

Saurer / Berna / Steyr in Kaffee-Plantagen

Autor(en): **Wespe, Josef**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2001)**

Heft 40

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037664>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Saurer / Berna / Steyr in Kaffee-Plantagen

Liebe Freunde, gemäss Eurem Wunsch werde ich etwas über meine Aktivitäten in Süd- und Zentralamerika berichten:

Ich hatte schon früher Saurer M4 und auch andere Marken nach **Afrika** geliefert, aber nie mehr etwas gehört.

Von den Saurer 4MH und 4CM in **Argentinien** höre ich alle Jahre etwas, nämlich dann, wenn Ersatzteile benötigt werden. Diese Fahrzeuge sind in Teeplantagen im Einsatz. Der 4MH wurde letztes Jahr der Gemeinde geschenkt und zum Feuerwehrwagen umgebaut. Die Fahrzeuge befinden sich in der Region Misiones (nahe Grenze zu Brasilien und Paraguay), am Fluss Paraná.

Zu **Paraguay** habe ich keinen Kontakt mehr, viele Gangster aus Europa tummeln sich dort. Ich weiss nur soviel:

- 2 Steyr 680 im Einsatz
- 1 Saurer 4MH gestohlen
- 1 Saurer 4MH im Einsatz
- 1 Saurer M6 gestohlen
- 1 Saurer 4CM gestohlen (wurde von Rechts auf Links-Steuerung umgebaut, bitte nicht fragen wie)

In **Centro America** leben angenehme Leute mit viel Coracón (Herz). Ich arbeite sehr gerne mit dieser Art Menschen.

In **Costa Rica** gibt es

- 1 FBW 1 ½ Decker
- 2 Magirus-Deutz (4x2 mit Kran und 4x4 Kipper, beides 10-Zylinder)
- 1 Steyr 680
- 1 Eisenbahn mit 3 Lokomotiven und ca. 12 Personenwagen.

Die Eisenbahn wurde im Januar 2000 eingeweiht, nachdem Carlo Manzoni (Ex-Service-Mann bei Saurer Arbon) und Diesel Sepp am Saurer-Motor Typ 400 einer Lokomotive im Urwald einen Keil für die Einspritzpumpen-Verstellung hergestellt und anschliessend den Motor eingestellt hatten (Förderbeginn etc.).

Die erste Lieferung ab der Schweiz ging 1999 nach **Guatemala**:

- 1 Saurer 5DM 4x4
 - 1 Saurer D230N 4x4
- sowie

- 1 2-Achs-Dreiseiten-Kipp-Anhänger der Marke Dürst.

Leider hat bei der Überführung ab der Schweiz nach dem Seehafen Hamburg ein deutscher Fahrer bei den Kasseler Bergen den Motor des Saurer 230N überdreht. Wir haben das Fahrzeug trotzdem verschifft und Motor und Getriebe mit einem Folgetransport nachgeliefert.

Diese Fahrzeuge sind im Einsatz auf einer Finca (grosse Kaffeeplantage) in Guatemala. Ich habe sie ab Guatemala City selber überführt zusammen mit anderen Fahrern. Dabei hatten wir Mais geladen für die vielen Arbeiter, welche auf den Plantagen arbeiten (ca. 500 Personen in der Kaffeepflückzeit). Festangestellt in dieser Finca sind 100 Personen. Der Chef ist meistens ein Ing. Agronom. Zusätzlich arbeiten ca. 400 Teilzeitangestellte während der Saison der Kaffee-Ernte von Oktober bis ca. März.

Im September 2000 wurden für den gleichen Kunden in Guatemala (Direktor der Firma CAFE EXPORT und Besitzer einer grossen Finca) ausserdem verschifft:

- 1 Saurer D290 4x4, ex Sutter Gossau
- 1 Saurer 4CM Brücke mit Seilwinde
- 1 SIG Inf.Anhänger
- 1 Militär Jeep Kaiser CJ5.

Diese Fahrzeuge haben wir im Basler Rheinhafen auf einen 40'Flat Container verladen. Der Weg ging über Rotterdam und den Atlantik in das jeweilige Bestimmungsland.



Verlad Rheinhafen

Alles, was nicht verschraubt oder verschweisst war, haben wir noch extra angeschweisst; z.B. wurden alle Seitenladen des Inf.Anhängers abgenommen (aus Platzgründen) und auf der Ladebrücke angeschweisst, desgleichen alle Räder des 4CM (mittels einem Bügel auf der Brücke angeschweisst).



Der Verlad ist fertig

Im Dezember 2000 wurde im Hafen Puerto Barrio in Guatemala im Zollhof einiges gestohlen:

- Alle Schlusslampen, Kabel wurden abgeklemmt und weggenommen.
- Alle Radios
- Alle in Kartons mitgelieferten Ersatzteile, Filter etc.
- Alle Kleider, die wir für die Armen gesammelt und mitgegeben hatten
- Neue Reserveräder des Inf.Anhängers, die allerdings zu keinem einheimischen Anhänger passen
- usw.



Zoll Guatemala 4M

Auf meiner Reise, die mich zuerst nach Costa Rica, dann nach Guatemala und Honduras führte, hatte ich 2 ½ Koffer mit 60 kg Lampen, Birnen, Ersatzteilen etc. dabei.

Gleichzeitig nach Guatemala wurde auch eine Lieferung nach **Honduras** auf einen Flat Track 40" Container verladen:

- 1 Steyr 22S31 6x4/4 Dreiseitenkipper mit Vorlaufachse

darauf teilweise zerlegt:

- 1 Saurer 2DM 4x4 Kipper

- 1 SIG Inf.Anhänger
- 1 Suzuki 4x4 für einen Anwalt, den ich kennengelernt hatte.
- Diverse Ersatzteile.

Alles, was wir konnten, haben wir angeschweisst und verriegelt. Trotzdem wurde auch hier im Hafenzoll von Puerto Cortés wacker gestohlen:

- Alle Schlussleuchten
- Die neu montierten Batterien
- Mitgelieferte Ersatzteile und Filter
- Radios, etc.

Mit diesen Risiken muss man in diesen Ländern leben lernen.

Meine Reise

Am 27.12.2000 war der Abflug nach Costa Rica. Dort angekommen hatte ich Besprechungen mit grossen Kaffeelieferanten.

Für meinen Mitsubishi Pajero, den ich aus der Schweiz nach Costa Rica exportiert hatte, erhielt ich endlich die Placas metalicas (Nummernschilder). Diese muss man ebenfalls gut befestigen wegen Diebstahl. Leider ging dem Pajero der Strom aus. Ich versuchte, bei Mitsubishi Import einen Austausch-Alternator zu erhalten, doch so etwas war nicht zu bekommen. Darauf versuchte ich es bei einem „Klütteri“. Dieser wiederum gab mir die Adresse eines Elektrikers, welcher den Alternator tiptop reparierte für 46 US\$. Seine Werkstatt hat er in einem alten Holzschopf. In der Wartezeit konnte ich gegenüber noch die Haare schneiden lassen für 2 US\$!

Costa Ricas Währung heisst „Colones“. 31'500 Colones entsprechen ca. 100 US\$. Honduras bezahlt mit „Limpiras“, Guatemala mit „Quetzales“. Alle Währungen sind vom US Dollar abhängig. Man muss von allen Währungen etwas dabei haben, auch US\$ und Plastikgeld.

Alle meine schweren Koffer nahm ich zuerst nach Costa Rica mit. Auf der Weiterreise kam noch ein weiterer dazu, mein Accordeon - eine Chromatische Record, die normalerweise in Costa Rica stationiert ist. Ich hatte via e-Mail Kontakt mit der Fluggesellschaft TACA aufgenommen. Ich bekam Anweisung, wie ich das Accordeon im Flugzeug zu transportieren hätte - nämlich müsste ich einen weiteren Sitz buchen. Aber die kannten Diesel Sepp schlecht! Ich stieg ins Flugzeug und teilte dem Chef de Cabine mit, dass ich eine Autorisation habe vom Señor (von mir erfundener Name). So habe ich das Accordeon im Ablagefach der Kabinencrew plaziert, was übrigens auch auf dem Rückflug funktioniert hat. Man muss sich einfach zu helfen wissen!

Am 2. Januar 2001 flog ich nach Guatemala. Eigentlich war vorgesehener Zielort San Pedro Sula in Honduras, aber dieser Flug hätte mehr gekostet als ein Flug nach Europa. Aus diesem Grund disponierte ich um und flog zuerst nach Guatemala, Retourticket für 345 US\$ + Flughafentaxe.

Dort angekommen kümmerte ich mich mit den Fahrern um die Fahrzeuge für Guatemala. Alle Lampen wurden wieder montiert. Beim 4CM entleerten wir den Dieseltank und alle Leitungen zur Reinigung. Dies alles auf eine Wiese, mit meinem mitgebrachten Werkzeug. Somit waren diese Fahrzeuge fahrtbereit.



Auslad August 2001, Guatemala

Am nächsten Morgen am 04. Januar um 03.00 Uhr früh fuhr der Chauffeur und ich per Jeep zur honduranischen Grenze über Chiquimula. Dort um ca. 11.00 Uhr holte uns ein anderer Fahrer ab. Ab der Grenze ging's ca. 3 Stunden per Jeep nach San Pedro Sula. Wir fuhr auf der Hauptstrasse, dort ist am meisten los, ein bisschen Industrie und viel Handel.

Die Fahrzeuge standen auf einer Wiese und wurden bewacht. Wir montierten die Räder des 2DM. Dazu wurde der Inf.Anhänger hinten unterstellt, damit ja nichts passiert. Die Leute fragten mich, wie ich den LKW abladen wollte. Ich hatte bereits ein nur 50 cm hohes Bord gesehen. Mit Aufkippen und allen Improvisationen wurde der 2DM jedoch problemlos



Bereitmachen der Fahrzeuge

abgeladen. Wir begannen die Fahrzeuge startklar zu machen. Batterien, welche gestohlen worden waren, mussten zugekauft werden. Leider stimmten die Masse nicht überein, aber es ging. Die Lampen mussten ebenfalls wieder montiert werden. Wir arbeiteten bis in die Nacht hinein und am folgenden Tag ging die Arbeit weiter. Zum Teil mussten neue Kabel eingezogen werden, weil Diebe diese irgendwo abgetrennt hatten. Um etwa 10 Uhr waren wir startklar.

Nachdem wir in der Stadt aufgetankt hatten, fuhrn wir weiter zu einem grossen Kiesunternehmen, dessen Besitzer ich zufällig von der Honduras Finca kannte. Seine Frau ist eine Tochter der Finca-Inhaberin. Wir überprüften alle Papiere nochmals und stellten fest, dass diese nicht in Ordnung waren (Fehler der Empfänger Firma). Nun gab es zwei Möglichkeiten: Zuzufahren mit dem Risiko, bei Polizeikontrollen die Fahrzeuge abgeben zu müssen (Beschlagnahmung) oder nochmals zu einer Inspektion ähnlich wie unsere MFK, um die Fahrzeuge zu zeigen. Also fuhrn wir um 14 Uhr zu dieser Stelle. Dort wurden Chassis- und Motornummern anhand eines Pausblattes kopiert (wie im alten Rom). Ich beschenkte die Leute mit Kugelschreibern und Schokolade, damit alles schnell geht.

Die Leute waren sehr freundlich, da sie schnell merkten, dass sie von mir lernen konnten. Bis alle Papiere okay waren, konnten wir die Fahrzeuge nicht verlassen (wegen Diebstahl). Um 18 Uhr war es schon dunkel. Ich fuhr mit dem Steyr und Inf.Anhänger (Accordeon an Bord) voraus, der 2DM hintennach. Zudem folgte uns ein Fahrer mit dem Jeep. Ich war die Strecke erst einmal am Vortag in der Gegenrichtung mitgefahren. Ich fuhr zu einem Restaurant, Menü einheimisch: Reis, Mais, Bohnen und Hühnerfleisch mit Gemüse. Nach dem Essen ging die Fahrt über die Berge - wie etwa bei uns der Julier - bis nach Copán Ruinas. Die Motorbremse, der Schalthebel und das Gaspedal waren immer in Bewegung. Unterwegs gab es zwei Polizeikontrollen, scharf bewacht mit grossen Knarren. Wir wurden befragt nach Ladung und Papieren, alles okay (Bemerkung: ich reise nur mit Kopien der Ausweise, Flugtickets, Geld und Pass bleiben, wenn nicht gebraucht, im Hotel-Safe). Ab Copán Ruinas, ein Ausflugsort um alte Maya-Ruinen zu besichtigen, fuhrn wir nach einem Kaffeestop gemeinsam weiter. Im 2. bis 4. Geländegang, über Felsen, schlechte Strassen, Bäche und Flüsse, auf und ab durch Dreck und Lehm, mit Pferden auf den Wegen, dauerte es 2 ½ Stunden bis zur Finca (30 km bei 0 bis 10 km/h). Solche Wege gibt es in der Schweiz nicht. Die Finca heisst Cisne und ist nahe an der Grenze zu Guatemala.

Dies war der erste Teil der abenteuerlichen Reise des Josef Wespe. Der zweite Teil folgt im Dezember!