

Fünf Jahre Philippinen und die schönen Tage bei Del Monte

Aufbruch in die Ferne

Es ist eigentlich etwas vermessen, nach 43 Jahren eine Art Rückblende auf meinen Aufenthalt von 1947 bis 1952 in Manila zu machen. Die Jahre vergehen bekanntlich schnell, und heute ist ja die philippinische Hauptstadt via Hongkong in rund 12 Flugstunden per Swissair zu erreichen. Als ich mich Anfang 1947 mit meinem Schulfreund Hans Schächli aus der Kantonsschulzeit für vier Jahre bei einem Schweizer-Unternehmen in Manila, einer zum Teil durch den Krieg stark zerstörten Stadt, anheuern liess, war man überrascht über diese abenteuerlichen Pläne. Die Reise mit dem französischen Passagierschiff "André Lebon" ab Marseille dauerte vom April bis zum Juni 1947, allerdings mit unfreiwilligen Zwischenhalten in Saigon im damaligen Indochina und in Hongkong. Es gäbe einige Episoden über die Fahrt via Suez, Djibouti, Colombo, Singapore, Saigon und Hongkong in diesem Dampfer zu berichten, einem Schiff, das während der Kriegszeit beschädigt im Hafen von Toulon auf Grund gelegen hatte, das dann aber nach einer einigermaßen rudimentären Instandstellung für Truppentransporte von Fremdenlegionären nach dem heutigen Vietnam eingesetzt wurde. Das Schiff war eher eine "lahme Ente". Die Reisegeschwindigkeit lag nämlich nur bei rund 14 Knoten oder etwa 26 km pro Stunde, was ungefähr der Distanz von Zürich nach Rapperswil entspräche. So musste unser Schiff in Saigon während drei Tagen die Ankunft des Schwesterschiffs, der "Maréchal Joffre", abwarten, um Passagiere nach Hongkong und China zu übernehmen. Für das letztere war nämlich Saigon Endstation. Hongkong war andererseits unser Ziel, und dort hiess es umsteigen auf einen ehemaligen amerikanischen Truppentransporter, der uns nach Manila bringen sollte. Uns war dies nur recht, denn so konnten wir während fünf Tagen diese faszinierende Stadt kennenlernen. Eine weitere Schilderung unserer Fahrt nach Manila würde aber die Absicht, meine Erinnerungen an fünf Jahre Philippinen niederzuschreiben, derart ausweiten, dass dies meinen geplanten Bericht über meinen Besuch im Süden der Inselgruppe auf der Del Monte-Plantage beeinträchtigen könnte.

Romantische Kerzenlichtabende

Als mein Freund Hans und ich im Juni 1947 also in Manila eintrafen und wir unsere Arbeit als kaufmännische Mitarbeiter in der Filiale des ostschweizerischen Textil-Exporteurs aufnahmen, feierte der junge Staat gerade ein Jahr seiner Unabhängigkeit von den USA. Es gab zu jener Zeit etwas mehr als 100 Schweizer in verschiedenen schweizerischen und amerikanischen Firmen, die mehrheitlich schon vor dem Krieg auf den Philippinen tätig gewesen waren, und zwar meistens als Importeure von europäischen und USA-Gütern. Eine Firma war auch bekannt für die Herstellung von erstklassigen Cigarren der Marke Alham-

bra, die natürlich exportiert wurden. Bei unserer Ankunft in der philippinischen Hauptstadt hatten wir in unserer Unterkunft nur jeden zweiten Tag elektrischen Strom. Die von den Amerikanern nach Kriegsende 1945 wieder aufgebaute Stromversorgung hatte noch bis Herbst 1947 nicht genügend Kapazität, alle Quartiere zu versorgen. Also wurde alternierend jeweils die Hälfte der Stadt bedient. Für uns junge Schweizer in der Pension einer Neuseeländerin waren die Kerzenlicht-Abende natürlich romantisch, und nach dem Eingeschlossensein in der Schweiz während sechs Kriegsjahren fühlten wir uns ohnehin sehr unternehmungslustig.

Pesos und Pistole in der Schuhschachtel

Unser neuer Chef, der dramatische Tage während der japanischen Besetzung der Philippinen hinter sich hatte, wollte eine Verjüngung in seinem Team anstreben und damit die aufblühenden Geschäftsmöglichkeiten nutzen. Mein Kollege wurde deshalb dem wichtigsten Tätigkeitsbereich der Firma, dem Import von speziellen Textilien aus der Ostschweiz, als Mitarbeiter zugeteilt, und seine Aufgabe war der Verkauf dieser Textilien an hauptsächlich chinesische Wiederverkäufer. Ich musste mich dafür eines neu geschaffenen Gebiets, des Imports und Verkaufs von Eisen- und Stahl-Erzeugnissen, unter anderem auch Werkzeugen, aus Belgien annehmen. Überdies wurde ich zum Kassier für die Firma ernannt.

Eine sich oft wiederholende Episode erinnert mich an jene Bürotätigkeit, nämlich die, als mir ein chinesischer Firmeninhaber jeweils eine Schuhschachtel voll von Peso-Noten zur Bezahlung seiner Käufe auf mein Pult kippte. Banküberweisungen waren unbekannt, und – "honny soit qui mal y pense" – die Steuerbehörden mussten ja auch nicht wissen, was ein Chinese so alles verkauft hatte. Dieser Kunde – sein Unternehmen hatte den schönen Namen "Good Morning Corporation" – führte jeweils in der Schuhschachtel noch eine Pistole mit.

Mein Aufenthalt in Manila von 1947–1952 brachte mir viele neue Erfahrungen, die Verfestigung meiner Schulkenntnisse der englischen Sprache und zusätzlich auch mündliche Grundkenntnisse in Spanisch, was für mich sehr wertvoll war. Zu erwähnen ist noch, dass die Philippinen zu Beginn unseres Jahrhunderts vom Status einer spanischen Kolonie in den Besitz der USA übergeführt und dann 1934 zu einem Dominion der USA wurden. Daher war Spanisch noch bei der älteren chinesischen Bevölkerung im Gebrauch. Amtssprache der Bevölkerung ist aber Tagalog, ein malaischer Dialekt mit lateinischem Alphabet, nebst diversen anderen Sprachen in den südlichen Inseln des Archipels.

Abschiedsreise nach Mindanao

Die Absicht, etwas über meinen Aufenthalt auf den Philippinen zu berichten, liegt, wie erwähnt, in meiner Reise als "Inselhüpfer" über ca. 2000 km in den Süden des Landes, nachdem ich mich entschlossen hatte, keinen neuen Anstellungsvertrag mit der Firma für weitere vier Jahre zu unterschreiben. Viele Bekannte hatten mich seinerzeit darauf aufmerksam gemacht, dass es mit jedem zusätzli-

chen Übersee-Jahr schwieriger würde, sich in die engeren Verhältnisse in der Heimat wieder einzuleben. Das wollte ich nicht riskieren, und darum plante ich eine dreiwöchige Reise mit den damals bekannten zweimotorigen Douglas DC-3 der 'Philippine Airlines'.

Ich hatte eine Einladung auf die grosse Ananas-Plantage der amerikanischen Firma Del Monte auf der südlichsten Hauptinsel Mindanao. Die Inselgruppe im östlichen Pazifik umfasst rund 7000 Inseln, wovon aber nur eine kleine Anzahl wirklich bevölkert sind. Ich erinnere mich immer an diesen phantastischen Abstecher im Jahr 1952, wenn ich mich beim allseits bekannten Lebensmittelverteiler hier in der Schweiz mit den grünen 'Del Monte'-Ananas-Konserven eindecke. Das ganze Bild der Plantage in der Grösse des Kantons Zug und die süssen Früchte bleiben mir so gegenwärtig. Interessant war schon die Planung. Die Firma Del Monte hatte einen eigenen Flugplatz, und obwohl dieser im Streckennetz der "Philippine Airlines" aufgeführt war, musste man sich in Manila anmelden. Es gab also einen "Halt auf Verlangen". Ich war bei jenem Flug zufälligerweise der einzige Passagier für die Landung in Del Monte. Man kann sich also vorstellen, was das für ein Gefühl war, alle Blicke der übrigen Passagiere auf sich gerichtet zu wissen, nachdem die Maschine zur Landung angesetzt hatte. Der Motor auf der gegenüberliegenden Seite der Ausstiegstreppe wurde nicht einmal abgestellt. Ich war keine 20 Meter vom Flugzeug entfernt, als die DC-3 sich schon wieder auf den Rollweg machte. Empfangen wurde ich von einer Del Monte-Angestellten mit einem Glas frischem Ananas-Saft.

Die Tage auf der Del Monte-Plantage waren traumhaft schön. Der Gäste-Bungalow, in dem ich wohnen durfte, lag praktisch mitten in einem Ananas-Feld, und die amerikanisch-philippinische Belegschaft war sehr zuvorkommend. Man führte mich per Jeep quer durch die Felder, um mir Wachstum und Ernte dieser köstlichen Frucht vor Augen zu führen. Man muss wissen, dass das Entstehen dieser aus Westindien sowie Paraguay und Brasilien stammenden "Königin der Früchte" bis zur Ernte etwa 18 Monate dauert. Die Staude wird etwa 50 cm hoch, und die Blätter der stacheligen Blattrosette können 1 m erreichen. Ihrer Mitte entwächst der ca. 30 cm lange Fruchstengel. Die Frucht wächst also nicht auf Bäumen, wie manche Bekannte in der Schweiz zu jener Zeit meinten, als die Ananas noch nicht so allgegenwärtig wie heute war. Die Ausdehnung der Felder in der Grösse des Kantons Zug konnte ich ermessen, als ich erfuhr, dass Del Monte Tag für Tag einige hundert Tonnen von reifen Früchten erntete und diese unverzüglich in der nahen Konservenfabrik verarbeitete. In den vergangenen 40 Jahren dürfte sich die Produktion von Ananas-Konserven weiter erhöht haben. Da es keine Jahreszeiten für die Ernte gibt, konnte ich bei meinen Jeep-Fahrten quer durch die Plantage das Stecken der Setzlinge, das Entstehen und Grösserwerden der Frucht, das Düngen und die Ernte an einem Tag auf verschiedenen Feldern beobachten. Das Fleisch einer guten Frucht muss wegen seines hohen Holzfasergehaltes gut gekaut werden, und es ist gesund.

Der Besuch der am Meer gelegenen Del Monte-Konservenfabrik war äusserst lehrreich. Auch in jenen Nachkriegsjahren erfolgte alles schon maschinell, aber dennoch boten die Plantage und die Fabrik vielen Eingeborenen einen rechten

Verdienst. Die Früchte gelangten auf Förderbändern zu zylindrischen Messern, einerseits zur Erzielung des büchsenkonformen Durchmessers und andererseits zur Entfernung des Innenstrunks. Verlad und Verschiffung der Konserven geschahen am firmaeigenen Pier.

Meine Rückreise nach Manila ab Privat-Flugplatz Del Monte war ebenso einmalig wie der Hinflug. Wiederum erfolgte per Funk die Anweisung, dass ein Passagier "aufzupicken" sei, und ich konnte, in einem bequemen Stuhl sitzend, mit einem Glas Ananas-Saft in der Hand die Ankunft der DC-3 abwarten. Das Zusteigen und der Abflug erfolgten wiederum innerhalb von etwa 5 Minuten.

Nach fünf Jahren wieder zurück in der Schweiz

Mein kurzer "Ananas-Abstecher" in den Süden der Philippinen als Abschluss meiner Übersee-Tätigkeit in meinen jungen Jahren wird mir stets in bester Erinnerung bleiben. Über diese nun rund 50jährige Republik wurde bekanntlich in den vergangenen Jahren viel geschrieben, positive, aber auch negative Berichte. Wir kennen ja die Geschichte um den Diktator Marcos, der sich angeblich an Entwicklungsgeldern bereichert hat. Es ist eigentlich schade, dass die abenteuerlichen Übersee-Jahre der 40er- und 50er-Jahre für die heutige junge Generation nicht mehr realisierbar und auch zu wenig attraktiv geworden sind. Wohl gibt es nach wie vor Anstellungen in Übersee bei diversen internationalen Firmen; aber es ist nicht mehr abenteuerlich. Wir befinden uns im Jet-Zeitalter, heute hier, morgen dort. Was aber bleibt, sind die Völker in Asien, Afrika oder Südamerika mit ihrer Überbevölkerung und den nicht endenden Entwicklungsproblemen.

Ulrich Hegner