

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer

Herausgeber: Oldtimer Club Saurer

Band: - (2003)

Heft: 47

Artikel: Caminhao Saurer 1911 coming home

Autor: Wespe, Josef

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037450>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Caminhao Saurer 1911 coming home

Josef „Dieselsepp“ Wespe¹

Geschichte des Caminhao Saurer 1911

Irgendwann in der Kolonialzeit ist ein

S A U R E R Tipo 3 TK

nach Brasilien exportiert worden²:

Merkmale:

Motor: 4 Zylinder; Benzinmotor

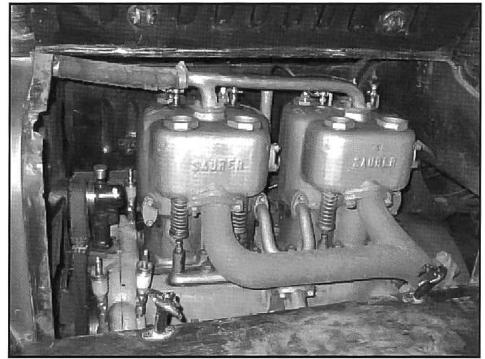
Tipo: AM - II

Getriebe: 4 Gänge

Kabine

Karosserie: brasilianisches Hartholz

*Em Pleno Funcionamento E condicoes de Andar
(in vollständigem, fahrbereitem Zustand)*



Das Fahrzeug wurde ca. 1910 oder 1911 von Saurer Arbon nach Rio de Janeiro, Brasilien exportiert.³

Ich habe mit Nelio Carvalheira versucht, die Geschichte (mehr oder weniger) zurückzuverfolgen, obwohl keine Unterlagen vorhanden sind.

Bis 1923 wissen wir nichts Genaues über das Auto und seine Besitzer. Aber vielleicht befinden sich im Saurer-Archiv noch die Export-Papiere, damit weitere geschichtliche Nachforschungen über dieses Fahrzeug gemacht werden können.

Mit dem Saurer LKW wurde in den Jahren 1923 bis 1935 in Rio de Janeiro gearbeitet. Der Besitzer war angeblich: SR. JOAO FERREIRA MAGNO. Der Saurer war im Einsatz um Baumstämme aus Edelholz (Mongo, Jacaranda. etc.) zu befördern. Die Holzstämme, die mit dem Schiff aus dem Amazonas zum Hafen von Rio

¹ Josef Wespe, genannt „Diesel-Sepp“

Obere Wart 5

Gätzberg

CH 9450 Altstätten

www.nfz-handels-ag.ch

colecao.camiones@bluemail.ch

² Toni Schäfer, ein weiterum bekannter Spezialist für alte Fahrzeuge, schreibt in seinem Bericht „Saurer – eine Automarke mit Tradition“ in der Gazette Nr. 38: „Die Fahrzeuge der Saurer Werke in Arbon wurden z.B. 1907 – 1909 auch nach Wien, Böhmen, Frankreich, Deutschland, Italien, usw., ja sogar bis nach Rio de Janeiro exportiert“. Im gleichen Bericht ist auch erwähnt, dass am 9. Mai 1908 das Fahrzeug AM III mit Motornummer 1569 und Chassisnr. 3610/63, ein Dreitönner, nach Dornbirn exportiert wurde. Unser Caminhao, Modell AM II hat die Motornummer 2916, und die Chassisnr. 13.585. Angesichts der damaligen Produktionsmengen ist also der auf den alten Fotos angegebene Jahrgang 1910 im Bereich des Möglichen. Es würde dem historischen Wert des Fahrzeuges aber auch keinen Abbruch tun, wenn es z.B. auf 1912 datiert werden müsste.

³ An der o. Hauptversammlung des OCS am 12. April 2003 erzählte Hans Hopf, ehemaliger Leiter Kundendienst der Firma Saurer: (1) 1981 habe sich ein Herr aus Brasilien bei ihm in Arbon gemeldet und ihm erzählt, er sei Besitzer eines uralten Saurer-Lastwagens; (2) Aufgrund einer alten Export-Landkarte sei es durchaus möglich, dass der Lkw den Jahrgang 1910 habe, denn in diesen Jahren seien bereits 92 Fahrzeuge nach Brasilien exportiert worden; (3) Eine Herkunft USA könne eher ausgeschlossen werden, da die entsprechenden Produktionsstätten in den USA erst 1911 entstanden seien. Weitere Information: Aufgrund der Motor- und Chassisnummer scheint jetzt, per Ende April 2003 festzustehen, dass der Caminhao Saurer in den ersten Monaten des Jahres 1911 in Arbon gebaut wurde. (Recherche Hans Hopf)

de Janeiro kamen, wurden auf den Saurer verladen und zum etwa 7 km entfernten Sägewerk transportiert. Die Stämme hatten ein Gewicht von 4,5 bis 5,5 Tonnen das Stück. Das Sägewerk befand sich an der Rua Riachuelo in Rio de Janeiro. Zu jener Zeit benutzte man für diese Arbeiten Pferdefuhrwerke, die Leistung mit dem Saurer war natürlich höher und konkurrenzlos.

Durch die starke Ausweitung der Stadt Rio de Janeiro (nach Sao Paulo die zweitgrösste Stadt in Brasilien) wurde das Sägewerk 1935 geschlossen. Über den Verbleib des Fahrzeuges war vorerst nichts bekannt.

Im Jahre 1967, anlässlich einer Fahrt nach Rio, ist Señor Nelio Francisco Carvalheira auf den genannten Saurer aufmerksam geworden. Er sah ihn als Ausstellungsstück bei einem Alteisenhändler in Rio de Janeiro. Da Sr. Nelio ein grosses Interesse an antiken Fahrzeugen hatte, wollte er das Fahrzeug von „Ferro Velho Do Fernando“ sofort kaufen. Aber Sr. Fernando, der Besitzer des Saurers, weigerte sich hartnäckig das Fahrzeug zu verkaufen, da es ihm als Aushängeschild und Lockvogel für seinen Handel mit Gebrauchtwaren diente.

Als Sr. Nelio im Jahre 1969 wieder einmal einen Versuch machen wollte, war zu seinem Bedauern "Ferro Velho do Fernando" geschlossen. Der Saurer war nicht mehr zu sehen. Seine Nachforschungen ergaben, dass der Alteisenhändler Fernando Konkurs gegangen war und niemand wusste etwas über den Verbleib des Saurers und des Händlers.

Im Jahre 1983 kaufte SR. Nelio Carvalheira einen Unimog Baujahr 1966, welcher in einem desolaten Zustand war. Für die Renovierung (System Brasil), auf der Suche nach Gebrauchteilen und einer Ladepritsche für den Unimog, sah er bei einem Altwarenhändler in Rio de Janeiro plötzlich den Saurer in einer Holzhütte stehen! Bei der Nachfrage, ob es sich um den Saurer von Fernando (dem Alteisenhändler) handle, wurde dies bestätigt und folgende Geschichte erzählt:



Der Caminhao „la Gioia de Fernando“ wird entdeckt

Beim Konkurs von "Ferro Velho do Fernando" wurde der Saurer von den Gläubigern beschlagnahmt (auf brasilianische Weise) und vom Gericht sichergestellt. Nachdem die gesetzliche Zeit von 10 Jahren ab-gelaufen war, und niemand so richtig wusste, was man mit dem Fahrzeug machen soll, wurde es dem Besitzer zurückgegeben.

Da aber Sr. Fernando, der Alteisenhändler, inzwischen verstorben war, hat sein Schwager den Saurer bekommen.⁴ Der Schwager war der Schrotthändler, bei dem Sr. Nelio den Unimog gekauft hatte! Nach langwierigen Verhandlungen, welche mehr als 6 Monate dauerten, war es Sr. Nelio Carvalheira gelungen, den Saurer zu kaufen. Das war 1984. Somit musste er 15 Jahre warten bis er endlich den Saurer kaufen konnte.

Sr. Nelio Carvalheira besserte Holzpritsche und Kabine des Oldtimers mit Edelholz aus Brasilien aus. Ebenso wurde das Fahrzeug wieder fahrbereit gemacht. Ab jetzt wurde das restaurierte Fahrzeug genutzt bei Exposicao (Ausstellungen), Festa de Peon Boiadeiro (Umzüge), Modeschauen sowie Industrie- und Gewerbeausstellungen. Der Erfolg war gross, das Fahrzeug stand immer im Mittelpunkt und war stets von Menschen umringt und bestaunt. Im Januar 2002 bei einer dieser Ausstellungen hat Sr. Jason Vogel, Reporter der grössten Brasilianischen Tageszeitung O GLOBO angeboten, eine Reportage über dieses spezielle Fahrzeug zu schreiben.

Diese Reportage wurde auf der Facenda (ist auf gut schweizerdeutsch Bauern- oder Weingut oder eben Kaffee Hof) von Nelio, dem letzten Besitzer gemacht. Die grosse Facenda mit Kaffee-Anbau, Kühen, Obstbäumen und Früchten, Zuckerrohr sowie einem Schwimmbad mit braunem brasilianischem Wasser war die letzte Station des Saurers, wo er inmitten der grossen Zuckerrohrschnaps-Holzfässer abgestellt war, was bestimmt der Grund für seine gute Konservierung war.

⁴ Im Bericht von Jason Vogel, dem brasilianischen Journalisten von oGlobo, steht des weiteren, dass der damalige Repräsentant von Saurer Carlos Schlösser hiess, und dass die Jahrgangangabe auf der Windschutzscheibe stand, als Nelio Carvalheira den Wagen in Rio wiederentdeckte. Auf der Scheibe stand: „Joia do Fernando – Saurer 1910“ (Originalfoto liegt vor).

Der auf der Facenda hergestellte Schnaps nennt sich:

Cachaca Carvalheira
Facenda Uniao Carvalheira
(Safra Especial)
Produto de Vassouras / Rio de Janeiro/ Brasil
(Vassouras liegt in der Region von Rio de Janeiro)

und wird für das bekannte Nationalgetränk Caipirina verwendet.

Bei dieser Gelegenheit hat der Zeitungs-Redaktor erzählt, dass es in der Schweiz einen Saurer Oldtimer Club gebe, der sich der Erhaltung der alten Saurer Fahrzeuge annehme. Er war auch der Meinung, dass der Saurer besser in diesem Club aufgehoben wäre. Jason Vogel hat eine Kopie des Berichts an den Saurer Oldtimer Club gesandt. Darauf wurden mit Herrn Ernst Willi Lang (ehemaliger Deutscher, beherrscht noch einigermassen die deutsche Schriftsprache) Kontakt aufgenommen. Willi Lang ist ein Freund von Sr. Nelio Carvalheira, er hat einen kleineren bis mittleren Industriebetrieb, in welchem er Türen, Elemente aus Kunststoff, etc. herstellt, die er in ganz Brasilien verkauft.

Der Kontakt war also zwischen Lang Willi (als Übersetzer für Nelio) und dem Saurer Oldtimer Club zustande gekommen. Die ganzen, fast ein ganzes Jahr dauernden Verhandlungen wurden zwischen Herrn Lang und Dr. Ruedi Baer, dem Präsidenten des Oldtimer Clubs, immer sehr sachlich und mit dem allergrössten Respekt geführt.

Als der Vertrag zustande gekommen war, wurde Don José Diesel (in Latino America auch Comandante genannt) angefragt, ob er aufgrund seiner Erfahrung mit den Latino-Ländern den erwähnten Saurer in die Schweiz zurückführen würde. José Diesel wohnt in Altstätten SG.

Der Präsident und der Schreibende waren sich dann auch bald einig.

Wie der Caminhao Saurer 1911 in die Schweiz zurückgeholt wurde

Sepp Diesel ist am Freitagmorgen um 07.00 Uhr, am 4. April 2003, am internationalen Flughafen in Rio von Sr. Nelio Carvalheira, Willi Lang mit Chauffeur (Bewachung) abgeholt worden. Er war schwer beladen mit

2 Koffern 62 kg
1 Rucksack 20 kg
Inhalt: Accordeon , 4 Spannset , Bindematerial, Käse, Schokoladen, etc.

Nach dem Geldwechsel am Flughafen ging die Fahrt mit einem älteren Ford Pick Up 4-Zylinder Diesel, ins ca. 150 km entfernte Vassouras. Hier wurde ich mit dem erwähnten Schnaps willkommen geheissen, so dass die Konversation in Portugiesisch, das ich erst 4 Wochen vorher gelernt hatte, reibungslos über die Lippen kam. Anschliessend hat man mich in ein gutes ländliches Hotel in Vassouras gebracht.

Vassouras hat ca. 40'000 Einwohner und eine medizinische Universität; es ist ein ruhiger und schöner Ort. Am Nachmittag wurde ich zur Fazenda eingeladen. Es sind von der Hauptstrasse ca. 8 km Natur- und Wiesen-Strasse. Dort stand der Saurer. Aber zuerst empfing uns der Duft vom Zuckerrohrschnaps, dann sahen wir den Saurer!

Der erste Augenschein, dann der Start. Ein Knopf für die Batterie (Magnetzündung). Ein Arbeiter schwang die Andrehkurbel, Nelio hatte seine Hand am Ansaug, um die Lufteinströmung zu dosieren und der Motor lief. Man bat mich, zu fahren. Da ich einen De Dion Button zu Hause habe, kannte ich den Ton des Motors und die Kulissen-Schaltung. Also fuhr ich das Fahrzeug ca. einen Kilometer auf der Naturstrasse. Darauf das gleiche mit dem Rückwärtsgang. Im schweren Boden ging die Lenkung entsprechend streng und ein bisschen Spiel in den Gelenken ist latino Art, oder nicht schmieren, weil ja Fett und Öl Geld kostet. Ich habe dann das Fahrzeug etwas gründlicher angeschaut und die starke Federung, das starke Chassis und den ganzen Antriebsstrang bewundert. Der Aufbau ist sehr solide und stark, ebenso die Kabine, alles aus Holz und kein Rost. Der erste Eindruck, wenn man Latein-Amerika kennt, war sehr gut. Man konnte nicht allzu weit fahren, weil der Kühler einen Wasserverlust hat, aber der Zustand generell ist für das Alter des Fahrzeuges und das Land, in dem es benutzt wurde, gut.

Vorne sind an der Vorderachse die Vollgummi-Profile zu ersetzen und die Holzspeichen zu reparieren. Hinten befindet sich an der linken Achse eine doppelte Vollgummi-Bereifung und auf der rechten Seite Single Vollgummi-Bereifung.

Wir haben dann noch eine 150 jährige Dampfmaschine für die Schnapsbrennerei funktionsfähig vorgefunden. Es gab Vieles zu sehen.



Am andern Morgen habe ich den Präsidenten angerufen (Zeitdifferenz im Sommer 5 Std.) und rapportiert. Er fragte mich: „Wie läuft der Motor?“ meine Antwort: „Ähnlich wie mein De Dion Button zu Hause“.

Am Folgetag, Samstag, fuhren wir wieder zum Fahrzeug. Es wurde nochmals gefahren, etwas weiter als am ersten Tag und viele Fotos gemacht. Am Abend war Festa grande in der Fazenda, eingeladen von Nelio Carvalheira. Drei einheimische Accordeon-Spieler und ein Gitarist spielten auf ihren sehr alten Instrumenten, welche etwa einen halben bis einen ganzen Ton verstimmt waren.

Auf Geheiss musste ich mit ihnen eine Weile spielen, was ich auch sehr gerne gemacht habe, war auch nicht schwer für mich. Hingegen kamen sie meiner Musik mit dur-Wechsel nicht nach. Die Musiker haben aber sehr aufmerksam zugehört und zugeschaut. Ich habe Ihnen dann Kassetten mit Schweizer Musik geschenkt, damit sie diesen Musikstil auch erlernen können.

Besonders gut war die freistehende Küche unter einem Vordach in Nelios Fazenda. Fleisch gibt es kein beseres, gekocht auf der Herdplatte mit viel Gemüse, Reis und Kartoffeln. Es wurde auch nach meiner Musik getanzt. Etwas später kam die Polizei-Streife – vier Mann (hier darf man auch mal in Uniform ein Bier trinken; Alkohol-Kontrollen gibt es hier nicht). Ich habe mich mit den Männern unterhalten und Fotos von Trucks

und der Schweiz weitergegeben, damit die Uniformierten einen guten Eindruck der Schweiz erhalten. Die darauffolgenden Tage waren wir mit dem Organisieren vom Transport, Verlad, etc. beschäftigt. Als wir nach einigen Tagen alle Papiere inkl. Despacho (Zoll) hatten, organisierten wir den Verlad und Transport zum Hafen.⁵



Der Caminhao Saurer wurde also in Vassouras auf Nelios Fazenda verladen, auf einen Abschleppwagen (Volkswagen 6x2 mit Cummins 210 PS Motor).

Im Hafen gab es ein Hin und Her. Zuerst mussten wir eine Bewilligung einholen, damit wir eintreten

⁵ Der Hafen Sepetiba befindet sich ca. 100 km südlich von Rio de Janeiro

konnten. Wir wurden von dem „Gerente“ des Hafens mit Mineralwasser in einem klimatisierten Raum begrüßt. Danach wurden wir mit Plaketten behängt. Es gab ein einfaches Mittagessen. Dann wurden wir für die Papierabfertigung in andere Büros geführt. Anschliessend konnten wir die Tore zum Hafen passieren. Ich hatte den Rucksack immer dabei mit Foto- und Filmkamera und auch noch Reservehosen sowie ein Überkleid. Wir konnten also nur mit guten Schuhen (Bergschuhe hatte ich an), langen Hosen und einem Helm eintreten bei dieser Hitze.

Nun kam der grosse Moment - wir haben vorher noch Spray und einen Kessel Fett und Benzin gekauft. Wegen der Staubstrasse habe ich die Konservierung erst im Hafen gemacht: Motor und Getriebe, alle Glanzteile und die Ketten mit Antirost Oil Spray eingespritzt. Anschliessend die Ketten mit der Hand eingefettet und das Kühlwasser abgelassen. Ich wollte einen Reservekanister Benzin aus Brasilien mitnehmen. Dies wurde aber nicht erlaubt. Ich habe ohne Trichter das Benzin in den Tank des Saurers geleert. Mit der Kipphydraulik des Abschlepp-Fahrzeuges wurde der Caminhao mit Hilfe der Seilwinde in den Container gefahren. Durch die Umdrehungen wurden dann die Kette und die Kettenräder komplett eingefettet. Es standen uns vom Hafen ca. 10Leute zur Verfügung, aber Kommandeure gab es nur einen el Suico Jose. Am Abend haben wir den Hafen verlassen und hatten von Hapag Lloyd den Schiffsnamen, Verladedatum und die Container Nummer. Alle Papiere hatte ich bei mir. Nun der Diesel Jose con muito Esperica non creo tudo, 50 % : Meine Erfahrung zeigte immer wieder, dass man Reserve einbauen muss und ich nur an 50 % der Geschichte glaube.



Die hektischen letzten Tage

Über die Semana Santa (Karwoche) flog ich nach Belo Horizonte (drittgrösste Stadt Brasiliens). Da wollte ich privat noch etwas unternehmen. Mit einem kleinen Mietwagen fuhr ich in das Land hinaus und habe die Natur bewundert. Ebenso habe ich in der Stadt Transportunternehmen vom Nah- und Fernverkehr sowie Bus-Unternehmer befragt.⁶

Am Donnerstag vor Karfreitag habe ich Hapag Lloyd angerufen und mich erkundigt, wann der Container in Hamburg ankomme? Die Antwort lautete: es bestehe noch ein Problem. Ich rief dann Nelio an. Er wiederum sagte mir, er wolle mir Ostern nicht verderben. Am Karfreitag flog ich also – leicht angespannt ob der Überraschungen, die auf mich harren, nach Salvador, einer sehr schönen Stadt und habe deren Geschichte studiert. Ich konnte auch in der Gegend um Rio de Janeiro alte sehenswerte, zum Teil restaurierte Fazendas ansehen. Aus der Zeit, als noch mit dem Kaffee Gegengeschäfte gemacht wurden bis nach Polen, Österreich, Frankreich Schweiz etc., habe ich 150- jährige Möbel, Geschirr, etc. gesehen - eine Maravilla.

Ich habe mit dem OCS-Präsidenten gesprochen und ihm die Situation erklärt. Meiner Meinung nach war das Problem, die „Propinas“, Schmiergelder in den Griff zu bekommen. Ruedi Baer war gleicher Meinung und hat mir mitgeteilt, dass er sich voll auf mich verlässt.

Rechtlich gehörte das Fahrzeug dem OCS, weil ich den Verlad am Hafen bezahlt habe und einen zumindest für die Schweiz rechtmässigen Vertrag bei mir hatte. Nach der Nachricht vom Hafen flog ich gleich nach den Ostertagen nach Rio de Janeiro. Der erste Kontakt mit Nelio ergab, dass der Zoll eine Forderung von \$ 10'000.- stellte, weil kein Fahrzeugausweis vorhanden war und ebenso keine Import-Papiere aus dem Jahre 1910?? Zwar habe ich dies im voraus schon von der Schweiz aus geschrieben, dass ich Fahrzeugausweise brauche. Es wurde damals jedoch verneint. Nelio ist ein guter Akteur. Er kennt den Polizei- und

⁶ Die Bus-Unternehmer im Stadtverkehr machen ca. 11'0000 km pro Jahr / Erlös ca. 72'000 \$. Ein Fahrer kostet ca. 150 \$ pro Monat, ein Lehrer, Zöllner, Polizist ca. 70 - 130 \$ pro Monat. Der Dieselpreis liegt bei ca. Sfr. 1.-. Beim Fern- und Nahverkehr mit Lastzügen ist die Lage ähnlich. Es herrscht eine sehr schlechte Situation in Brasil. Fahrzeugindustrie: 70 % Europäer, d.h. es werden PKW wie VW inkl. Käfer und die alten Busse von Fiat, Peugeot, Mercedes und andere produziert. Man sieht eher kleinere, günstige Fahrzeuge auf der Strasse. Nutzfahrzeuge: Mercedes stellt pro Jahr 12'000 Fahrzeuge her (Bus Chassis und Nutzfahrzeuge), VW Volkswagen ist Nummer 2 in Brasil mit Bus Chassis und Lkw ab 150 PS mit Cummins Motoren, Volvo, Scania und Ford haben alle Herstellungswerke in Brasilien. Bus: Marcopolo ist der grösste Hersteller und exportiert ca. 5'000 Einheiten.

MFK-Chef gut. Es wurde ein Nachtessen vereinbart und der Ausweis mit der Nummer des Kontrollschildes eines ehemaligen Ford Lkws von Nelio ausgestellt. Dieses Problem war nun vom Tisch.

Es tauchte jedoch ein *zweites Problem* mit der Polizei sowie Steuerbehörde auf. Ich hatte mich nicht nur mit Nelio, sondern auch mit anderen einheimischen Leuten in Kontakt gesetzt und mich immer wieder beraten lassen. Ich hatte auch Kontakt zu Anwälten vom Gobierno. Eine falsche Handlung und das Fahrzeug wäre beschlagnahmt worden. Diese Beamten haben grossen Einfluss. Also freundlich, nett, anständig bleiben und Ruhe bewahren, ist die beste Taktik. Ich war in einem sicheren Hotel, welches mir Nelio an der Copacabana empfohlen hatte und wartete auf die Personen, mit welchen ich um 12.00 Uhr einen Treff vereinbart hatte. Jedoch erhielt ich um ca. 17.00 Uhr einen Zettel unter der Tür zugeschoben, dass aufgrund eines Telefonats der Treff auf 20.00 Uhr verschoben werden müsse. Ich hatte eine grosse Verantwortung gegenüber dem OCS, war natürlich sehr zabilig und konnte auch nicht mehr gut schlafen.

Am Mittwoch nach Ostern war in Rio Kirchenfeiertag und alle Büros hatten geschlossen. Ich nutzte die Zeit und besichtigte die Gegend um den Zuckerberg und das Rio Kreuz. Es herrschte grosse Spannung - jeden Tag etwas Neues! Am Samstag hatten wir wieder eine Besprechung mit Nelio. Die letzte Aushandlung mit dem Fiscal (Steuerbehörde) sei \$ 3'500.-. Ich habe mich mit dem OCS-Präsidenten verständigt und ihm mitgeteilt, dass wir keine andere Chance hätten, als zu bezahlen. Er sagte O.K., und ich habe immer alles notiert. Die Angelegenheit mit der Steuerbehörde war eine Sache von Nelio und nicht vom OCS. Nelio hat mir bestätigt, wenn wir die \$ 3'500.- bezahlen, werden mir am 28. April am Hafen alle Papiere und den Verladungsausweis bekommen. Es kam dann Sonntagnacht ein Vertrag teils deutsch, teils portugiesisch. Er wollte alle \$ 3'500.- auf einmal. Nachts habe ich dann Nelio zu Hause angerufen und mitgeteilt, dass er jetzt Wort halten müsse.

1. Nach Erhalt aller Exportpapiere und dem Verschiffungsnachweis bezahle ich Dir nach Rückkehr vom Hafen in Rio de Janeiro \$ 2'000.-
2. Nach Vorweisung der Belege die restlichen \$ 1'500.-, wenn das Fahrzeug in der Schweiz ist.

Es brauchte dann noch eine grosse Überredungskunst. Am Montag fuhren wir zu viert wieder zum Hafen, Büro um Büro wurde abgeklappert. Um 16.55 Uhr, also 5 Minuten vor Schluss habe ich dann die Dokumente erhalten. Ich hatte wieder einen Schiffsnamen und eine Verladebestätigung vom 29.04.03 bekommen. Nun hoffte ich, dass es klappen wird. Wir fuhren zurück nach Rio de Janeiro (jeder Weg mehrere Stunden).

Am Vorabend hatte ich die Polizei gefragt, wo es einen 24 Std.-Automaten gebe, um mit meiner Mastercard Visa Geld zu wechseln. „Im Bingo“ (Casino) sagte die Polizei, das hatte ich noch am Sonntagabend getestet.

Nun holte ich aus dieser Kiste mit zwei verschiedenen Karten 4 x 1000 Reas zum Kurs 2.99, den Rest habe ich in meinem guten grossen Hotel mit Traveller Check gewechselt zum Kurs 2.75. Also auch die Hotels wollen Geld verdienen. Ca . um 23.00 Uhr war die Sache erledigt. Ich musste einen neuen Flug suchen und buchen bei Swiss, die andern waren alle ausgebucht. Hin und zurück war billiger als one way.

BRASIL

Am 22. April 1500 ging der portugisische Seefahrer Pedro Alvares Cabral an der Küste des Staates Bahia, wo heute der Ort Porto Seguro liegt, an Land. Dieses Datum wird als Entdeckungsdatum gefeiert. Den Namen Brasil erhielt das Land wegen eines Baumes aus feurrotem Holz "Pau Brasil", der an der Küste gefunden wurde.

Die Stadt Salvador Bahia war seit 1549 die erste Hauptstadt des Landes (jose hat diese Stadt besucht) Später war es im Jahre 1753 Rio de Janeiro. Seit 1960 ist es Brasilia.

Mit 8.513.844 km² ist Brasilien flächenmässig das fünftgrösste Land der Welt - es gibt 5 Regionen:

Regiao Norte mit Amazonas Gebiet von 3.898.502 km²

Regiao Sudeste wo ich war, inkl. Vassouras, Belo Horizonte und Rio de Janeiro hat eine Fläche von 924.935 km², Sao Paulo, die am stärksten besiedelte Fläche

Regiao Bahia mit Salvador, wo ich auch war 1.548.672 km²

Regiao Sul mit Porte Alegre, Santa Catarina 577.723 km²

Regiao Centro oeste, wo auch die jetzige Hauptstadt liegt, 1.602.133 km²

Bevölkerung: Man schreibt und spricht von 140 Mio. (ich habe sie nicht gezählt)

Gegenwärtig deckt die Produktion von Nahrungsmitteln, Industriegütern und Erzen in hohem Maße die Bedürfnisse des Binnenmarktes.

Der Amazonas ist der grösste Fluss der Welt mit einer Wasserabgabe von 80'000 m³ pro Sekunde. Der Transport erfolgt hauptsächlich auf den Strassen. Auffallend für den Schreibenden: Die Fahrzeuge sind generell sauberer als im übrigen Latino America mit den Abgasen. In Rio de Janeiro bin ich sogar in gasbetriebenen Taxis gefahren. Als ich sie über Gas befragte, kam nichts heraus. Der Transport der Erze wird auf dem Schienennetz betrieben. 3 Lokomotiven mit 100 4-Achser Wagons à ca. 20-30 m³, je nach Erz, wird zu 95 % auf den Schienen Güter befördert. Der Bus-Verkehr ist sehr gut (mit mehr oder weniger guten Bussen).

Die Armut ist gross. Es gibt wenig reiche Leute. Der Mittelstand ist klein. Ein Lehrer oder Polizist, welcher 70-150 \$ verdient, wird nicht reich. Es reicht fürs Überleben. Die Brasilianer sind sehr sozial. Das heisst, der welcher etwas verdient, unterstützt den Rest der Familie inkl. Grossmutter, Brüder und Schwestern. An die Uni können nur diejenigen, welche einen reichen Vater haben. Die Kaffee-Barone sind auch arm geworden, weil der Kaffee am Weltmarkt nichts mehr wert ist. In Hamburg kostet der Kaffee ungeröstet Sfr. 3.50/kg, bei uns fertig geröstet und abgepackt bis Sfr. 18.-. Die Händler verdienen zusammen mit den Röstern und Vermarktern viel. Die Arbeiter während der Saison hingegen höchstens ca. 3.- \$ pro Tag. Die wirtschaftliche Lage ist sehr schlecht in ganz Brasilien. Letztes Jahr wurde die Währung 40 % abgewertet zum Leid anderer Latino Kaffee Exporteure.

Nelio Carvalheira war ein Unternehmer der zweiten Generation im Baumaterial-Handel. Es waren ca. 30 Filialen. Aber der schlechte Geschäftsgang zwang ihn, diesen Bereich zu schliessen. Wie schon erwähnt, die wirtschaftliche Lage in Brasil ist schlecht. Nelio besitzt noch viele Ländereien, Fazendas, welche leider auch viel weniger wert sind als auch schon. Nelio hat in seiner Fazenda einen Schmalspur-Zug, 2 Lokomotiven, welche er auch verkaufen will. Nelio ist ein guter Freund, der mich nie sitzen gelassen hat. In den letzten Tagen hat er auch noch den Unterschied „Zeit und Pünktlichkeit“ von Schweiz und Brasilien über Jose kennengelernt. Ich war auch zu einem Festessen in seinem Haus eingeladen. Nelio war früher mal in Lech am Arlberg Skifahren, als der Kaffee noch höheren Wert hatte. Nelio war sehr kooperativ mit Jose. Wir werden mit NELIO CARVALHEIRA den Kontakt aufrechterhalten. Er hat bis zuletzt mit seinem brasilianischen Flair geholfen, dass das Fahrzeug Brasilien doch noch verlassen konnte.

Hier noch ein kleiner Ausschnitt aus einem Originaltelefax von Nelio Carvalheira und Willi Lang an Ruedi Baer:



NACHDEM SR. CARVALHEIRA SICH DANN ANFANG 2003 SCHWEREN HERZENS ENTSCHEIDET HAT ZU VERKAUFEN, WURDE DAS GESCHÄFT ABGESCHLOSSEN UND HERR JOSEF WESPE "DIESEL SEPP" KAM NACH BRASILIEN UM MIT SEHR GROSSEM FACHWISSEN UND ERFAHRUNG DEN OLDTIMER IN SEINE HEIMAT ZURÜCKZUFÜHREN.

SR CARVALHEIRA UND SR. LANG SIND SICHER DASS ER DORT DER NACHWELT IN SEINER ORIGINALFORM ERHALTEN BLEIBT UND EINER GROSSEN ZAHL VON LEUTEN ZUGÄNGLICH GEMACHT WIRD. WIR WÜNSCHEN DEM OLDTIMER NOCH VIELE LANGE JAHRE UND EINEN "BOM DESCANSO"

NELIO CARVALHEIRA UND WILLI LANG
VASSOURAS, BR, 11. APRIL 2003