

Die Amerikanischen Basen Clark und Subic

Als Folge des Spanisch-Filipino, respektiv des spanisch-amerikanischen Krieges, liess sich ein Kavallerie-Regiment 1902 in der Nähe eines Waldes in Kuliat (heute Angeles City) auf einer Grasweide nieder und gründete das Fort Stotsenburg. Ab 1919 kamen die ersten Flugzeuge. Es wurden die ersten Fliegerverbände in den Philippinen gegründet und die Base wurde in Clark Field umgetauft. Während des 2. Weltkrieges eroberten und besetzten die Japaner die Base, später als die Amerikaner in Leyte landeten und die Philippinen zurück eroberten, wurden in Clark die Kamikaze-Flieger ausgebildet. Ein eindrücklicher historischer Rückblick vermittelt das Clark Museum.



Bild links: Ausblick vom FEN-Tower - Bild rechts: Fort Stotsenburg



Einer der rund 50'000 Akazienbäume

Während des Korea-Krieges waren die Philippinen durch ihre Lage zwischen dem Pazifischen Ozean einerseits und dem Südchinesischen Meer anderseits (in der Nähe der kritischen Meerengen, welche zum indischen Ozean und in den Nahen Osten führen) für die Amerikaner von äusserst grosser strategischer Bedeutung. Die Bedeutung der Basen wuchs noch an, als die Russen nach dem Ende des Vietnamkrieges die frühere amerikanische Base in Cam Ranh

Bay (Südvietnam) übernahmen. Insgesamt 45'000 Amerikaner waren in beiden Basen Clark und Subic stationiert. Für eine eindrückliche und kompetente Führung durch die ehemaligen Basen sorgt René Wyss. Er weiss und kennt alles. Bei der Besichtigung des früheren Radiosenders Far East Network ist allerdings Vorsicht geboten! Sein Gang hinauf auf den Hügel ist dermassen forsch, dass man oben angekommen, zuerst eine Pause einschalten muss!



Bild links: Haus des US-Base Commanders der 13. Luftwaffendivision, heute VIP-House für hohe Gäste
Bild rechts: in diesem Restaurant wurden früher die im Vietnamkrieg gefallenen GI's tiefgefroren



Bild links: Sacobia-River (im Hintergrund der Mount Pinatubo)
Bild rechts: typisches Barnhouse (Offiziershaus aus der Zeit von Fort Stotsenburg)

Es ist kaum vorstellbar was für Anlagen in Clark vorhanden waren. Man konnte hier alles finden was das Herz beehrte. Es gab Fussball-, Baseball-, Eishockeystadien, Schwimmbäder und vieles mehr. Clark Air Base, mit 58'000 Hektaren (zweimal so gross wie der Kanton Zug) konnte sich selbstständig versorgen und verfügte über ein eigenes Elektrizitätswerk, eine Ölpipeline direkt von der Küste sowie ein 600-Betten Spital. Clark war das Ausbildungszentrum für Piloten. Acht bis zehnmal im Jahr wurden die berühmten „Cope Thunder Exercise“ durchgeführt. Man hatte statistisch festgestellt, dass die meisten Abschüsse in den 10 ersten „Sorties“ über feindliche Gebiet erfolgten. Für diese Übungen, welche im Crow Valley simuliert wurden, kamen jedes Mal rund 1'000 Piloten inkl. Crew nach Clark. Während des Vietnamkrieges waren in Clark gegen 50 B-52 Bomber und 120 Kampfflugzeuge stationiert, welche Tag und Nacht im Einsatz standen. In Clark wurden auch die gefallenen GI's in riesigen

Tiefkühlhallen bis zu ihrem Abtransport in die USA aufbewahrt. In den gleichen Lokalitäten befindet sich heute ein bekanntes Steak-House. En Guete! Ebenfalls in Clark wurden die 70'000 Babies und Mütter der Aktion „Baby lifting“ empfangen (von GI's geschwängerte Vietnamesinnen). Es war dies eine der letzten Aktionen der Amerikaner einige Stunden vor dem Einmarsch der nordvietnamesischen Truppen in Saigon Ende April 1975.



US-Philippinischer Friedhof mit 12'000 Gräber

Rund 60 km von Angeles entfernt, in Olongapo, liegt die Subic Naval Base, in welcher sich vier riesige Trockendocks befanden. Diese Base ist mit 70'000 Hektaren, wovon mehr als die Hälfte Dschungel ist, noch imposanter als Clark. Während der Tonking Krise 1972 waren 110 Kriegsschiffe in Subic stationiert. Während des Golfkrieges 1990/91 lagen etwa 40 riesige Kriegsschiffe vor Anker. Unter den regelmässigen Besuchern der Base zählten so bekannte Flugzeugträger wie die USS Enterprise, die USS Independence oder die USS Nimitz. Atomare Waffen wurde mit U-Booten nach Subic gebracht, wo sie unter strenger Geheimhaltung in Bunkern im Dschungel des Naval Magazine gelagert wurden. Auf spektakuläre Art und Weise wurde in Subic auch eine Landepiste bebaut. Dafür musste richtiggehende ein Berg abgetragen werden. Tagsüber gleicht der Cubi Airport eher einem Provinzflughafen, doch nachts, zwischen 23.00 Uhr und 05.00 Uhr kommen regelmässig 16 Jumbos herein. Sämtliche Cargoflugzeuge der Federal Express aus ganz Asien-Pazifik kommen hierher, um die Güter zu verteilen.



Bild links: Subic Bay (Foto Jens Schlesinger (www.philtourism.de))

Bild rechts: in solchen Bunkern wurden die atomaren Sprengköpfe gelagert

Rauswurf mit wirtschaftlichen Folgen

Clark und Subic waren die schönsten und bestausgerüsteten Basen ausserhalb der USA. Aussenminister Ramos und US Staatssekretär Dean Rusk kamen 1966 überein, den ursprünglichen Pachtvertrag von 99 Jahren auf 25 Jahre, bis Ende 1991, zu verkürzen. Um das Budgetdefizit der USA unter Kontrolle zu bringen, regte US Präsident Bush an, die Überseetruppen zwischen 1991 und 1995 um 50% zu reduzieren. Mit der Nichtverlängerung resp. der Schliessung der beiden Basen in den Philippinen hätte man dieses Ziel bereits erreicht. Die Amerikaner waren dann dennoch wieder an einer Verlängerung des Pachtvertrages interessiert, der Preis der Filipinos dafür betrug jedoch 1 Milliarde \$ jährlich! Mit der Zerstörung der Anlagen durch den Ausbruch des Pinatubo wurde den Amerikanern der Entscheid, die Basen aufzugeben, leichter gemacht. Innert 72 Stunden zogen am 16. Juni 1991 76'000 GI's ab. Mit der Aufgabe von Clark im November 91 erbt die philippinische Regierung Infrastruktur und Material im Wert von 8 Milliarden US\$. Aus der Übergabe in Clark klüger geworden, zogen die Amerikaner in Subic während einem Jahr Tag und Nacht Material im wert von ca. 100 Milliarden US\$ ab. Übrig geblieben ist aber immer noch eine Infrastruktur im wert von 9-10 Milliarden US\$!

In den beiden Basen waren je bis 40'000 Filipinos direkt beschäftigt, zig-Zehntausende indirekt. Die Amerikaner bezahlten der philippinischen Regierung für beide Basen jährlich 800 Mio US\$, wobei die Hälfte für den Bau von Schulhäusern, Strassen, Spitälern, Infrastruktur und Medical Mission verwendet wurde. Welch wichtige Handelspartner die Basen waren, verdeutlichen auch einige Zahlen aus dem Jahre 1985. Clark kaufte jeden Monat Früchte und Gemüse im Wert von 2,2 Mio Pesos. Lokale Einkäufe für Fruchtsäfte und Milchprodukte machten nochmals 675'000 Pesos pro Monat aus. Dazu kamen lokale Produkte wie Zement, Rattanmöbel etc. Etwa 900 Firmen hatten Lieferungsverträge mit den Amerikanern. Die Millionen flossen. Zum vergleich: ein Sack Reis kostete damals 350 Pesos und ernährte eine 6-

köpfige Familie einen Monat lang. Rechnet selber aus, welche wirtschaftlichen Vorteile die Amerikaner mit ihren beiden Basen für die Leute bedeutete.

Freihandelszonen

Beide Basen sind inzwischen für industrielle Zwecke umgebaut worden und gelten als Freihandelszonen. Rund 250 Investoren (nur Leichtindustrie ist erlaubt) vornehmlich aus Japan, Korea und Formosa sind heute ansässig. In Clark ist zudem ein Drittel der philippinischen Luftwaffe stationiert (etwa 10'000 Mann). Es gibt rund 25 Duty Free Shops. Beide Basen sind auch ein immenses Vergnügungszentrum für die oberen 10'000 Filipinos, welche am Wochenende aus dem lärmigen und stinkenden Manila hierher zur Erholung kommen. Alles ist vorhanden: 5-Stern Hotels mit Konferenzräumen, Golfplätze, Casinos, extravagante Disco, internationale Restaurants, Wasserpärke und vieles mehr. Das Vergnügungsangebot in Subic ist noch gewaltiger als in Clark. Etwa 100 verschiedene Sportarten werden angeboten, vom Wracktauchen über Gold, Tennis, Reiten, sogar ein Formula-3 Ring ist vorhanden. Es gibt ein halbes Dutzend 5-Stern Hotels. Alleine für das Gipfeltreffen der Asien-Pazifik Konferenz von 1996 wurden 6000 Hotelbetten geschaffen. Innerhalb 6 Monaten wurden für die 18 teilnehmenden Staatsmänner prächtige Villen gebaut. Kostenpunkt: 10 Mio Pesos pro Villa. Verkauft wurden sie nach der Konferenz für das Doppelte. Clintons Villa für das Vierfache! So etwas nennt man Geschäfte machen.

Clark wie Subic haben internationale Flughäfen, wobei lediglich Charterflüge aus Korea, Taiwan, Hong-Kong, Japan und Thailand Landeerlaubnis haben. Auf der längsten der Landepisten in Clark (3800 m) könnte sogar das Space-Shuttle landen.

Die ehemaligen Basen sind mit Gitterzaun und Stacheldraht umgeben. Der Zugang erfolgt über verschiedene Gates. Vor allem beim Besuch von Clark hat man den Eindruck, sich ausserhalb der Philippinen zu befinden. Schöne Strassen, kein Verkehrschaos, alles ist gepflegt, sauber und ruhig. Besonders schön wirken die 50'000 Akazienbäume, darunter zahlreiche hundertjährige Exemplare, welche die Gegend verzieren.



Das Main Gate

Rundreise

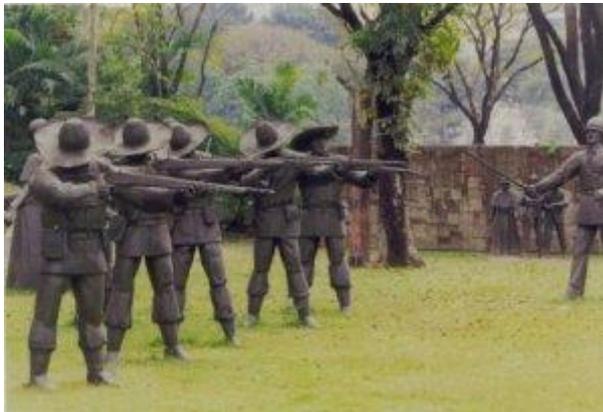
Nachdem ich mich seit meiner Ankunft vor allem mit der Umgebung von Angeles befasst habe, ist es Zeit eine erste kleine Rundreise in die Inselwelt der Visayas zu unternehmen. Der erste Stopp unserer Reise ist die Hauptstadt Manila. Ich habe weiss Gott schon etliche Städte auf meinen Reisen besucht, doch in Manila habe ich mich bis anhin noch nie wohl gefühlt. Manila ist eine „hässliche“ und „grausame“ Stadt. Mehr als 1 ½ Mio Menschen leben in Slums. Der Verkehr und die Abgase sind noch schlimmer als in Bangkok. Alleine in Manila soll es zwischen 200'000 – 250'000 Jeepneys geben, dazu schätzungsweise 500 – 600'000 Tricycles. In Manila gibt es auch keine grossen Sehenswürdigkeiten. Dies ist nicht verwunderlich, denn Manila war nach dem 2. Weltkrieg die meist verwüstete Stadt nach Warschau. Einzig Fort Santiago, die Verteidigungsanlage der Festungsstadt „Intramuros“, ist von gewissem Interesse. Hier verbrachte auch der Nationalheld der Philippinen, Dr. Jose Rizal seine letzten Tage in einer Zelle bevor er am 30. Dezember 1896 von den Spaniern hingerichtet wurde. Der damalige Weg zum Exekutionsplatz im heutigen Rizal Park ist durch Fussmarkieren in den Asphalt eingelassen. Die dramatische Szene in der das Erschiessungskommando die Gewehre auf ihn richtet ist mit übergrossen menschlichen Figuren im Rizal Martyrdom auf eindruckliche Weise dargestellt.



Die Zelle von Dr. Jose Rizal in Intramuros



Der Weg zum Exekutionsplatz



Der Exekutionsplatz im heutigen Rizal Park



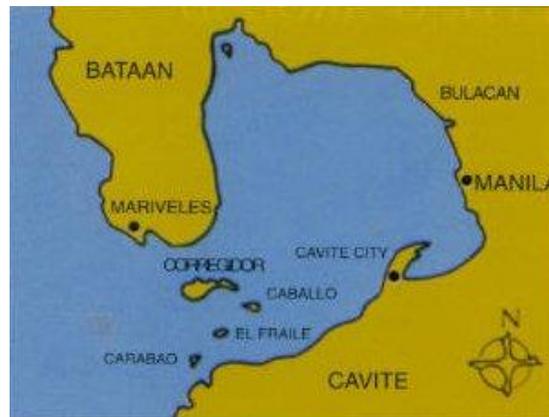
Der Kampf um die Festungsinsel Corregidor

Die für mich einzige Sehenswürdigkeit Manilas bildet die im Eingang der Bucht von Manila strategisch günstig gelegenen Felseninsel von Corregidor, auf welcher vor sechzig Jahren 10'000 Filipinos und Amerikaner während 27 Tagen verzweifelt gegen die Angriffe der Japaner kämpften.

Ruhe und Frieden ist auf die kleine Insel, 42 Km westlich von Manila gelegen, zurückgekehrt. Die Natur hat nach sechzig Jahren wieder Überhand genommen und bedeckt mit ihrem grünen Kleid die vielen Narben, welche durch die zahlreichen Einschläge von Bomben und Granaten verursacht wurden. Als stumme Zeugen des furchtbaren Kampfes bleiben einzig einige Ruinen und die restaurierten Kanonen.

Mit dem Überraschungsangriff der Japaner auf Pearl Harbour, dem amerikanischen Marinehafen auf der Hawaii-Insel Oahu, brach am 7. Dezember 1941 der Pazifikkrieg aus. Am gleichen Tag griffen die Truppen der Kaiserlich-japanischen Armee auch die Philippinen an. Die philippinisch-amerikanischen Streitkräfte unter dem Kommando von US General McArthur waren ausserstande, die Offensive aufzuhalten, leisteten aber auf der Halbinsel Bataan den Japanern grossen Widerstand. Als im Februar 1942 Bataan noch immer nicht erobert war, wurde der japanische Premierminister Hideki Tojo zunehmend nervös. Die Japaner waren wegen der Dauer des gegnerischen Widerstandes sehr besorgt. Für die Filipinos dagegen war es der Beweis, dass die Amerikaner weiterhin gewillt waren, an ihrer Seite zu kämpfen. Bataan wurde zum Symbol des alliierten Widerstandes und Brennpunkt der amerikanischen Propaganda. Für die Japaner gab es nur eines: Bataan musste so schnell wie möglich liquidiert werden. 50'000 Japaner standen 78'000 Amerikanern und Filipinos gegenüber, von denen jedoch lediglich 27'000 kampffähig waren, 3/4 davon aber unter Malaria, Durchfall, Beri-Beri

und Hunger litten. Am 8. April mussten die amerikanischen und philippinischen Streitkräfte, welche inzwischen unter General Wainwright standen, kapitulieren. Bataan war gefallen, der Kampf um Corregidor begann. Nur gerade die Eliteeinheit Philippine Scouts und das Marinepersonal konnten in letzter Minute auf Corregidor evakuiert werden.



Lage von Corregidor in der Bay von Manila

McArthur: Ich komme zurück

Bereits am Abend vor Weihnachten hatte General McArthur infolge der unsicheren Lage sein Hauptquartier von Manila nach Corregidor verlegt. Auch der Sitz der Philippinischen Regierung unter Commonwealth-Präsident Manuel L. Quezon war nach Corregidor gebracht worden. Die Anlagen des bombensicheren Malinta-Tunnels, welche zwischen 1922 und 1932 erbaut wurden (255 Meter lang, 7 Meter breit mit 24 Seitengängen) und bisher als Arsenal und Spital dienten, erwiesen sich als ideale Schutzräume gegen die massiven Bombardierungen. Die Japaner wussten, dass die Eroberung der Insel vom Meer her nicht möglich war, die Insel aber von der Luft und mit schwerer Artillerie von den naheliegenden Küsten aus verwundbar war. Seit dem 29. Dezember 1941 wurde Corregidor sowie die Festungen der anderen vier Inseln täglich, jeweils am Morgen, mit der Sonne im Rücken, unter Beschuss genommen. Damit man in Corregidor den Standort der Geschütze durch den Feuerblitz nicht lokalisieren konnte, feuerten die Japaner gleichzeitig Rauchbomben ab. Schwer handicapiert durch die fehlende Luftunterstützung war es für die Schützen der grossen Kanonen auf Corregidor sehr schwierig, die Positionen des Gegners ausfindig zu machen. Mit Luftaufnahmen der japanischen Stellungen wäre dies ein Kinderspiel gewesen. Eine solche Mission flog am 9. Februar Col. Jesus Villamor mit einem unbewaffneten P-26. Dank seinen Luftaufnahmen gelang es Corregidor, einige Volltreffer zu landen. Nach der Eroberung von Bataan richteten die Japaner zusätzliche Artillerie an den Hängen des Mt. Mariveles auf Bataan ein. Während des ganzen Monats April wütete das Duell mit einer Heftigkeit sondergleichen. Den Japanern war klar geworden, dass eine Invasion der Insel unmöglich war, solange die zahlreichen grossen Küsten-Batterien wie "Way" oder "Hearn" mit Reichweiten bis zu 13'360 resp. 26'974 Metern! intakt waren. Diese mussten zuerst ausgeschaltet werden.

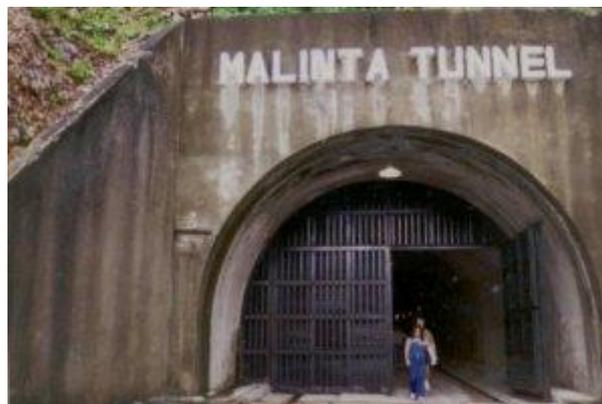


Bild links: Batterie Hearn - Bild rechts: Batterie "Way",



Bild links: das zerstörte Hauptquartier von Mc Arthur - Bild rechts: hier stand die Batterie "Geary"

Ab dem 29. April bereiten die Japaner ihre Landung auf der Insel vor und verstärken den Beschuss. Der grösste Teil der amerikanischen Batterien war getroffen. Der Versuch der amerikanischen und philippinischen Soldaten, die Schutzräume zu verlassen und die nicht beschädigten Geschütze zu besetzen, endete im gegnerischen Feuer und forderte viele Opfer. Gegen Mittag des 2. Mai traf eine Granate die Batterie "Geary", eine der wirkungsvollsten Anlage auf Corregidor. Mehrere Tonnen Munition explodierten. Die riesigen Mörser wurden wie Streichhölzer durch die Luft gewirbelt.



Die Malinta Tunnel

Das Artilleriefeuer der Japaner wurde immer intensiver. Am 4. Mai explodierten 16'000 Granaten. Die Lage schien hoffnungslos. Am Abend des 5. Mai begann die Invasion der Japaner. Am 6. wurde die stolze Stars and Stripes abgezogen. Um weiteres Blutvergiessen zu vermeiden, präsentierte General Wainwright gegen 17.00 Uhr eine schriftlich unterzeichnete Kapitulation. Wainwright zusammen mit 11'574 durch Hunger und Malaria völlig erschöpften Soldaten waren geschlagen. Der später als "Todesmarsch" bezeichnende Weg in die Gefangenschaft von Mariveles nach Balanga überlebten nur wenige. Etwa 500, vorwiegend Techniker und Mechaniker, wurden auf der Insel zurückbehalten, um die verschiedenen Reparaturen durchzuführen. Auf Befehl von US-Präsident Eisenhower hatte Gen. McArthur und seine Familie Corregidor bereits am 12. März mit den Worten " I'm coming back - ich komme zurück" in Richtung Australien verlassen. Commonwealth Präsident Quezon sowie Mitglieder der Philippinischen Regierung hatten Corregidor bereits am 20. Februar mit einem U-Boot verlassen.



McArthur: I'm coming back

Drei Jahre später, wird Corregidor ab dem 23. Januar 1945, durch die Alliierten heftig bombardiert. In weniger als einem Monat werden 3128 Tonnen Bomben auf die Insel abgeworfen. Am 17. Februar haben die Amerikaner wiederum die totale Kontrolle über die Insel. Mehr als 5000 Japaner kommen bei der Rückeroberung ums Leben. General MacArthur hält sein Versprechen und kehrt auf den Tag genau drei Jahre nachdem er die Insel verlassen hatte wieder zurück.

Der schönste Vulkan

Nach diesem interessanten Besuch von Corregidor kommt die Idee auf, auf meiner Rundreise in den Süden auch das Mc Arthur Landing Memorial in Palo (Insel Leyte) zu besuchen, dort wo Mc Arthur 2 ½ nach seiner Flucht wieder in die Philippinen zurück kam. Unser erstes Reiseziel ist die Stadt Legaspi, im südlichen Zipfel von Luzon. Mit dem Flugzeug wäre man in einer Stunde dort. Da ich jedoch diesen Monat erstmals seit 10 Jahren keinen Zahltag mehr erhalten habe, erlaubt es mir mein Budget nicht zu Zweit zu fliegen. Wir haben ja auch Zeit und wählen

daher die 12stündige Busfahrt. Obwohl die Fahrt auf zum Teil sehr schlechten Strassen sehr mühsam ist, hat sich diese – zumindest von der Landschaft her – sehr gelohnt. Die Attraktion von Legaspi ist ganz klar der Vulkan Mayon (2462 m). Es ist ein wunderschöner, aber auch gefährlicher Vulkan. Der letzte grosse Ausbruch fand anfangs Februar 1993 statt, als der Vulkan ohne Vorwarnung ausbrach und 50'000 Leute evakuiert werden mussten. Schon vor über 20 Jahren, als ich erstmals die Philippinen besuchte, war ich von diesem Vulkan durch seine nahezu perfekte konische Form beeindruckt. Leider ist er die meiste Zeit in Wolken verhüllt. Da er kürzlich gewisse Aktivitäten zeigte ist das Gebiet um den Vulkan zum Sperrgebiet deklariert worden. Ein Eindruck dieses gewaltigen Vulkans erhalten wir dennoch beim Ausflug ins Dorf Casgawa. Das ganze Dorf wurde nach dem Ausbruch am 1. Februar 1814 von Aschenregen und Lava begraben. Nur gerade der obere Teil des Kirchturms ist noch sichtbar.

(Anmerkung: Vierzehn Tage später, am 24. Februar 2000 brach der Vulkan erneut aus. Rund 150'000 Leute mussten evakuiert werden)



Bild links: Legaspi mit Vulkan Mayon - Bild rechts: Matnoc

Ziel erreicht

Die Weiterfahrt nach Matnoc, zur südlichsten Spitze der Insel Luzon mit lokalen Bussen und Jeepneys ist wiederum ein kleines Erlebnis. Doch mit der Zeit gewöhnt sich auch unsereinen an die Reiseart der Filipinos. In Matnoc wartet die Fähre nach Allen auf der Insel Samar. Die Überfahrt dauert 1 ½ Stunden und kostet 45 Pesos (2 Franken). Mehrere Busse fahren täglich von Allen nach Catbalogan (Hauptstadt der Provinz Western Samar) oder direkt nach Tacloban (Hauptstadt der Insel Leyte). Man braucht deshalb nicht allzu lange am Strassenrand auf einen Bus zu warten. Bei den hier herrschenden Temperaturen scheinen die Minuten jedoch das Zehnfache zu dauern. Die Küstenstrasse entlang der Westküste Samars führt an unzähligen malerischen Buchten vorbei. Leider ist es bereits dunkel als wir die 2,16 km lange, S-förmige San Juanito Brücke überqueren, welche die beiden Inseln Samar und Leyte verbinden. Es soll eine der schönsten Brücken Südostasiens sein. Nach sechs Stunden sind wir endlich in Tacloban, angekommen. Tacloban selber ist eine nicht besonders interessante Hafenstadt. Wir

bleiben nur eine Nacht, unser Ziel ist ja das Mc Arthur Landing Memorial in Palo, einige Kilometer südlich davon, zu besuchen.



Überfahrt von Matnoc nach Allen



Tacloban-City



v.l.n.r Osmena, General McArthur, Airforce Commander Kenny, General Carlos Romulo, General Walter Krüger, Colonel Fred Walker, Admiral Kin Kaid



Die Befreiung der Philippinen

Anscheinend wird das McArthur Memorial nur von wenigen Touristen besucht. Wir müssen uns mehrmals bei Einheimischen erkundigen, ehe wir erfahren wie wir dahin kommen. Das Denkmal und die Gedenktafel an der Red Beach erinnern eindrucksvoll an die Rückkehr von General McArthur, der dort nach einer heftigen Seeschlacht am 20. Oktober 1944, rund 2 ½ Jahre nach seiner Flucht aus Corregidor, wieder philippinischen Boden betrat und mit seinen Truppen das Land von den japanischen Besatzern befreite. Das während vier Tagen andauernde Seegefecht von Leyte gilt als eine der grössten Seeschlacht der Geschichte. Die japanische Flotte mit neun Schlachtschiffen, 4 Flugzeugträgern, 13 schweren und 6 leichten Kreuzern sowie 34 Zerstörern starten am 22. Oktober ein Grossangriff gegen die aus 32 Flugzeugträgern, 12 Schlachtschiffen, 23 Kreuzern, 94 Zerstörern und etwa 1000 Landungsschiffen bestehende US-Landungsflotte. Die Japaner erleiden die höchsten Verluste seit Kriegsbeginn.



20. Oktober 1944: die US-Landungsflotte

Cebu City

Ich bin nun schon über einen Monat in den Philippinen, bin bisher aber noch nie dazu an einer schöner Beach etwas zu „sünnele“. Dies wollte ich auf der Rückreise endlich nachholen. Unser

nächstes Ziel ist Cebu auf der gleichnamigen Insel. Die beste und schnellste Schiffsverbindung dorthin gibt es ab Ormoc. Für einmal wähle ich die teurere Variante mit dem Schnellboot Super Cat. Hatte ich mich bisher den Bus- und Schiffsreise grauenhaft über die „dämlichen“ Videofilme aufgeregt, bin ich diesmal verärgert, dass die Überfahrt nach Cebu nicht zehn Minuten länger dauern kann. Der Streifen über eine Flugzeugentführung ist dermassen spannend, am liebsten wäre ich im Schiff sitzen geblieben um den Ausgang des Filmes abzuwarten. Obwohl Cebu-City mit seinen 650'000 Einwohnern (3. grösste Stadt des Landes) wieder Lärm und Verkehr bringt, scheint das Leben hier gemütlicher und billiger als in Manila zu sein. Die Stadt selber hat zahlreiche Sehenswürdigkeiten aus der Zeit der Christianisierung des philippinischen Volkes durch die Spanier. Auf der Nachbarinsel Mactan wurde der Entdecker der Philippinen, Ferdinand Magellan, in einem Kampf mit Lapu-Lapu, dem Eingeborenenhäuptling, am 27. April 1521 getötet. Als kulturell- und geschichtsbewusster Reisender darf der Besuch des Denkmals natürlich nicht fehlen.



Überfahrt von Ormoc nach Cebu





Magellan's Cross



Bild links: Kirche - Bild rechts: Fort Pedro



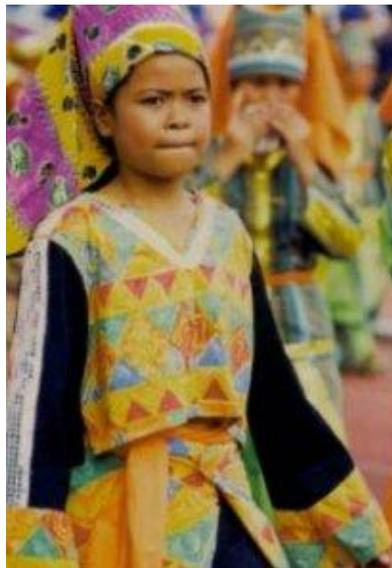
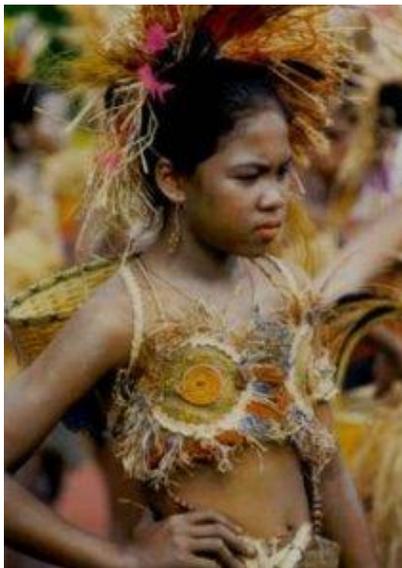
Überfahrt nach Mactan



Der Kampf zwischen Magellan und Lapu-Lapu

Sinulog Festival

Wir hatten das Glück bei unserem Aufenthalt dem farbenprächtigen Sinulog-Festivals, welches jedes Jahr zu Ehren von Santo Nino, dem Schutzpatron von Cebu stattfindet, beizuwohnen. Rund hundert kostümierte Gruppen laufen in einer grossen Parade durch die Strassen und versammeln sich dann im Sportstadion um Tänze vorzuführen. Wir haben uns Tickets fürs Sportstadion besorgt. Der Einmarsch ist wunderschön. Jede neue Gruppe ist noch schöner als die vorhergehende. Man vergisst dabei fast die mörderische Hitze.





Das Sinulog Festival

Alona Beach

Cebu ist auch sehr zentral für weitere Reisen gelegen. In 1 ½ Stunden ist man mit dem Super Cat in Tagbilaran (Hauptstadt der Insel Bohol). Bohol hat vor allem historische Bedeutung durch den Freundschaftspakt, den sogenannten "blood compact" zwischen dem spanischen Eroberer Legaspi und dem Stammeshäuptling Sikatuna im Jahr 1565, erlangt. In Bool, 3 Km ausserhalb von Tagbilaran, erinnert eine Gedenktafel an dieses Treffen, bei welchem sich die beiden die Haut aufritzten, ihr Blut in einen Kelch Wein tropfen liessen, um diesen dann gemeinsam auszutrinken.



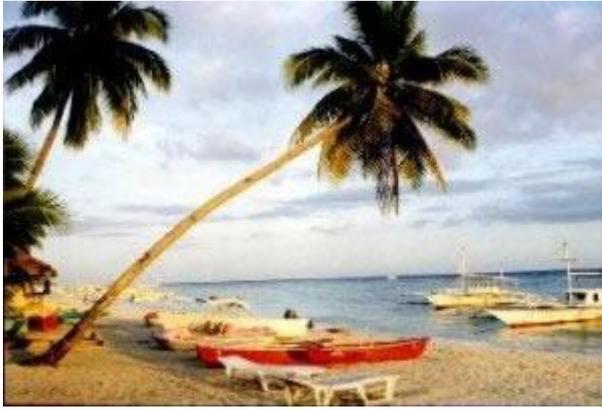
Das Denkmal "Blood compact"

Die touristische Entwicklung von Bohol hat eben erst begonnen. Mit Stolz verweist man darauf, dass das Städtchen Carmen nach 1997 auch 1999 wiederum zur saubersten und grünsten Stadt der Philippinen auserkoren wurde. Die meisten Touristen, so auch wir, kommen hauptsächlich nach Bohol, um den wunderschönen Strand von Alona Beach auf der benachbarten Insel Panglao sowie um die 1776 kegelförmigen Schokoladenhügel, so genannt, weil das Gras Ende der Trockenzeit verdorrt und schokoladenbraun verfärbt, zu besuchen.

Der schneeweisse Strand der Alona Beach ist von von Bohol über zwei Brücken erreichbar. Die Verbindung mit den lokalen Bussen ist etwas mühsam. Nur wenige Busse führen direkt an den Strand. So nehmen wir ein Tricycle. Die Fahrt auf der holprigen Strasse dauert mehr als eine Stunde. Endlich sind wir da. Es ist der schönste, beliebteste und touristisch am besten erschlossene Strand. Auf den 1 ½ km langen Beach verteilen sich zahlreiche kleine Ressort und Bungalows sowie gemütliche kleine Restaurants. Etwas etwas ausspannen und die Sonne genießen. Ach, wie ist doch Auswandern schön!



Tagbilaran



Panglao Island: Alona Beach

Ein seltsames Naturwunder

Der Tipp des Hotelportiers, sich die Tickets für das Schnellboot nach Tagbilaran bereits am Vortag zu besorgen, erweist sich als wertvoll und nervenschonend. Bereits Stunden vor der planmässigen Abfahrt herrscht vor dem kleinen Billetschalter ein riesiges Gedränge. Etwa dreissig Personen kämpfen um die letzten Plätze. Kein Grund, sich deswegen aufzuregen. Das nächste Boot fährt in 5 1/2 Stunden, und Zeit hat man hierzulande zur Genüge. Die Überfahrt mit dem Schnellboot "Super Cat" von Cebu City nach Tagbilaran, dauert knapp neunzig Minuten. Man braucht sich keine Sorgen darüber zu machen, wie man zu den Schokoladenhügeln gelangt. Gleich nach der Ankunft am Pier bestürmt eine Schar junger Burschen die ankommenden Touristen. Wer Zeit hat und nicht 1500 Pesos für eine Rundfahrt im klimatisierten Kleinbus oder im Privatwagen ausgeben will, lässt sich am besten mit einem Tricycle zum Busterminal fahren. Von dort starten stündlich "ordinary" Busse der Companies St. Jude oder der Arples Line, welche die Strecke nach Carmen in zwei Stunden für nicht ganz einen Franken zurücklegen.



Die Busse von St. Jude

Bereits beim Einsteigen kommen die wenigen Touristen, welche die Fahrt wagen, ins Staunen. Da glaubt man, der Bus sei zum Bersten voll, und ständig steigen neue Passagiere ein, welche

sich auf akrobatische Art und Weise über sitzende Passagiere, Taschen, Kartons mit piepsenden Küken, Wellblechrollen und Reissäcke ins Innere des Busses schlängeln, um irgendwo noch eine Sitzgelegenheit zu finden. Das Cockpit ist mit Heiligenfiguren, Girlanden, Tüllgardinen und bunten Lämpchen ausgeschmückt. Auf der Frontscheibe prangen Namen wie "Wir lieben Jesus Christus" oder "Lord schütze uns". Schon nach wenigen Kilometern erahnt man, weshalb wohl unter dem Rückspiegel die Aufschrift "Dieser Bus wird von Jesus, unserem Lord beschützt" angebracht ist. Mit Vollgas legt der Bus über die schmale Strasse los, welche hierzulande Highway genannt wird. Erste Schreckenssekunde: der Fahrer fährt voll auf einen mitten auf der Strasse dösenden Hund zu. Lässig gibt dieser gerade noch zur rechten Zeit den Weg frei und rettet sich auf die Strassenseite. "Bei Wasserbüffeln ist es besser, zu bremsen und auszuweichen, die anderen Viecher machen sich von selbst aus dem Staub" erklärt Gigi, der Chauffeur, auf die Frage, wie viele Hunde schon überfahren wurden. In Baclayon, knapp 7 Kilometer östlich der Hauptstadt, halten wir kurz bei einer der ältesten Kirchen der Philippinen, 1595 durch die Spanier erbaut. Die Landschaft entlang der Küste des Mindanao-Meeres ist wunderschön. Unerwartet führt die Strasse nach Loboc in unzähligen steilen Haarnadelkurven und durch dichten Mahagoniwald ins Innere der Insel auf 600m u.M. hinauf. In diesem Dschungel ist eine weitere Attraktion anzutreffen: hier lebt der kleinste Affe der Welt, der Tarsier (*Tarsius philipinensis*). Er ist kaum grösser als eine Ratte. Mit seinen Glotzaugen ist das scheue Tier jedoch nur nach Einbruch der Dunkelheit bei der Jagd nach Echsen und Insekten anzutreffen.

Man passiert dabei das Dorf "Buenos Aires". Kurz vor Carmen tauchen die ersten "Schokolade-Hügel" auf, eingebettet in einer weiten Ebene mit Reisfeldern, Palmen- und Bambuswäldern. Die Überraschung ist perfekt! Rundherum konische Erdhügel. Die zwischen 20 und 40 Meter hohen und mit Cogon-Gras bewachsenen Hügel sehen aus wie gigantische Maulwurfhaufen. Die geologische Entstehung konnte bisher nicht eindeutig geklärt werden. Nach Meinung einiger Geologen lag Bohol in vorgeschichtlicher Zeit unter Wasser. Durch vulkanische Eruptionen entstanden auf dem Meeresboden Unebenheiten, die nach und nach durch die Strömungen des Wassers geglättet wurden. Für andere Geologen ist diese Version Unsinn. Sie stimmen allerdings überein, dass es sich wahrscheinlich um eine besondere Verwitterungsform einer Kalksteinformation handelt, die von undurchlässigem Tonstein unterlagert ist.



Die Chocolate Hills



Zwei Legenden

Unter den Einheimischen werden zwei Legenden über die Entstehung der Schokoladen Hügel erzählt. Die eine berichtet vom Kampf zweier Riesen, die sich tagelang mit Steinen und Sand bewarfen. Als sie erschöpft waren, schlossen sie Freundschaft und verliessen die Insel, ohne das Schlachtfeld aufzuräumen. So blieben die Hügel zurück. Die zweite Legende ist romantischer. Ein junger und kräftiger Riese, Arogo, verliebte sich in Aloya, die Tochter eines Eingeborenenhäuptlings. Als Aloya starb, weinte Arogo bitterlich. Als Beweis seiner tiefen Trauer entstanden aus seinen Tränen die Hügel.

Auf einem der Hügel rund 6 Km ausserhalb von Carmen steht der Chocolate-Hill Complex, ein einfaches Hotel mit kleinem Swimmingpool. Wer dort übernachten will, muss allerdings damit rechnen, dass die Elektrizität abends ab und zu ausfällt und fliessendes Wasser nicht immer gewährleistet ist. Die meisten Touristen sind Tagesausflügler. Schade, denn besonders nachts, wenn es stockdunkel und totenstill wird, kommt eine mystische Stimmung auf. Die meisten Gäste stehen bereits früh auf (man geht hier auch früh schlafen), denn niemand will die spezielle Stimmung beim Sonnenaufgang verpassen, wenn die Hügel wie auf einem Nebelmeer schweben. Der Aufstieg über die 214 Stufen führende Treppe auf die Aussichtsterrasse ist zudem eine gute Morgengymnastik. Nachdem in den letzten Jahren bereits sieben der 1776 Hügel ihres Kalkvorhabens wegen durch gewissenlose Unternehmer zerstört wurden, beschloss die Regierung, dieses Naturwunder zu schützen. Seit Juli 1997 ist das Gebiet der Chocolate Hills per Regierungsdekret zum Naturschutz proklamiert worden. Dieser Entschluss erfreute jedoch nicht alle. Mit dem Verbot, künftig keinen Reis und Mais in unmittelbarer Nähe der Hügel anpflanzen zu dürfen, wurde die Existenz zahlreicher Kleinbauern in Frage gestellt.

Zwischen Himmel und Erde

Als Ex-Süd-und Mittelamerikareisender werde ich auf den Busfahrten beim Passieren von Ortstafeln ab und zu aufgeschreckt. Schon auf der Fahrt zu den Chocolate Hills auf Bohol schlug der Puls plötzlich höher, als wir durch Buenos Aires fahren! Auch auf dem Weg in den Norden der Insel Luzon Richtung Banaue ging es nicht anders: Mexico! La Paz! Was für Erinnerungen werden da wach, als ich 1978 mit meinem Freund Alois unterwegs war. Wir fahren aber auch durch Dörfer mit romantischen Namen wie Bambang oder Bayombong. Banaue, rund 7 Busstunden von Angeles entfernt, ist der Ausgangspunkt zum sogenannten "Achten Weltwunder" der Reisterrassen. Über 2000 Jahre benötigten die Ifuagos, um mit primitiven Geräten diese imposanten Landschaften zu gestalten. Ein eindrückliches Panorama der Reisterrassen bietet der View Point etwas oberhalb von Banaue.





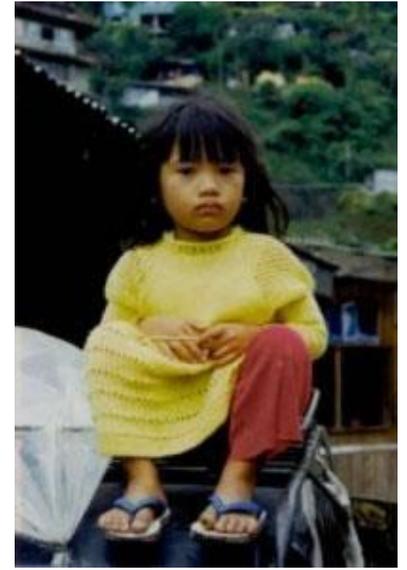
Für einige Pesos lassen sich die Schönsten des Dorfes fotografieren (siehe Foto Ifugao). Von Banaue (1200m u.M) gibt es einige Wanderungen zu unternehmen. Eine der schönsten und daher die meistbegangene ist diejenige von Bangaan nach Batad. Batad kann nur zu Fuss erreicht werden. Alles muss dorthin getragen werden. Die Reisterrassen sind dort wie in einem Amphitheater angeordnet, absolut phantastisch. Nachdem ich diesen Teil schon vom Vorjahr her kannte, suchte ich etwas Neues. In der Funktion als "Pöstler" besuchte ich Rudy Kundert, einen Schweizer, der im Hapao-Tal, in Uhaj, ein wunderschönes Ressornt im Ifugao-Stil aufbaut. Leider war auch hier das Wetter Spielverderber. Nach einer kurzen Aufhellung am frühen Nachmittag hingen die Wolken und Nebelschwaden tief herunter. Da es ansonsten in Banaue nichts zu unternehmen gibt, beschlossen wir, am nächsten Tag nach Bontoc weiterzufahren. Wie schon gewohnt, sitzt man einfach an den Strassenrand und wartet auf das nächste Transportmittel. Obwohl Bontoc nur 46 Kilometer entfernt ist, dauerte unsere Fahrt volle zwei Stunden! Was für eine Fahrt! Strassen in dermassen schlechtem Zustand habe ich schon lange nicht mehr erlebt. Infolge der Niederschläge war sie auch durch zahlreiche

Erdrutsche beeinträchtigt. Der einzige Lichtblick dieser höllischen Fahrt war der Stop beim View Point oberhalb des Dorfes Bayu, wunderschön inmitten von Reisterrassen gelegen.



Das Dorf Bayu

Bontoc (900 M u.M) ist die Hauptstadt der "Mountain Provinz". Die Stadt ist nicht viel attraktiver als Banaue, man fühlt sich aber bereits wieder zurück in der Zivilisation. Es gibt sogar Verkehrsampeln, und ein Internet-Café konnten wir auch ausfindig machen. Polizisten in schönen, sauber gebügelten Uniformen treten auf die Kreuzung, um den Verkehr zu regeln, sobald sich mehr als drei Trikes gleichzeitig der Kreuzung nähern. Es schien so, als ob hier die Polizisten einen ersten Ausbildungskurs absolvieren würden. Ansonsten ist auch in Bontoc nicht viel los. Um 20.00 Uhr sind die Strassen leergefegt. Was bleibt da einem übrig, als früh schlafen zu gehen. Es ist daher gut verständlich, weshalb die Philipinos so viele Kinder haben! Bontoc ist Ausgangspunkt nach Sagada, welches wegen seinen schönen Reisterrassen, vor allem aber wegen seinen Höhlen und sogenannten "Hängenden Särgen", sowie schönen Wasserfällen bekannt ist. Die Wetterverhältnisse besserten sich keineswegs, was uns zum Nichtstun zwang. Kaffeetrinken und Bananencake essen, waren die einzige Beschäftigungen. Von Ausschlafen war in Bontoc keine Rede. Abgesehen davon, dass man bei so frühem Schlafengehen gar nicht auszuschlafen braucht, wird man bereits um 04.30 durch Hundegebell geweckt. Und dann dieses Gequake der Hühner. Es schien, als ob 10'000 Hühner in dieser Stadt lebten. Um 06.00 Uhr ist schon wieder reger Verkehr auf der Strasse, und da die meisten Busse morgens früh losfahren, werden auch diejenigen Leute mit gesundem Schlaf durch das ständige Gehupe geweckt. Als sich das Wetter auch am zweiten Tag nicht besserte, verzichteten wir auf die Fahrt nach Sagada und beschlossen, nach Baguio weiterzufahren



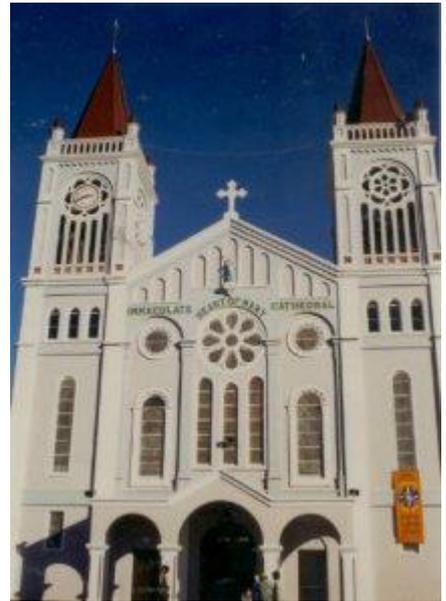
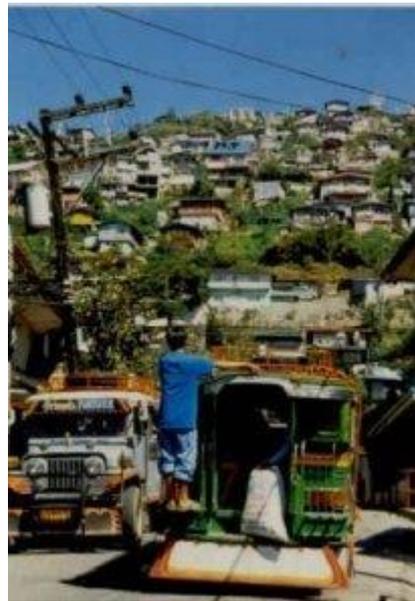
Bontoc

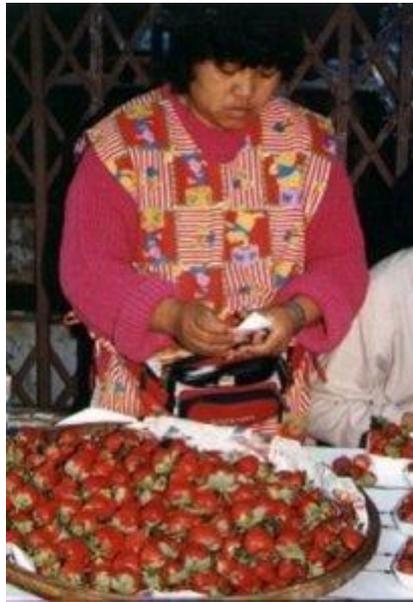
Die sechsstündige Fahrt über Pässe bis zu 2'500 u.M. ist eine der eindrucklichsten Busfahrten, welche ich seit langem erlebt habe. Man wusste teilweise nicht mehr, ob man auf der Erde oder in den Wolken war. Ab Abatan (nach 3 Std. Fahrt) wurde endlich auch die Strasse besser. Die Landschaft mit tausenden von Terrassen hat mich entzückt. Es waren nicht mehr Reisterrassen, sondern Terrassen, auf welchen Kartoffeln und Kabis gepflanzt wurden. Offensichtlich war gerade Kabisernte, denn Dutzende von Lastwagen waren damit voll beladen auf dem Weg nach Baguio. Vor mehr als 25 Jahren war ich das letzte Mal in Baguio, der Hauptstadt der Provinz Benguet. Im Vorort La Trinidad trat, ein was ich befürchtet hatte: wiederum Verkehr, Lärm und Abgase. Baguio (180'000 Einwohner) ist wohl das absolut beliebteste nationale Reiseziel der Filipinos. Baguio gilt als Sommerhauptstadt der Philippinen. Wer es sich leisten kann, zieht sich aus dem heißen Manila in das auf 1'500 Meter u.M. gelegene Baguio zurück. Jeweils an Ostern sollen bis zu 200'000 Besucher nach Baguio kommen. Ohne Zweifel ist die "City of Pines" oder "City of Flowers" eine angenehme Stadt. Inmitten von Pinien sind wunderschöne Parkanlagen und Residenzen angelegt. Baguio ist auch eine Universitätsstadt. Mir schien, als ob die ganze Stadt nur mit Studenten und Studentinnen

bewohnt war. Nur selten sah ich ältere Leute. Gegen Abend sinkt das Thermometer bis auf 15 Grad Celsius. Die Leute ziehen dicke Wolljacken und Mützen an. All das Gemüse, welches ich bisher so sehr vermisst hatte, war hier auf dem Markt anzutreffen. Ein wunderschöner Markt. Zur Überraschung war auch gerade Erdbeersaison im Gange.



Baguio





Erdbeeren



Zwischenbilanz nach drei Monaten

Wie schnell doch die Zeit vergeht. Schon bin ich seit drei Monaten unterwegs. Der Ausstieg aus dem Berufsleben war wohl etwas zu brüsk. Wenn man sich während zehn Jahren tagtäglich mit so komplexen Problemen wie jene in der sozialen Krankenversicherung tätig war, kann man nicht einfach alles von einem Tag auf den anderen Vergessen. Vor allem nicht, wenn noch so viele Angelegenheiten unerledigt geblieben sind. Völlig neu war für mich auch die Situation nunmehr ohne Einkommen auskommen zu müssen. Es ist wie im Himalaja. Ab einer gewissen Höhe, in der sog. „Todeszone“ baut der Körper nur noch ab. So ist es auch mit

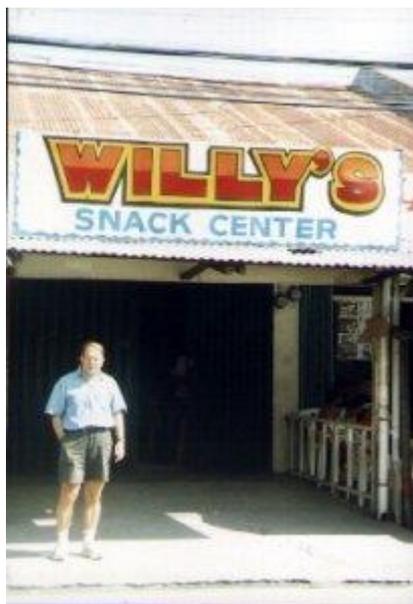
meinen Finanzen. Das Bewusstsein, dass mein Bankkonto mit jedem Tag schwindet, belastet mich sehr. Dazu kommt, dass mein Budget völlig „unter die Räder“ geraten ist. Auch die zahlreichen unerledigten persönlichen Angelegenheiten wie AHV, Pensionskasse und Krankenkasse belasten mich sehr. Wenn man in seinem bisherigen Leben gewohnt war, immer alles sofort zu erledigen, fühle ich mich mit der heutigen Situation oft gestresst. Ein grosses Dankeschön muss ich schon jetzt meiner Schwester aussprechen, die nebst Familie und Arbeit meine umfangreiche Buchhaltung betreut.

Nach drei Monaten in den Philippinen bin ich ein wenig enttäuscht. In den ersten Wochen fand ich mich gar nicht zurecht. Alles ist Asien mühsamer und komplizierter. Da man in den Philippinen Englisch spricht und die Kultur durch die lange Kolonisation durch Spanier und Amerikaner uns viel näher zu stehen scheint als in jedem anderen asiatischen Land, habe ich vielleicht von den Philippinen auch zuviel erwartet. Aber eben, die Philippinen sind in Asien und Asien bleibt Asien. Vielleicht bin ich auch nur älter (das sowieso), ungeduldiger, kritischer und schwieriger geworden. Grosse Mühe hatte ich anfänglich mit dem Lärm. Vom Strassenverkehr und den Abgasen sprechen wir gar nicht. Wer ein Jahr lang in Bangkok gelebt hat kann nichts mehr aus der Ruhe bringen. Ein wahre Plage ist das Fernsehen. Diese laufen überall und den ganzen Tag. Die Leute sind richtiggehend „Fernsehkrank“. Nicht einmal essen können sie ohne in diese „Kisten“ zu gaffen. Die Filipinos scheinen alle einen Gehörschaden zu haben. Alles ist furchtbar laut. Mehrere Male hat mich dieser Lärm an den Rand der Verzweiflung gebracht. Und dann diese Filme! Nur Horror, Mord und Totschlag. Und das verrückte ist, dass die Leute daran noch Freude haben! Dies ist einem Land wo die Leute so streng katholisch erzogen werden. Da wundert man sich, wenn in den Zeitungen über so viele Gewaltverbrechen berichtet wird. Was macht es für einen Sinn, wenn die Leute fleissig in die Kirche gehen und schön brav beten und die zehn Gebote rezitieren, wenn ich am anderen Tag in der Zeitung lesen muss, dass in den Philippinen alle 2 Stunden und 45 Minuten eine Frau vergewaltigt wird. 3164 Fälle wurden der Polizei im Jahre 1999 gemeldet. Von den unzähligen Inzestfällen wollen wir gar nicht reden. Irgend etwas muss auch mit dieser Gesellschaft nicht in Ordnung sein. Wo Sonne ist gibt es auch viel Schatten.

Um nicht ständig grössere Geldbeträge abzuheben und herumtragen zu müssen, hat sich die Eröffnung eines Bankkontos bei einer philippinischen Bank mit Bancomat-Karte als die einfachste Lösung erwiesen. In den ersten Wochen nach meiner Ankunft in den Philippinen musste ich daher vermehrt meine Eurocard beanspruchen. Als Neuling musste ich auch dort mein Lehrgeld bezahlen. Als es an einem Bancomat in Manila sollte ich den gewünschten Betrag „in a couple of hundreds Pesos“ eingeben. Ich wollte 10'000 Pesos, so gab ich die Zahl 100 ein. Was kam heraus? Eine Hunderternote! Die Abrechnung dieser Transaktion lautet später: Bezug 100 Pesos = SFr. 3.95 + Bearbeitungstaxe Sfr. 10.-!

Die Wahl im Sunset Garden zu wohnen, hat sich als richtig erwiesen. Eine Wohnung zu mieten käme zwar wesentlich günstiger, da ich aber regelmässig auf der Reise bin, kommt es schlussendlich gleich, wenn nicht teurer.

Nach einem Vierteljahr in den Philippinen gilt es nun erstmals Abschied zu nehmen. Mein nächstes Ziel ist Nepal. Ich werde zurückkommen. Es gibt noch so vieles zu sehen. Vielleicht fühlt sich auch jemanden angesprochen das Land mit Raquel und mir zu bereisen. Jedermann ist herzlich dazu eingeladen.

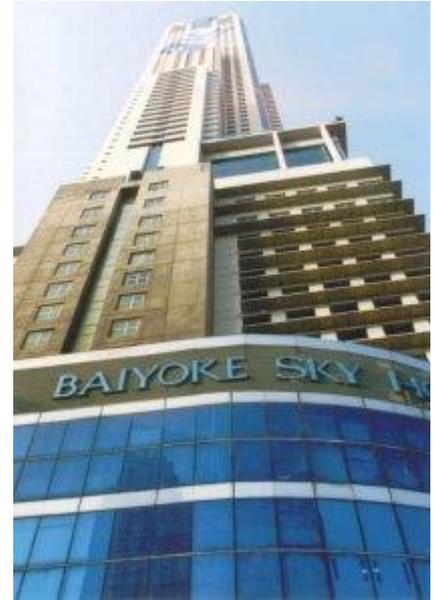


Rien ne va plus... mais les jeux ne sont pas faits

Obwohl bei meiner Freundin in Angeles eine grosse Tasche eingelagert habe, ist mein Gepäck noch immer viel zu umfangreich. Alleine der Rucksack mit der Trekking-Ausrüstung und die Tasche wiegen 20,2 Kg. Bei der Kontrolle des Handgepäcks werde ich zurückgeschickt. Statt den erlaubten 7 ½ Kilos wiegt mein kleiner Rucksack 12 Kilos. Einmal mehr kommt mir die Mitgliedschaft bei der Royal Orchid Plus entgegen. Mit der Silberkarte kann ich zum Glück bis 30 Kilos einchecken. Der dreistündige Flug nach Bangkok ist reine Routine. Obwohl es in Manila heiss war, ist es in Bangkok noch eine Spur heisser. Das Thermometer gibt um 17.00 Uhr noch immer 35 Grad an. Nicht weil ich nun schon zum 22. Mal in Bangkok bin, finde ich Bangkok einfach eine Klassestadt. Super Skyline, sauber, modern, alles ist vorhanden und für Stadtverhältnisse relativ billig. Einzig der Strassenverkehr ist schrecklich. Doch mit dem neuen Sky-Train ist es eine wahre Freude und ein Kinderspiel sich in der Stadt fortzubewegen. Die Hochbahn funktioniert allerdings nur vom Nordbusbahnhof Morchitt zur Sukhumvit Rd, Soi 77 und vom Nationalstadion zur Taksin-Brücke am Chao Praya Fluss. Die Züge fahren von 06.00 bis 14.00 Uhr. Die Türen werden in den Stationen nach 22,53 Sekunden geschlossen. Für Insider: die Fahrt von der Nana Station bis Ekamai dauert gerade sechs Minuten! Kostenpunkt:

20 Baht, nicht ganz einen Franken. Dies ist für die Thais allerdings recht teuer, weshalb die meisten Leute nach wie vor den Bus vorziehen. Dieser kostet nur gerade 2 ½ Baht.

Ein herrlicher Blick über die Stadt gibt es vom höchsten Gebäude der Stadt, dem 309 m hohen Bayoke II Tower. Innerhalb einer Minute und 15 Sekunden ist man im 77. Stockwerk. Ein zweiter Lift führt nochmals 7 Stockwerke höher. Das Ticket kostet 120 Baht.



Bayoke II, das höchste Gebäude von Bangkok (im Vordergrund Bayoke I)



Ausblick vom 84. Stock

Mit der Rückkehr nach Thailand habe ich auch einen Zeitsprung von 543 Jahr vorwärts gemacht. Offiziell gilt nämlich hier das Jahr 2543! Im internationalen Verkehr gilt diese Zeitrechnung aber natürlich nicht. Schauen aber doch mal den Poststempel eines Briefes aus Thailand an, da wird der thailändische Kalender benützt. Übrigens, haben Sie auch gewusst, dass Bangkok offiziell Krunthep Mahanakorn Amornratanakosin Mahintala Ayutthaya

Mahadilokpop Nopparat Rajathani Burirom Udom Rajatanivet Mahastan Amornpimarn Avatarnsathit Sakkathattya Visanumgampasit. Die Thailänder nennen die Stadt abgekürzt Krungthep.



Der Skytrain (Sukhumvit Linie)

Mein Thailandaufenthalt steht vorerst unter einem schlechten Stern. Nichts will klappen. Es fängt an mit meiner ATM-Karte bei der Thai Farmers Bank. Ich will Geld beziehen, doch es geht nicht. Ich möchte mein Flugbillet nach Nepal mit den kumulierten Meilen als Gratisflug beziehen, auch das geht nicht. Auch die Rückerstattung meines Ausreisefugtickets Manila-Bangkok (siehe Story One-Way Ticket) ist nicht möglich. Das Geld wird nicht bar ausbezahlt. Und last but not least, als ich endlich mein Ticket nach Kathmandu gekauft habe, sind alle Flüge für die nächsten zehn Tage ausgebucht! Statt zwei Tage auf mein Nepal-Visum in Bangkok zu warten, beschliesse ich kurzfristig, nach Pattaya zu fahren. Wenigstens dort hatte ich mein erstes Erfolgserlebnis. Ein seit 1995 bei der Bangkok Bank eröffnetes und nie benutztes Sparbuch mit 500 Baht Einlage kann ich endlich auflösen. Es gibt sogar noch einen Zins von 102.42 Baht.

Jetzt gilt es eigentlich nur noch raschmöglichst den Flug nach Kathmandu zu kriegen, denn für ein Trekking in Nepal bin ich schon ein wenig spät dran. Alles was ich bisher erlebt habe war nur eine Übung. In Nepal und in Indien wird das Abenteuer erst richtig beginnen.