

# Die Organisation der Bananenernte und -verladung in Ecuador

Von Hans-Karl Braun (63)

Ecuador und Bananen oder Bananen und Ecuador sind wohl heutzutage nicht mehr zu trennen. Das bedeutendste und interessanteste Geschäft in Ecuador sind die Bananen. Firmen aus aller Welt kommen nach Guayaquil, welches der Sitz aller Im- und Exportunternehmen ist, kaufen Bananen auf und verkaufen sie nach Europa, Asien oder Nord-Amerika.

Der Ablauf der Verschiffung ist mehr oder weniger bei allen Firmen gleich geregelt. Die Kühlschiffe, die aus den verschiedensten Ländern der Erde kommen, fahren den Fluß Guayas hoch bis Guayaquil und gehen mitten im Fluß vor Anker, da keine Kaianlagen vorhanden sind. Man hat zwar einen neuen Hafen gebaut mit Kaimauern, jedoch hat dies für die Bananenverschiffung noch keine Bedeutung.

Die geschäftliche Abwicklung erfolgt in den Büros in Guayaquil. Etwa eine Woche bevor das Schiff in Guayaquil ankommt, werden in den Büros Listen angefertigt, welche die Namen aller Produzenten und die Fruchtbündelzahl für das betreffende Schiff enthalten. An Hand des Kubikraumes und des Staumaßes (Staumaß ist ein Erfahrungssatz) errechnet man die Kapazität des Schiffes. Es ist jedoch mehr eine Kalkulation als ein Rechenexempel, denn das Staumaß kann sich von Woche zu Woche und von Monat zu Monat ändern, was mit der Größe der Bündel zusammenhängt. Die Aussortierung und Verluste in den Vorverladehäfen und an Bord werden in den Listen sofort mit berücksichtigt, und so werden, je nach der Größe des Schiffes, 8000 bis 10 000 Bündel mehr bestellt, als das Schiff überhaupt fassen kann.

Der Kunde kommt entweder selbst ins Büro, oder er hat einen Makler in Guayaquil, der die Schnittorder abholt. Alles Weitere erfolgt nun 200 bis 300 km nördlich von Guayaquil in der Anbauzone.

Die Bananenexportfirmen haben sich je nach der Größe des Unternehmens in der Zone ein Campament eingerichtet, von welchem nun die Verschiffung gesteuert wird. In diesem Campament befinden sich meist zwei, drei oder mehr „Gringos“ (Ausländer), etwa 10 Inspektoren, einige Agronomos (Landwirte), Büroangestellte, Mechaniker und einige Muchachos (Arbeiter). Volle zwei Tage stehen nun zur Verfügung, um etwa 80 000 Bündel von der Staude in der entferntesten Pflanzung bis nach Guayaquil zu bringen. Am ersten Tag der Verladung, früh am Vormittag, wird im Campament im Büro mit den Inspektoren die Lage besprochen. Jeder Inspektor hat seine ganz bestimmte feste Zone. Aus der in Guayaquil angefertigten Liste entnimmt er sich nun alle die Produzenten, die in seine Zone fallen. Jeder Inspektor hat einen Jeep zur Verfügung, mit dem er, je nachdem wo und wie groß seine Zone ist, 200 bis 400 km täglich fahren muß, um alle Kontingente zu kontrollieren, ob auch die bestellte Menge geschnitten wird und natürlich auch den Grad und die Qualität der Frucht.

Am Nachmittag, zu einer ganz bestimmt festgesetzten Zeit, treffen sich alle wieder im Campament.

Nun wird die Liste der Produzenten im einzelnen bis aufs genaueste durchgegangen und überprüft nach dem Zustand der Frucht und nach den Ausfällen. Nachdem nun die neue Bündelzahl minus Ausfällen errechnet ist und die Notizen über eventuell schlechte oder beschädigte Frucht gemacht sind, stellt man durch Radio die Verbindung mit den Vorverladehäfen in Guayaquil her und gibt alle diese Änderungen durch, wobei man sich gleichzeitig über Neuigkeiten in Guayaquil informieren läßt. Nachdem die Besprechungen mit Guayaquil und den Häfen beendet sind und man den neuen Calculo gemacht hat, bespricht man die Sachlage nochmals mit den Inspektoren. Falls Erhöhungen oder Ausfälle notwendig sind, müssen alle noch in derselben Nacht die Kunden abfahren und diese Dinge erledigen.

Je nachdem, ob die Verschiffung gut oder weniger gut verläuft, müssen die Inspektoren am zweiten Schnitttag vormittags oder erst am Abend wieder ins Campament kommen, um die letzten Änderungen aufzunehmen und durch Radio zu den Häfen und Büros durchzugeben. Damit ist im allgemeinen der wichtigste Teil der Verladung vorüber. In der Nacht vom zweiten zum dritten Tag muß sämtliche Frucht in den Häfen in Guayaquil ankommen, um am dritten Tag in das Schiff eingeladen zu werden.

Zur Zeit sind jedoch die Firmen dabei, mehr und mehr Bananen schon hier in Ecuador in Kisten zu packen. Die Organisation bleibt dabei im wesentlichen dieselbe, nur werden die Bananen von den Plantagen erst zu Embajadores (Packstationen) gefahren, in Kartons verpackt und in Lastwagen nach Guayaquil zu den Häfen geschafft.

Zur Zeit befinden wir uns jedoch in der Regenzeit und der Fluß Guayas, welcher sich in dieser Zone nach dem Dorf „Quevedo“ nennt, ist so sehr angestiegen, daß die Canoas bis hier in die Zone fahren können. Die Frucht wird also nicht auf Lastwagen, sondern in Canoas nach Guayaquil transportiert. Dies ist für beide Seiten recht günstig, da hierdurch die Fracht für den Produzenten billiger ist und die Frucht in Guayaquil weniger beschädigt ankommt.

Besser wäre es natürlich, wenn die gesamte Verschiffung um einen Tag verkürzt werden könnte, was jedoch zur Zeit die Straßenverhältnisse unmöglich machen. Denn je später das Bündel geschnitten wird, desto kürzer ist die Zeit zum Verbraucher und um so höher kann im Schnittgrad gegangen werden.

## **Viehhaltung in Zambia**

Von Martin Skottke (60)

Nordrhodesien als ehemaliges Mitglied der Zentralafrikanischen Föderation erhielt am 1. Januar 1964 seine innere Selbstverwaltung und wurde am 24. Oktober 1964 als 37. Staat in Afrika unabhängig. Es blieb als Republik im Commonwealth. Sein neuer Name: Zambia.