's Bay*“ genannt. Unser Schiffsführer steuert das ruhige Wasser zwischen dem Kap und einer vorgelagerten kleinen Insel an und schaltet den Motor ab. Sanft wiegt sich unsere Plastikschaale zwischen dem Kap und einer vorgelagerten kleinen Insel auf dem Wasser. Seine



Farbe entspricht der des Himmels: Grau. Doch das Wetter hat ein wenig aufgeklart, eine leichte Brise aus der Weite der Karibik weht selbst noch im Windschatten der Insel. Sie bläst langsam das Dröhnen aus Kopf und Ohren. Mein erstes Lebenszeichen mit der aufmunternden Bemerkung, nun wüssten auch wir, was unter „*Waterboarding*“ zu verstehen ist, trifft allerdings nicht so richtig den Humor unserer neuen amerikanischen Freunde.

Statt dessen wird in der nassen Kleidung nach trockenen Zigaretten gesucht. Selbst die Nichtraucher unter uns wollen plötzlich die Nerven mit Nikotin beruhigen. Die Frau neben mir fischt eine Flasche Rum aus ihrem Rucksack, mit dem wir das Salz aus dem Mund spülen und womöglich den Magen besänftigen. Sie findet sogar ihren Fotoapparat und krabbelt damit aufs Vorschiff. Ich beneide sie um diese Bilder. Doch mir ist das Aufstehen unmöglich gemacht. Das schon bei der ersten Welle nach hinten gerutschte Gepäck hat mir die Beine eingeklemmt. Darauf liegt seitdem das amerikanische Mädchen. Nun zwingt sich auch noch ihr vollkommen erschöpfter Freund dazu. Ich werde ihnen jedoch auf keinen Fall meinen Platz anbieten.

Langsam kommt Ruhe ins Schiff und gibt damit den Blick auf die Küste frei. Sie ist schön, sieht friedlich aus. Hier ließe sich mit einem Segelschiff auch über Nacht relativ sicher ankern. Der Ozean reicht bis nah an den Dschungel und Palmen stemmen sich dem Wind vom Atlantik her entgegen. Am Strand ist niemand zu sehen, obwohl doch hier etwa 2000 Ramas und eine



Handvoll Creolen und Mestizos zwischen dem Schrott einer ehemaligen Eisenbahngesellschaft von 1864 leben sollen. Die arglosen Indios werden als Hinterwäldler abwechselnd von ihrer Regierung in

Managua und hergelaufenen Immobilienspekulanten hinter Licht geführt. Zurzeit hat jemand auf Regierungsebene einmal wieder den Plan wie ein Kaninchen aus dem Hut gezaubert, um hier am Monkey Point als Alternative zum Nicaraguakanal einen Tiefseehafen anzulegen und durch die Naturschutzgebiete Eisenbahnlinien sowie Pipelines bis an die Pazifikküste zu verlegen. Angeblich sollen koreanische Investoren an diesem „*trockenen Kanal*“ angebissen haben.

Leider bleibt heute keine Zeit, einen Blick auf die alten Bahnachsen zu werfen. Noch ehe wir eine dritte Zigarette angezündet



haben und zum gemütlichen Picknick auf See übergehen können, startet der Schiffsführer, den ich ausdrücklich nicht Kapitän nenne, den Außenborder und drückt den Gashebel flach auf das Steuerpult. Bestimmte Motor-

bootfahrer kennen da nur zwei Stellungen. Das Befinden ihrer Ladung scheint sie herzlich wenig zu interessieren.

Auch beim letzten Drittel der Spritztour ist die See nicht ruhiger. Ungerührt donnert unser Schiffsführer wieder durch die Wellen. Schlag auf Schlag und nah vorbei an drei kleinen Inseln, mit denen sich irgendwelche reichen Mitmenschen die karibische Idylle verwirklicht haben. Solide und gepflegte Steinhäuser in golf-tauglichem Gelände mit sicherem Bootsanleger an der windabgewandten Seite. Noch ehe der Sozialneid in mir hochkochen kann, halte ich Ausschau nach anderen Schiffen oder wenigstens Schleppfischern in Küstennähe. Jetzt fällt mir auf, dass wir während der ganzen Zeit nicht ein einziges Boot oder Schiff auf See gesehen haben, obwohl doch der Wind ideal für einen Segelausflug bläst.

Tatsächlich kommt nach einer guten Stunde die Anhöhe von El Bluff in Sicht. Dahinter liegt der Einklarierungshafen für die internationale Atlantikschiffahrt. Hier wird Fisch, hauptsächlich Shrimps und Lobster und gefrorenes Fleisch ausgeführt. Das Fleisch kommt aus dem Landesinneren, wird in Rama auf alte Schiffe oder Pontoons verladen und mühsam über den Rio Escondido herangeschippert. El Bluff ist nur auf dem Wasserweg zu erreichen.

Gleich ist es geschafft. Allerdings verfolgen uns die Wellen bis hinters Kap, aber wir schlagen nicht mehr gar so hart aufs Wasser. Selbst im Lee des Kais bläst es noch erstaunlich. Doch ein schäbiger Hafen ist besser als gar kein Festmacher. Nie wäre mir je in den Sinn gekommen, dass mich der Anblick des Schiffsfriedhofs an der Einfahrt des Hafens erfreuen würde:



Unser Schiffsführer legt bei den zwei ebenso niedlichen wie nagelneuen Schnellbooten der Küstenwache an. Die sind bei diesem Wetter nicht rausgefahren, wie auch nicht die Schleppnetz-fischer mit ihren schrottreifen Kähnen. Nicht, weil sie katholisch sind und sonntags unbedingt die heilige Messe besuchen wollen, sondern weil sie schlau sind. Wer will schon die Nieten aus der Beplankung fliegen sehen?

Unser Schiffsführer hingegen muss sich beim Polizeiposten und der Küstenwache melden und sein Boot durchsuchen lassen. Gemessen an seinen Fahrgästen sieht er noch ziemlich fit aus. Die Obrigkeit ist misstrauisch, fragt ihn aber nicht, was er bei diesem Wetter auf See sucht. Von uns Ausländern will sie die Pässe sehen und in unserem Reisegepäck wühlen. Sie vermutet wohl, dass wir aus Kolumbien, oder noch schlimmer, direkt aus den USA angereist sind. Ansonsten müssen wir auf die Herren

von der Polizei, dem Zoll, dem Militär und der Hafenbehörde einen recht seltsamen Eindruck machen, denn sie schauen mit-leidig, wie wir teilweise auf Händen und Füßen tölpelhaft an Land krabbeln. So hat niemand etwas dagegen, dass wir uns zum Pinkeln humpelnd hinter die Container schlagen.



Durch die flache Lagune zum Bootsanleger von Bluefields ist es nur noch ein Katzensprung. Nun kann unser Bootsführer endlich zeigen, was in seinem Außenborder steckt. Mit knapp 70 Knoten brettert er über kurze Wellen durch die Lagune. Jetzt können wir, wenn wir könnten, darüber nur lächeln. Es regnet nämlich nicht. Gleich ist es geschafft.

Vor drei Jahren noch fand Ulrike Bluefields zum Heulen: Zu heiß, zu laut und zu schmutzig. Heute sieht sie das abgelegene Kaff mit anderen Augen. Im Mini Hotel Central können wir uns für 30 Dollar die Nacht das Zimmer aussuchen. Es ist sauber, hat eine heiße Dusche, Klimaanlage und eine große Terrasse vorm Fenster. Die Besitzerin schließt uns vor Mitleid in die Arme, als sie erfährt, dass wir soeben direkt aus San Juan de Nicaragua gekommen sind. Für 30 Dollar lässt sie unsere gesamte Kleidung waschen, trocknen und bügeln, nachdem wir uns auf dem Markt für wenig Geld notdürftig neu eingekleidet haben. Derweil trocknen unsere Papiere, Zeitungen, Bücher und das Kameraequipment auf der Terrasse. Vorländers „*Philosophie der Renaissance*“, Hanna Arendts „*Macht und Gewalt*“ und Fanons „*Verdammte dieser Erde*“ hat es besonders erwischt. Überraschenderweise ist „*Das Lob der Torheit*“ des Erasmus von Rotterdam trocken geblieben. Nun liegen sie friedlich nebeneinander an der frischen Luft und werden, wann immer wir von der Terrasse aus sicherer Distanz am lebhaften Leben auf der Hauptstraße teilnehmen, zumindest durchgeblättert.

Ohne Zweifel ist Bluefields heiß, laut, schmutzig und äußerst gewöhnungsbedürftig. Aber hier regnet es nur halb soviel wie am 90 Seemeilen entfernten San Juan. Und auch die Hurrikane, die sich (un-)regelmäßig durch die Gegend fräsen, haben ihre Spuren hinterlassen. Bluefields ist mit seinen knapp 60.000 Einwohnern eben die Karibik pur, und – dem Himmel sei Dank – nicht so trostlos wie Disneyland. Für die wenigen Besucher, die hier meist mit Rucksäcken einlaufen, ist Bluefields nur das Sprungbrett zu der vorgelagerten Postkartenidylle von Corn Island.



Davon konnten schon die ersten Konquistadoren auf ihren Raubzügen ein Lied anstimmen. Sehr bald mussten die Eroberer aus der alten Welt erkennen, dass es an dieser Küste nichts zu rauben gibt und sie hier ihre genetisch bedingte Zerstörungswut im Zaum halten müssen. Zu allem Übel brachten die Indianer und entlaufenden Sklaven den missionierungswütigen Spaniern bei, dass sie nicht auf die Welt gekommen sind, um katholischen Mordbrennern zu dienen.

Die Lektoren war derart eindrucksvoll, dass noch 350 Jahre später der deutsche Professor Moritz Wagner aus Bluefields in die Heimat berichtete: *„Unseren wanderlustigen deutschen Landsleuten ... möchten wir freundlich warnend rathen, jeden Niederlassungsversuch in einem Lande wie Nicaragua aufzugeben, dessen Boden, Klima und Menschen gleich abschreckend sind.“* (1870)

Tatsächlich aber war Professor Wagners *„Rath“* der Propaganda geschuldet. Er musste bei seinen *„Naturwissenschaftlichen Reisen im tropischen Amerika“* erkennen, dass sich an der Miskitoküste Indios und entlaufende Sklaven (Maroons oder Cimarrones) nicht den Spaniern unterworfen, sondern schon seit langer Zeit mit Europäern, hauptsächlich aber mit den Engländern verbündet hatten. Neun Indios vom Monkey Point waren zum Beispiel schon im Jahr 1665 die ortskundigen Führer und Fährtenleser von Henry Morgan (*„El pirata“*) und halfen, sich in der Handelsmetropole Granada von den verhassten Spaniern das zurückzuholen, was diese zuvor von den Indios geplündert hatten. Dazu paddelten sie in Bongos tagelang gegen die Strömung des San Juan und schlugen sich von Insel zu Insel über den Nicaraguasee.

Fünf Jahre später ließ sich Spanien einen Vertrag abluchsen, nach dem Engländer auch an der Karibikküste Nicaraguas *„Souveränität, Herrschaft, Besitz und Eigentum“* genießen. Nun blühte nicht mehr nur das Freibeutertum, sondern auch der Handel und Schmuggel. Erst recht, als der Vertrag fast 100 Jahre später im Jahr 1763 aufgelöst wurde.

Indios und entlaufende Sklaven von der Miskitoküste gehörten auch zu den Verbündeten des 23jährigen Horatio Nelson und seinem 200 Mann-starken Expeditionscorps, das am 29. April 1780 *„El Castillo“* für England angriff und für ein paar Tage einnahm. Nachdem sich aber die Engländer nicht dem mörderischen Klima und dem wochenlangen Tropenregen im Dschungel gewachsen zeigten, gingen die Einheimischen wieder zurück nach Hause.

Dort hatten derweil die Krämer und andere Staatsdiener Englands den redlichen und friedfertigen Bewohnern der Miskitoküste eine Regierungsform nach eigenem Gusto installiert. Ein Häuptling, der ihnen zufällig über den Weg gelaufen war, bekam eine Hose aus Baumwolle angezogen und wurde aus dem





Stand heraus ganz offiziell zum „König von Mosquita“ und zum Begründer einer Herscherdynastie gekrönt. Zum anschließenden Königsdinner wurde Rum gereicht, bis der wackere König und seine arglosen Gäste schon lange vor Sonnenuntergang vollends betrunken in der Hütte lagen.

Noch heute tut sich auf der Pazifikseite die spanisch dominierte Regierung schwer mit der anderen Hälfte ihres Landes. Den etwa 80.000 Nachfahren der entlaufenden Sklaven und vogelfreien Piraten liegt noch immer die Renitenz im Blut. Sie fühlen sich von je her unterjocht von den spanischen Konventionen über Rasse, Klasse, Glaube und Nation. Noch heute ist an Nicaraguas Atlantikküste die Umgangssprache nicht Spanisch, sondern Englisch (kreolisches Englisch). Daran kann auch die alles dominierende „Kirche der Herrnhuter Brüdergemeinde“ (Moravian Church) wenig ändern, wenn sie ihre Gottesdienste in der Amtssprache abhält. Trotz dieses Entgegenkommens hat ihnen die Zentralregierung im knapp 400 Kilometer entfernten Managua bis heute nicht einmal eine Straße nach Bluefields versprochen.

Statt dessen schickt Managua, per Kleinflugzeug oder mit Bus und dann per Panga über den Rio Escondido, stramme spanischstämmige Nicaraguaenser von der Pazifikküste an den Atlantik wie die Han-Chinesen ihre Leute nach Tibet. Heute sind nur noch etwa drei Prozent der Einwohner Nicaragua Miskitos.

Einer der Nachfahren der damals entlaufenden Sklaven und Verbündete der Freibeuter ist Franky, den ich unseren neuen



amerikanischen Freunden als „my best friend in Bluefields“ vorstelle. Frank William ist heute 42 Jahre alt und lungert seit Jahrzehnten am Hafen herum wie der fleischgewordene Otis Redding mit seinem Song vom Dock of the Bay. Franky ist un-

verheiratet und hat deshalb immer Zeit und gute Laune. Er sieht alles, weiß alles, und kann alles - besorgen. Wenn ich in Bluefields bin, will ich auf seinen Rat „for a small money“ nicht verzichten.

So führt er uns in den „Pelikan“, das zur Zeit beste Restaurant von Bluefields, in dem wir mit den jungen Amerikanern das Überleben unserer Überfahrt von San Juan feiern wollen. Sie haben sich preisgünstig etwas außerhalb einquartiert, was sie jedoch schon in der ersten Nacht bedauern: Stechmücken im Zimmer und bis in die Morgenstunden randalierende Jugendliche mit Knallkörpern vor ihrer Jugendherberge.

Bei unserer Tafelrunde auf luftiger Terrasse nah am Wasser der Lagune stellt sich schnell heraus, dass die Überfahrt allen noch nach zwei Tagen gewaltig in Haupt und Gliedern steckt. Nun le-

cken wir uns gemeinsam die Wunden. Ulrikes praktischer Tipp mit dem Babypulver auf die wundgescheuerten Gesäßbacken



wird zwar erstaunt, jedoch dankbar aufgenommen. Meine äußerst schmerzhafteste Schwellung des linken Handgelenks kurieren wir erst mit Eis-, dann mit Essigschlägen und schließlich mit Salben. Wir beglückwünschen uns, dass während des Ritts über die Wellen niemand Zeit fand, seekrank zu werden.

Einer der jungen Amis entpuppt sich als polnischer Jude, der uns beiden Alten anschließend auf ein Schlumberbier unter Frankys Leitung in die übelste Hafenkaschemme von Bluefields begleiten will. Dort erfahren wir trotz des lauten „negroiden Brunftgeschreis“ (Reagge) alles über den aktuellen Stand des hiesigen

15 HP	US\$ 3,000.-
40 HP	US\$ 3,718.-
60 HP	US\$ 6,120.-
75 HP	US\$ 6,372.-
85 HP	US\$ 8,084.-
115 HP	US\$ 10,230.-
200 HP	US\$ 12,533.-

Drogenhandels mit Kolumbien, dass es vorgestern eine wilde Schießerei mit 10 Toten bei Monkey Point gegeben hat, und dass die Polizei seit Neuestem von den Besitzern starker Außenbordern wissen will, woher sie das Geld dafür haben.

### Preisliste Yamaha AB

Stand: Dezember 2011

Ulrike ist partout nicht davon zu überzeugen, dass wir nach unseren Ruhetagen in Bluefields etwa 230 Kilometer weiter nördlich den Ort Puerto Cabezas fast an der Grenze zu Honduras besuchen. Diesmal selbstverständlich nicht mit dem kleinen Panga



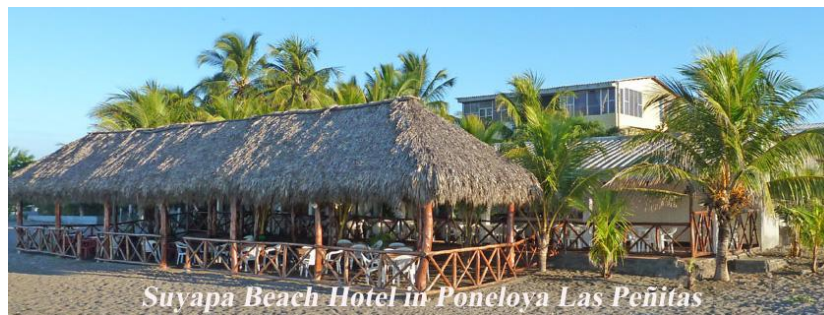
die Küste hoch, sondern zwei Tage lang auf dem ebenso alten wie legendären Frachter „Captain D“, mit dem an der straßenfreien Miskitoküste nicht nur PKWs und Treibstofffässer, sondern auch Kuhherden und Personen relativ sicher transportiert werden. Dort bei Puerto Cabezas hausen in dem Indianerdorf Bismuna deutsche Pädagogen und versuchen seit 1999, schwererziehbaren Jugendlichen aus der Heimat nach dem Motto „Ohne Arbeit kein Essen“ die modischen Drogen auszutreiben.

Nicht einmal eine ruhige Fahrt im Panga auf dem Rio Escondido nach Rama und dann weiter mit dem Bus nach Managua ist ihr schmackhaft zu machen. Sie will zumindest einen kleinen Teil Ihres Urlaubs und „die Sonne genießen“. So nehmen wir denn, mangels anderer Möglichkeiten des Fortkommens aus Bluefields, diese Zwei-Propeller-Maschinen der einheimischen Fluglinie zum Moloch Managua. Von dort fahren wir problemlos mit dem Linienbus nach Leon und nehmen ein Taxi nach Las Peñi-

tas am Pazifik. Im Grunde hat Ulrike recht: Wenn in Bluefields auch nur die Hälfte der Regenmenge von San Juan fällt, so ist sie doch mehr als genug. Nicaragua ist auch bei der Großwetterlage ein geteiltes Land. Je nach Bedarf kann der Besucher schnell die Seiten wechseln.

Tatsächlich scheint am Pazifik die Sonn` ohn` Unterlass. Die Regenzeit ist hier tatsächlich zu Ende. Es sind bis zu 33 Grad im Schatten, dazu weht eine ständige Brise aus Süd bis Südwest. Bei diesem Wetter kann ein Nordländer die Weihnachtsfeiertage und den Jahreswechsel bequem in den Tropen verbringen. Die spanischen Konquistadoren und ihre Priester haben sich nicht zufällig auf dieser Seite des Landes angesiedelt und die Indios ausgerottet. Hier glaubten sie sich in „Mohammeds Paradies.“

Im rustikalen Suyapa Beach Hotel bekommen wir ein ruhiges Zimmer in der obersten Etage, die eigentlich den Stammgästen



vorbehalten ist. Hierher verirren sich nur selten betrunkene Nicas, denn zwei bewaffnete Wachen sichern die gesamte Anlage von der Straße und vom Strand. Also gibt es kaum Radau und keine betrunkenen oder zugehörnten Besucher von Seeseite oder vor dem Haupteingang. Dann dröhnt des Nachts nur die Brandung ins Zimmer herauf. Vielleicht ist es der Atem des Kosmos.

Für 30 Dollar am Tag gibt es den Blick auf den endlosen Ozean, auf grandiose Sonnenuntergänge, kilometerweite Sandstrände, und nicht zuletzt auf Heinis letzte Ruhestätte. Es wäre nach seinem Geschmack, dass zum Abendessen

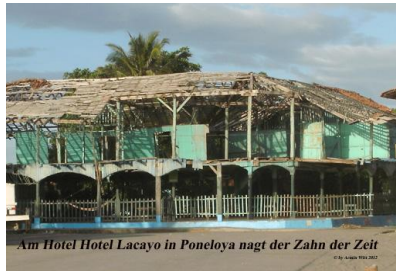


und gepflegten Schlummertrunk die gewaltige Flut an die Terrasse des Restaurants leckt und zum Frühstück wieder Ebbe ist. Hier am Rande der alten Maya-Kulturen wäre für ihn schon zu Lebzeiten der ideale Platz für seine Untersuchungen zu Zeitvorstellungen in den Gesellschaften. Vielleicht hätte er nicht die fernen Gestirne, sondern die relative Regelmäßigkeit der Gezeiten zur Grundlage einer menschenfreundlichen Zeitrechnung und -bestimmung gemacht.

Auch die Küche des Hotels lässt nichts zu wünschen übrig. Grundlage sind selbstverständlich Fisch und Huhn, aber in allen möglichen Variationen. Diese Creationen lässt der Besitzer des Hotels in einer eigenen Fernsehsendung regelmäßig präsentieren. Kein Wunder also, dass hier direkt am Pazifik nicht nur

einheimische Promis, ausländische Diplomaten und wohlhabende Entwicklungshelfer gern auftreten, sondern hie und da auch Nicaraguas Präsidenten und Expräsidenten. Die Vorstellung, dass eine einzige zehn Meter hohe und verheerende Flutwelle, wie zuletzt vor 20 Jahren, auch heute dieses Hotel und Restaurant mit einem Schlag hinwegwischen würde, verursacht bei Gästen und Besuchern gleichermaßen wohligen Schauer. Denn so friedlich, wie sein spanischer Name es vermuten lässt, ist der pazifische Ozean nicht immer.

Vor 30 Jahren war Las Peñitas noch so etwas wie eine No-Go-Aerea, in die wir vom berühmten Hotel „Lacayo“ in Poneloya aus zu dritt oder gar viert auf einem alten Moped zum Saufen



Am Hotel Lacayo in Poneloya nagt der Zahn der Zeit  
© by Armin Witt 2012

gefahren sind. Die zwei Kilometer am Strand entlang wären noch mühsamer, denn da herrscht die Flut. Der Bus fuhr zwar drei mal am Tag Poneloya, aber nicht das verstaubte Kaff Las Peñitas an. Nachdem in diesem angeblich malaria-

verseuchten Gebiet auch noch eine junge deutsche Entwicklungshelferin vergewaltigt worden war und darauf hin Sandinisten das Fischerdorf auf links krepelten, geriet Las Peñitas vollends in Vergessenheit.

Seitdem aber bekannt wurde, dass die 20 Kilometer lange Schlaglochpiste nach Leon für 16,5 Millionen Dollar zur Straße ausgebaut wird, siedelten sich in Las Peñitas peu á peu ausländische Aussteiger an. Darunter auch eine ehemalige Buchhändlerin aus Deutschland, die sich ihr zukünftiges Erbe auszahlen und am Rande der Bucht ein kleines schmuckes Hotel bauen ließ.



Las Peñitas 2012  
© by Armin Witt

Daneben eine Französin, ein Rentnerpaar aus Kanada, oder gar zwei Schweizer, die zum Abendessen klassische Spielfilme zeigen. Links und rechts neben dem Suyapa Beach Hotel ließen sich Amerikaner von einheimischen Arbeitern Surfschulen und Unterkünfte errichten. Warum auch nicht? Tagelöhner und Hausgehilfen waren in Nicaragua schon immer günstig zu haben. Wenn sie willig und fleißig sind,

haben sie am Ende des Monats soviel verdient, wie wir für die Unterkunft am Tag zahlen.

Den sogenannten heiligen Abend und den Jahreswechsel verbringen wir bei der Deutschen am Ende der Bucht. Unser Hotel ist zu den Festtagen tagsüber doch arg frequentiert von wohlhabenden Nicas und ihren Großfamilien. So büchsen wir aus, wann immer es notwendig erscheint. Die 12 Dollar fürs Taxi sparen wir uns und fahren für einen halben Dollar mit dem alten Linienbus nach Leon. Für die Hinfahrt können wir uns beim



Frühstück auf der Terrasse am Ozean viel Zeit lassen, denn vormittags findet sich meist ein Sitzplatz im Bus. Bei der abendlichen Rückfahrt jedoch platzt das klapprige Gefährt aus allen Nieten. Jetzt gilt nicht die Devise, der Bus fährt, wenn er voll ist, sondern alles muss rein. Nicht nur die Bierkästen der amerikanischen Betreiberin der Surfschule, die vollen Treibstofftanks der Fischer, Plastikschüsseln mit gesalzenem Fisch oder gefrorenen Hähnchen, nicht verkaufte Obst und Gemüse der dicken Marktweiber, die Säuglinge zahlloser junger Mütter, vollgepackte Backpacker, mit scharfen Macheten bestückte Campesinos und ihre auf dem Markt erstandenen Jungtiere, all das muss noch heute Abend nach Poneloya oder Las Peñitas. Zu all dem quetschen sich fette Marktweiber an den Fahrgästen vorbei und offerieren mit schrillumem Geschrei frischen Reiseproviant. Nordamerikaner nennen diese Transportmöglichkeit auch gern verharmlosend „Chicken bus“, wofür Nicaragua weltweit und wohl zu recht berühmt wurde.



Nicht ganz so derb geht es in den Überlandbussen zu. Von der Busstation am Stadtrand von Leon kommt man recht flott in die Berge, wo zwar nicht der Pfeffer, jedoch der berühmte Kaffee und der Tabak wachsen. Richtung Nueva Segovia an der Grenze zu Honduras sollten Mitte des 19. Jahrhunderts deutschsprachige Auswanderer aus Europa angesiedelt werden. Dort schlängelt sich der Rio Coco, der längste Fluss Nicaraguas, durch die Berge und den Dschungel zu den Miskitos an der Karibik. In dieser Gegend wollte dazumal Augusto César Sandino gegen den Willen der Reichen und Mächtigen in Managua sein eigenes Reich in Nicaragua errichten und als Direktor einer internationalen Aktiengesellschaft Goldadern am Rio Coco ausbeuten lassen. Doch der Räuberhauptmann wurde kurzerhand von Mitgliedern der Nationalgarde unter Kommandant Anastasio Somoza erschossen. Mit dem Ende der Diktatur der Somozas wurde die kleine Witzfigur Sandino zum Symbol und Namensgeber (mit Gebrauchsmusterschutz) der angeblichen sandinistischen Revolution und gegenwärtigen Regierung.



Doch diese Reise verschieben wir auf unseren nächsten Besuch und nehmen dazu besser einen allradgetriebenen Leihwagen, denn es sollen Straßen, zumindest Pisten in den Norden führen, die außerhalb der Regenzeit befahrbar sind.

Auch den Besuch der geothermischen Anlage in San Jacinto-Tizate können wir uns diesmal abschminken. Ihre kanadischen Betreiber der US-amerikanischen Firma „Polaris Geothermal“ verbringen die Feiertage zuhause, denn die 50 Millionen teuren Probebohrungen für zwei neue Anlagen stehen kurz vor dem Abschluss. Die erste Anlage wurde vor etwa 40 Jahren, noch un-

ter den Somozas, errichtet. Eine Darstellung der jüngsten Geschichte Nicaraguas am Beispiel dieser Anlage zur Energieerzeugung dürfte für internationale Investoren aufschlussreich und hilfreich sein. Zumindest die Beschreibung der verschlungenen Wege des investierten Geldes in einem Land, „*das wie geschaffen ist für geothermische Anlagen*“, so die



deutsche Botschafterin Dr. Betina Kern, die wir vor drei Jahren zufällig in Leon trafen und dabei auch über die enormen Möglichkeiten der Energieerzeugung in Nicaragua sprachen. Und tatsächlich. An manchen Stellen sind in Nicaragua keine Tiefbohrungen nötig. Da sprudelt die heiße Lava an der Erdoberfläche.

Aufgeschoben ist nicht aufgehoben. So ziehen wir nach dem Jahreswechsel mit öffentlichen Verkehrsmitteln über staubige Landstraßen vom Pazifik fort an den großen Süßwassersee Nicaraguas. Auch den Ausflug über Leon nach Chinandega und von dort eventuell durch den Golf von Fonseca nach El Salvador sparen wir uns auf für Zeiten, in denen das ganze Land nicht von Dezember bis Januar vor sich hindöst.

Statt dessen wollen wir im „Weltkulturerbe“ Granada den „Don Alfredo“ wiedertreffen. Noch vor genau drei Jahren betrieb der weit über 70jährige im Centrum der Stadt eine kleine, liebevoll



restaurierte Absteige mit dem Namen „Posada Don Alfredo“, die ein „Sirrahcc“ aus Berlin im Internet anonym bemäkelte: „*Alfred der Eigentümer, scheint seine Gäste generell nur in Unterhosen zu begrüßen und auch ansonsten über keine anderen Kleidungsgegenstände zu verfügen. Aus den 25 Dollar, die unser Zimmer ohne Bad pro Nacht und inklusive Frühstück kosten sollte, wurden auf einmal 33...*“.

Wir können und wollen „Sirrahcc“ aus Berlin versichern, dass sich der alte „Don Alfredo“ nach dem kurzen Besuch aus Berlin von der Beute endlich ein schmuckes Unterhemd aus Feinripp zulegte und den Rest in seine neue Geschäftsidee investierte: Er versuchte während unseres damaligen Besuches, amerikanischen und kanadischen Touristen auf der teuren Flaniermeile hinter der Kathedrale original deutsche Bratwürstchen mit Sauerkraut schmackhaft zu machen. Wir waren seine ersten, an diesem Abend einzigen Gäste und hatten noch lange an seiner Offerte zu kauen. Heute wird die „Posada Don Alfredo“ von jemand anderem unter neuen Namen als Herberge geführt, und „Don Alfredo“ soll auf seine alten Tage wieder in die schwäbische Heimat zurückgekehrt sein.



Es wäre einfach, von Granada aus mit dem „Chicken bus“ nach Rivas, und dann die Panamericana südwärts zum Grenzübergang Peñas Blancas nach Costa Rica zu fahren. Es sind gerade mal 100 Kilometer durch eine flache Landschaft, die „unbeweibte“ spanische Konquistadoren vor 490 Jahren von Panama aus kommend erkunden und erobern wollten. Den ersten Einfall konnten die Einheimischen noch abwehren und diese komischen Gestalten auf den klapperigen Pferden und den albernen Blechgestellen auf dem Kopf mühelos vertreiben. Die zweite Welle jedoch kam mit „Bibel und Schwert“ und rottete die Gesellschaften der südlichen Maya-Stämme bis auf etwa 5000 Frauen vollkommen aus. Wer von den Männern die Massaker überlebte, wurde von den Spaniern über Panama nach Peru oder in die Silberminen nach Potosi in Bolivien verschleppt und dort versklavt.

Die Sieger aus Spanien, »der brutalsten, abergläubischsten und ungebildetsten Nationen ihres Weltreiches« (Egon Friedell), waren fruchtbar und vermehrten sich - mit den verbliebenen Indianerinnen. Ihre Nachfahren stellen heute als Mestizen mit 69 Prozent die Mehrheit der Bevölkerung Nicaraguas. Für sie ist noch immer der Lago de Nicaragua der Mittelpunkt ihres Landes. Um ihn herum leben fast 90 Prozent der über 5 Millionen Einwohner. Sie nennen ihren See „Cocibolca“, das süße Meer.

Dieses süße Meer ist, gemessen an der Tiefe des Bodensees, eigentlich nur eine „benetzte Wiese“, aber mehr als 15 Mal größer. Der Managuasee nebenan ist nur doppelt so groß wie der Bodensee. Er wird als „die größte Kloake Mittelamerikas“ betrachtet, dient seit 80 Jahren auch als „Klo der Hauptstadt Nicaraguas“. Sämtliche ungeklärten Abwässer der Bewohner, der gesamte Müll der Millionenstadt und die Schwermetalle aus 60 Fabriken fließen in diesen heute erbärmlich stinkenden See, der im Süden über den Fluss Tipitapa in den Nicaraguasee abfließt. Selbst E. G. Squier, dieser amerikanische Nörgler, kam vor 160 Jahren darüber ins Schwärmen: „Die Hauptmerkwürdigkeit des Landes indessen ist der Nicaragua-See und unbestritten in allen Beziehungen eine der schönsten Wassermassen auf dem Continent... Die Landschaft an seinen Ufern sucht an Schönheit und Großartigkeit ihres Gleichen.“

Also nehmen wir auch für die Reise nach Costa Rica nicht den direkten Weg, sondern diesmal den Weg übers Wasser. Zwei Mal die Woche geht von Granada eine Fähre nach San Carlos. Für die Überfahrt braucht sie 14 Stunden und kostet knapp 10 Dollar pro Person. Früher dauerte die Passage mit dem Luftkissenboot sowjetischer Bauart nur fünf Stunden. Doch seitdem die Russen ihre Entwicklungshilfe für die Sandinisten eingestellt und Ihre Techniker zurückbeordert haben, geht's auf dem Nicaraguasee wieder gemütlich zu.

Die „*Hilario Sánchez*“ legt mit großem Getöse pünktlich um 14 Uhr ab und soll am nächsten Morgen um sechs Uhr in San Carlos eintreffen. Die Fähre ist ein relativ neues, erstaunlich solides



Stahlschiff für die Binnenschifffahrt. Die zwei Dieselmotoren arbeiten sauber, die Wellenanlagen klingen noch gut gelagert. Kapitän und Mannschaften sind zumindest um ein Minimum an Ordnung und Sauberkeit bemüht. Sämtlichen der etwa 120 Fahrgäste wird, noch ehe sie auf den Anlegesteg gelassen werden, das Gepäck auf Alkohol kontrolliert, einem Fahrgast der Baseballschläger, einem Campesino sogar die Machete in Verwahrung genommen. Ausländer können ihr Ticket ausschließlich fürs Oberdeck kaufen. Unter Backpackern kursiert das Gerücht, sie sollen auf diese Weise von dem billigen Lowerdeck der Einheimischen ferngehalten werden.

So finden sich wir Ausländer mit einigen reichen Nicas im Fahrgastraum am Oberdeck. Dort gibt es keine Kabinen, nicht einmal Sessel oder kleine Tische, sondern nur spartanische Sitzbänke in Reih` und Glied, die uns auf einen großen Bildschirm neben der Tür zum Ruderhaus ausrichten. Da hinter uns eine starke Klimaanlage in den Nacken bläst, bleiben die Schiebefenster mit massiven Messingbeschlägen verriegelt. Das Beste ist jedoch das Freideck am Heck. Auf diesem Schiff muss der Fahrgast nicht stundenlang unbeweglich in einem Sessel oder gar Plastikstuhl sitzen, sondern kann sich die Beine vertreten, dabei aufs Wasser schauen und Zigaretten rauchen. Was will man mehr?

Anfangs weht unter Land eine leichte Brise aus Ost. Auf dem Wasser frischt es auf und die Wellen kommen querab. Im Osten ziehen dunkle Wolken auf. Oh je, das kann ja heiter werden. Sicherlich nicht grundlos rät der Reiseführer, zur Überfahrt die Medikamente gegen Seekrankheit bereitzuhalten. Ich verkneife mir den Kalauer „*Wenn ich diesen See seh`, brauche ich kein Meer mehr*“, obwohl er hier passen würde, wenn wir später gegen die Welle brettern müssten. Wir dürfen gespannt sein, wie die „*Hilario Sánchez*“ bei Starkwind in Altagracia anlegt.

Doch Kapitän und Mannschaft haben ihr Schiff im Griff. Pünktlich mit Einbruch der Dunkelheit erreichen wir die kleine Ortschaft Altagracia auf Ometepe, die größte der etwa 400 Inseln



im See. Sie entstand aus zwei Vulkanen, von denen der eine noch heute äußerst aktiv ist. Der letzte Ausbruch des „*Concepción*“ (Empfängnis) geschah erst im Jahr 2010. Doch heute sieht man ihn nicht einmal rauchen, der Wind aus Ost drückt sein Hütcchen fort. Vom Oberdeck aus betrachtet ist die Insel ein kleines Juwel, was nicht verwunderlich ist, pflegt doch die Ruhrgebietsstadt Herne seit 1988 die Städtepartnerschaft mit dem fernen Paradies.



Der Wind schläft ein, je mehr wir uns von Land entfernen, und bereitet uns eine ruhige Überfahrt unter jetzt sternklarem Himmel. So sind nachts um zwei Uhr nur noch der alte Kapitän und ich wach. Wir treffen uns an der Nock, aus dem Augenwinkel beobachtet er den Bildschirm des kleinen Radars und das Echolot. Es sind keine 40 Meter Wassertiefe. Auf die Verschmutzung des Sees spreche ich ihn in dieser lauen Nacht nicht an. Seine Mannschaft hat sich aufs Vorschiff verdrückt und nimmt hinterm Schanzkleid eine Mütze voll Schlaf.

Auch seine Fahrgäste hat bei der ruhigen Überfahrt zum anderen Ufer die Müdigkeit übermannt. Es ist der Schlaf der Gerechten und Arglosen, denn die Klimaanlage bläst nur noch leise vor sich hin und der Bildschirm bleibt schwarz. Die meisten haben sich auf den unbequemen Bänken oder gar auf dem Stahlboden zusammengerollt. Manche liegen in Hängematten, andere in ihren Schlafsäcken am Gangbord, einige auf einfachem Pappkarton. Die deutsche Lebensregel, „*Wie man sich bettet so liegt man*“ trifft auf diesem Stahldeck nicht zu. Eher schon Goethes Feststellung: „*Der Alte schlummert wie das Kind. Und wie wir eben Menschen sind, wir schlafen sämtlich auf Vulkanen.*“

An Unterdeck sieht es ähnlich rustikal aus, wenn man mal vom Müll absieht. Es ist ungewöhnlich und erstaunt den ausländischen Besucher, dass die Nicas ihren Müll nicht einfach über Bord geworfen haben. An Land ist es nämlich eine ihrer Lieblingsbeschäftigungen. Kein Bus und kein Auto, aus dem nicht



der Abfall achtlos auf die Straße geworfen wird. Dementsprechend sieht es auch an den Straßenrändern aus. In Granada, der Vorzeigestadt mit dem Charakter von Disneyland, führen ein paar hundert Meter links sowie rechts von der Prachtmeile zwei Flüsse in den Nicaraguasee. Beide werden als Müllkippe gebraucht. In der Regenzeit spült es den Unrat und Schrott in den „*süßen See*“. Bläst es der Wind aus Ost wieder an den Malecon, wird er dort von fleißigen Müllmännern (und –frauen) eingesammelt und – wer weiß schon wohin? – entsorgt. Mülltonnen werden von der Gemeindeverwaltung nicht aufgestellt mit der simplen Begründung, sie wären, eh man sich versieht, gestohlen.

Gegen drei Uhr nachts legen wir am Steg von San Miguelito am Ostufer an. Fast geräuschlos wechseln Passagiere und ein wenig Fracht die Seiten, und genauso leise legen wir wieder ab. Kaum jemand wird davon geweckt. Auch auf dieser Seite des Sees ist es äußerst flach. Der Kapitän muss aufpassen, nicht auf Grund zu laufen. Erst weit vom Ufer erlischt der Suchscheinwerfer.

Pünktlich um sechs Uhr laufen wir das verschlafene San Carlos an. Wieder tritt der Suchscheinwerfer in Aktion. Damit findet der Kapitän die Ansteuerungstonne problemlos und folgt dann

mit halber Kraft voraus den Fahrwasserzeichen. Wie auf Schleichfahrt, langsam und fast geräuschlos, gleiten wir zwischen die Tonnenpaare nahe der Küste in den Rio San Juan. Hier ist es noch flacher als in der deutschen Ostseeküste, denn der Fluss saugt seit Jahrtausenden unmerklich die Sedimente des Sees an und lagert sie hier ab.

Dann zeigt uns der alte Kapitän, was er lange geübt hat und deshalb besonders gut kann. Ohne Vorwarnung gibt er mit dem Schiffshorn ein langes, ohrenbetäubendes Signal und wirft damit sämtliche Bewohner von San Carlos aus den Hängematten. Man könnte glauben, die „*Queen Mary*“ liefe in New York ein.

Damit sind wir wieder am Ausgangspunkt unserer kleinen Rundreise um den Süden Nicaraguas angekommen. Plötzlich



kommt der Wunsch hoch, diesen grandiosen Rio San Juan hier von San Carlos aus gemächlich mit einem kleinen Kanu stromabwärts zu befahren. Ohne Außenborder und all zu großem Respekt vor seinen Krokodilen, Haien, Schlangen und Spinnen. Den Regenschirm müssten wir allerdings zuhause lassen, denn der an Bord brächte Unglück.

Nach ein paar Tagen geht`s problemlos wieder über die – wirklich grüne – Grenze und durch das Bergland nach Alajuela in die Nähe des Flughafens von San José. Allerdings zieht sich der Rückflug unendlich in die Länge: Wir starten morgens und kommen erst am Morgen des nächsten Tages in Frankfurt an. Sogar die „*Saftschubsen*“ haben sich über Stunden nicht sehen lassen. So ist es eben im Leben, lieber Heini: Es wird dem Reisenden nichts geschenkt außer Tucholskys Erkenntnis: *„Wer die Enge seiner Heimat ermessen will, reise. Wer die Enge seiner Zeit ermessen will, studiere Geschichte.“*

Zu allem Übel ist es in Deutschland kalt, nass und unsere blasen Landsleute haben`s eilig und schlechte Laune. Dafür ist der Intercity nach München überraschend pünktlich. Uns scheint, dass die Zeit in Deutschland still steht. Nicht einmal unser Präsident hat in der Zwischenzeit von seinen Kollegen in der „*neuen Welt*“ gelernt. Es hat sich also nichts geändert, geschweige denn gebessert, außer dass der 108jährige Operettenstar Jopi Heesters zu Weihnachten gestorben ist, nachdem er doch vor einem Jahr das Rauchen aufgegeben hat.

Januar 2012

© by Armin Witt in München

\* Der Autor arbeitet derzeit an einem Buchmanuskript mit dem Titel **„Hände weg von Nicaragua – Zur Kaltblütigkeit in den mittelamerikanischen Tropen“**