

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 31 (1955-1956)
Heft: 5

Artikel: Städte im Urwald : meine kühnsten Jugendträume wurden übertroffen
Autor: Künzli, Gotthard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1072295>

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: 15.02.2026

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

Städte im Verwald



Der Verfasser

Meine kühnsten Jugendträume wurden übertroffen

VON ING. GOTTHARD KÜNZLI

Als 14jähriger Bauernbub mußte ich in Aarburg täglich zweimal mit einem Milchkarren in die Molkerei fahren. Damals befand sich gerade eine Eisenbetonbrücke über die Aare im Bau. Tag für Tag machte ich mit meinem Milchkarren einen Umweg, um die Arbeiter zu bestaunen, die an den Gerüsten herumkletterten und den energischen Bauführer zu bewundern, der seine Anordnungen bloß so aus dem Ärmel zu schütteln schien.

Ich versäumte dabei viel Zeit. Das trug mir vom Bauern manches Donnerwetter ein. Ich ließ diese kalt über mich ergehen. Auch die Strafen meines Lehrers meiner Verspätungen wegen, konnten mich nicht hindern, im Betrachten des fortschreitenden Brückenbaues meine täglichen Pflichten immer wieder zu ver-

gessen. Sogar der Ausspruch des Lehrers, ich sei der dümmste Schüler, den er seit 25 Jahren unterrichtet habe, ließ mich unerschüttert.

Die Eindrücke dieses Brückenbaues entschieden über meinen Lebensweg. Der Wunsch, auch einmal Brücken zu bauen, wurde mir zu einer fixen Idee. Allerdings handelte es sich zunächst nur um einen Traum, den ich niemandem verraten durfte, wenn ich nicht ausgelacht werden wollte.

Der Taugenichts

Nach dem achten Schuljahr steckten mich die Eltern in eine Maschinenfabrik in Olten. Hier sollte ich in vier langen Jahren an der Hobelbank Modellschreiner lernen. Drei Monate hielt ich aus, dann lief ich davon. Die



Die werdende Stadt Rosario

Hilfsarbeiten, die ich daraufhin in verschiedenen Fabriken verrichtete, sagten mir ebenso wenig zu. Ich konnte nirgends ausharren. Schließlich war ich allgemein als ein großer Taugenichts verschrien, von dem niemand mehr etwas Rechtes erwartete. Man sah mir ja nicht an, daß ich im Geiste dauernd Brücken baute.

Der erste bescheidene Schritt meinem fernen Ziel entgegen war, als ich mit 17 Jahren bei der Firma Locher am Stauwehrbau Olten-Gösigen Handlangerdienste leisten konnte. Allerdings fesselten mich die mir obliegenden Verrichtungen wenig, und ich beschäftigte mich mehr mit Problemen, die völlig außerhalb meines Arbeitsbereiches lagen. Das mußte sich rächen. Eines Tages wurde ich denn auch vor die Türe gestellt.

Nun zog es mich ins Welschland. Als der erste Weltkrieg ausbrach, suchte man im Kanton Freiburg und im Wallis nach Kohle. Sofort war ich dabei. Zuerst als Handlanger, bald darauf als Mineur. Das Vordringen unter die Erde begeisterte mich derart, daß ich dabei wohl zum erstenmal im Leben meine ganze Kraft einsetzte.

An diesem Posten traf ich auf einen Mineurcheff, einen Italiener, der nicht einmal schreiben konnte, aber sein Fach wie wenige verstand. Er verstand auch mich und setzte mich nach kurzer Zeit immer bei der härtesten Arbeit ein. Das war gerade, was ich mir wünschte.

Als nach Kriegsende die Kohlenminen eingestellt wurden, meldete ich mich als Caissonmineur an einem Brückenbau bei Genf, der da-

mals von der Firma Zschokke AG errichtet wurde. Mein Glück schien mir vollkommen, als ich die Anstellung erhielt. Endlich konnte ich, wenn auch nur als Arbeiter, an einem Brückenbau mitwirken. Ein freundliches Geschick wollte es, daß ich hier ebenfalls, diesmal in Ingenieur Fricker, einen Vorgesetzten fand, der mich beachtete. Er übertrug mir bald die Leitung der Caissonarbeiten. Ich hatte die Pfeilergründungen unter dem Wasserspiegel zu überwachen.

Ich ergänze mein Schulwissen am Technikum und fahre nach Afrika Nach der Fertigstellung der Brücke arbeitete ich einige

Zeit am Umbau im Hauenstein-Basis Tunnel. Darauf entschloß ich mich, eine Maurerlehre anzutreten. Da mir inzwischen klar geworden war, daß ich, um mein Ziel zu erreichen, unbedingt noch ein Technikum besuchen mußte, machte ich mich daran, außerhalb der Arbeitszeit in Privatkursen nachzuholen, was mir an Schulwissen fehlte. Im Jahre 1923 bestand ich die Aufnahmeprüfung am Technikum Burgdorf. Während der Technikumsferien arbeitete ich regelmäßig bei irgendeinem Bauunternehmen, um meine praktischen Kenntnisse zu erweitern. Die hohe Einschätzung der praktischen Arbeit hat sich in meinem Leben günstig ausgewirkt. Es kam mir auch immer zugut, daß ich von früher Jugend an ein leidenschaftlicher Berggänger war, mich in Ski- und Velofahren trainierte und schon von 15 Jahren an bei den Pontonieren mitmachte.

Im Frühling 1926 las ich in der Zeitung ein Inserat, in dem eine Stelle als Bauführer an dem Bahnbau Mabadi-Leopoldville in Belgisch-Kongo ausgeschrieben wurde. Die Aussicht, in einem fremden Erdteil arbeiten zu können, lockte mich unwiderstehlich. Ich bewarb mich mit Erfolg und unterbrach darauf mein Studium.

Der Vertrag wurde für zwei Jahre abgeschlossen. Gerade bei dem Umgang mit den Schwarzen, die zum Teil selbst mit den primitivsten Werkzeugen unvertraut waren, bewährte sich meine eigene Erfahrung in solchen Arbeiten. Hier in Afrika kam auch mein Abenteuergeist bei damals noch gefährlichen Jagden auf Großwild auf seine Rechnung.

Nach Ablauf des Vertrages kehrte ich in die Schweiz zurück, um meine Studien zu beenden. Im Herbst 1928 machte ich das Diplom als

Tiefbautechniker. Noch im gleichen Jahr erhielt ich eine Stelle als leitender Bauführer bei einer Fabrikanlage, die von der Firma Züblin in Belgien ausgeführt wurde. Dort traf ich einen Auslandschweizer von Format, Dipl. Ing. *Plüss*, einen Aargauer, bevollmächtigter Direktor der Firma Züblin. Diesem Manne habe ich wegen seines ungewöhnlichen Organisations-talentes und seiner technischen Fähigkeiten, die ich mir zum Beispiel nahm, viel zu verdanken. Leider starb er schon mit 45 Jahren.

Nach Beendigung der Arbeit in Belgien schloß ich mit der gleichen Firma, für die ich zum erstenmal nach Afrika gegangen war, einen Vertrag nach Ruanda Urundi im nördlichen Tanganjika-Seegebiet ab. Hier hatte ich nun drei Jahre lang Brücken und Straßen für den belgischen Staat zu bauen. Ich war in meinem Element. Es bot sich mir hier auch Gelegenheit, selber Brücken- und Straßenbauprojekte zu bearbeiten.

Rückschlag in der Schweiz und Reise nach Brasilien

Im Jahre 1932 lief mein Vertrag ab. Ich konnte im Ausland keine Arbeit mehr finden, denn inzwischen war die bis heute nicht vergessene wirtschaftliche Weltkrise ausgebrochen. Es blieb mir nur übrig, in die Schweiz zurückzukehren.

In den drei Jahren meines Aufenthaltes in Afrika hatte ich zwischen 30 000 und 40 000 Schweizer Franken erspart. Damit beteiligte ich mich in der Schweiz an einer kleinen Bau-firma. Diese wurde jedoch wegen des Todes des Inhabers aufgelöst, und ich verlor den größten Teil meines Ersparten.

Daraufhin beschloß ich, mit dem Rest meiner Mittel, ungefähr 6000 Franken, nach Südamerika auszureisen. Der unmittelbare Anlaß war, daß mich eine Auswanderungsgesellschaft mit Sitz in St. Gallen beauftragte, dort die Auswanderungsmöglichkeiten für Schweizer zu studieren und zu organisieren, allerdings auf meine Kosten. Das war im Jahre 1936.

Nach einigen Wochen, die ich in Argentinien verbrachte, reiste ich nach Brasilien weiter, um dort die Einwanderungsmöglichkeiten aus der Schweiz zu studieren. Ich überzeugte mich, daß eine Masseneinwanderung aus unserem Lande nicht in Frage kam, weil sich der Schweizer mit seinem hohen Lebensstandard nicht als Siedler im Urwald eignet. Das berichtete ich in die Heimat. Vor allem interessierte mich das

neu aufgeschlossene Gebiet im Norden des brasilianischen Staates Paraná. So sehr mich die *Aufbauarbeiten*, die dort geleistet wurden, interessierten, gelang es mir nicht, eine mir geeignet scheinende Arbeit zu finden. Etwas über ein Jahr war ich für verschiedene Firmen bei Landvermessungen tätig. Dann sattelte ich mein Pferd und gelangte nach einem wochenlangen Ritt durch Urwälder, die gelegentlich von Siedlungen abgelöst wurden, in die Stadt Sao Paulo.

Eine schicksalshafte Begegnung In einem kleinen Städtchen, Prudente, mit damals ungefähr 7000 Einwohnern, machte ich halt. Dort erkannte mich in der Bar eines

Österreichers, mit dem ich mich auf Deutsch unterhielt, ein *Brasilianer* an meiner Sprache als Schweizer. Er erzählte mir, daß er als Sohn des brasilianischen Konsuls in Zürich aufgewachsen und dort das Polytechnikum besucht habe. Nach seinem Ingenieurstudium war er in die brasilianische Marine eingetreten, er hatte es bis zum Admiral gebracht und war nun wohl schon lange pensioniert. Der Admiral fand großen Gefallen an mir. Wir kamen öfters zusammen. Bald einmal stellte er mich einem ihm befreundeten brasilianischen Ingenieur vor. Dieser faßte sofort Vertrauen in mich. Die Begegnung wurde für mich von entscheidender Bedeutung. Mit ihr begann eine bis heute dauernde Freundschaft, die den Ausgangspunkt meiner beruflichen Erfolge bildete.

Da musste ich lachen . . .

Herrliche, sonnendurchflutete Wintertage im Engadin lagen hinter uns, und unser Geist wandte sich wieder — noch auf der Fahrt — in vermehrtem Maße eigenen und auch Welt-sorgen zu. Liebenswürdige Mitreisende aus Hamburg waren mit uns bald in die tiefstinnigsten Gespräche verstrickt, und so konnten wir es kaum glauben, als wir schon in Chur waren und den Zug zu wechseln hatten.

Lange war unseres Beisammenseins nicht mehr; denn wir wollten in Bad Ragaz noch einen Besuch ausführen. Nach Landquart rüsteten wir uns in dem überfüllten Zuge langsam zum Aussteigen und gedachten wehmütig der Sonne, während hier unten ein Gemisch von Nebel, Regen und Schneetreiben herrschte, welches einem jegliche Aussicht nahm. Endlich hielt der Zug, und wir drückten uns mit unserem Gepäck durch die Gänge . . . nur um zu sehen, daß die Waggontüre auf der Bahnseite vollständig mit Koffern und Taschen verlegt war. Was tun? Wir eilten durch einen weitem Wagen. Auch hier alles verstopft. Wir bekamen's mit der Angst zu tun, und ich drückte daher resolut die linke Türe auf, von wo ich über eine steile Böschung hinunter sah. Zeit zum Überlegen war keine mehr. Ich «kletterte» aus dem Wagen, ein Koffer kollerte bereits den Abhang hinunter, und ich war gerade dabei, meiner Frau aus dem Zug zu helfen, als dieser sich wieder in Bewegung setzte. Trotzdem gelang das Unternehmen doch noch, und wir gratulierten uns unten am Bahndamm, während der Zug langsam in der Ferne verschwand.

Das Lachen kam nachher, als wir feststellten, daß wir mit unserem Gepäck . . . auf freiem Felde standen, wo der Zug wahrscheinlich wegen eines verschlossenen Signals kurz angehalten hatte. Nach Bad Ragaz sind wir dann doch noch gekommen, allerdings zu Fuß und «wie aus dem Wasser gezogen».

* * *

Der brasilianische Ingenieur überraschte mich kurz darauf mit seinem Vorhaben, mitten in den Urwald eine Stadt zu bauen. Ich sollte sie projektieren und später abstecken.

Nach einigen Wochen legte ich das Projekt für die auf ungefähr 50 000 Einwohner berechnete zukünftige Stadt vor. Mein Auftraggeber zeigte sich befriedigt. Aber das Vorhaben wurde zunächst zurückgestellt. Den Ingenieur beschäftigte ein neuer Plan. Er wünschte von mir das Projekt für eine Stadtkirche von Presidente Prudente. Ich nahm die Arbeit sofort in Angriff. Mein Projekt wurde gutgeheißen. Ich erhielt den Auftrag, unter der Verantwortung des Ingenieurs die Leitung des Kirchenbaues zu übernehmen.

Ich hole meine Braut nach Brasilien Bevor ich an die Ausführung ging, wollte ich in die

Schweiz zurück. Der Augenblick war gekommen, wo ich es verantworten konnte, meine Braut nach Brasilien zu holen. Ich war nämlich seit dem Jahre 1935 mit einer Stadtbernerin verlobt. Am Neujahrstag 1939 kam ich über Rotterdam in Basel an. Im März befand ich mich mit meiner Frau schon wieder in Presidente Prudente. Zu meiner großen Freude lebte sie sich außerordentlich rasch und gut in die brasilianischen Verhältnisse ein.

Nach meiner Rückkehr erwarteten mich mehrere angenehme Überraschungen. Mein Freund, der Ingenieur, der übrigens mit dem damaligen Gouverneur von Sao Paulo verschwägert war, hatte während meiner Abwesenheit beschlossen, das Urwaldprojekt auszuführen. Mit dem Bau der von mir projektierten Kirche konnte begonnen werden. Außerdem wünschte die Stadtverwaltung von Presidente Prudente auf die Empfehlung meines Freundes, daß ich die Leitung ihrer bautechnischen Abteilung übernehme. Es versteht sich, daß ich dazu gerne bereit war.

Vorerst aber harrte meiner eine andere dringlichere Aufgabe. Kurz vor meiner Rückkehr hatten gewaltige Niederschläge eine große Zahl Brücken weggerissen und die wenigen Straßen des damals annähernd 8000 Quadratkilometer großen Gemeindewesens waren fast unbrauchbar geworden. Die Ernte stand vor der Tür. Wenn nicht in kürzester Zeit Abhilfe geschaffen wurde, mußten unabsehbare Folgen eintreten.

Durch die Erstellung von Notbrücken und

Umführungen provisorischer Straßen gelang es zunächst, die Ernte zu retten. Im Laufe von drei Jahren bauten wir dann mehrere 100 Kilometer neue Straßen und etwa 20 Brücken.

Wie eine Stadt im Urwald entsteht

Bei der Errichtung der ersten von mir projektierten Stadt im Urwald ging es folgendermaßen zu: Mein Auftraggeber, der Ingenieur, hatte sich mit noch drei anderen Großgrundbesitzern zusammengetan, die für die Stadt Boden zur Verfügung stellten. Wichtig war, einen verkehrstechnisch günstigen Ort zu wählen. Wir entschieden uns, die neue Stadt ungefähr 70 Kilometer nördlich von Presidente Prudente, etwa 120 Kilometer östlich vom Strome Paraná, 70 Meter nördlich von der Stadt Araçatuba und 100 Kilometer von der Stadt Marilia anzulegen, auf der Wasserscheide zwischen dem Rio de Beie und Rio Aguapei.

Da Presidente Prudente mit Sao Paulo bereits mit einer Eisenbahn verbunden war, ebenso Marilia, so durften wir damit rechnen, daß die Eisenbahn künftig über die Wasserscheide, also bei unserer neuen Stadt – sie sollte Lucelia heißen – durchgeführt würde.

Vorläufig waren Araçatuba und Presidente Prudente mit einer Piste, das heißt, einem bei gutem Wetter befahrbaren Weg, verbunden, welche durch den für die neue Stadt vorgesehenen Standort führte. Auch zwei andere Pisten kreuzten sich bereits an jener Stelle.

Zuerst wurde von mir unter Mithilfe von etwa 20 brasilianischen Arbeitern das Land topographisch aufgenommen und der Kurven- und Höhenplan gemacht. Daraufhin erfolgten die Rodungsarbeiten des Urwaldes, d. h. das Umlegen der Bäume, das Verbrennen des Holzes, nachdem man dieses zuerst 3 bis 4 Monate trocknen gelassen hatte. Das Nutzholz – ungefähr 10 % – wurde herausgesägt, verarbeitet oder als Rohstämme verkauft.

Bei der Absteckung der vorgesehenen Stadt wurde zunächst Raum für die Eisenbahn reserviert, die später hier durchführen sollte. Auf beiden Seiten der supponierten Geleise wurde je ein Streifen von ungefähr 150 Meter Breite für Industriegebiet bereit gehalten. Anschließend daran wurden die Geschäftsviertel abgesteckt. An diese schlossen sich Wohnquartiere an, für die meistens Einfamilienhäuser vorgesehen waren.

Die neue Stadt wird bevölkert Schon während die Rodung noch im Gange war, führten die Gründer eine große Werbung durch, um die Stadt zu bevölkern. Ein Teil der Häuser wurde von den Gründern der Stadt erstellt, bevor Interessenten für diese vorhanden waren. Diese wurden dann billig angeboten, zum Beispiel ein Baulos von 800 Quadratmeter für 75 Schweizer Franken. Eine zweite Möglichkeit, die Leute anzulocken, war, zu einem sehr bescheidenen Preis Boden innerhalb des Stadtgebietes unter der Bedingung anzutreten, auf diesem Boden innerhalb von sechs Monaten ein Haus zu bauen.

Innerhalb eines Jahres fanden sich einige tausend Einwohner. Die ersten Siedler waren größtenteils Bauern, die in der Umgebung der Stadt Mais, Bohnen, Kartoffeln und Reis pflanzten. Andere trieben Holzwirtschaft. Auch Handwerker aller Art, Maurer, Schreiner, Zimmerleute, die beim Bau der Stadt Arbeit fanden, stellten sich ein. Diese zogen Bäcker, Metzger, Lebensmittelhändler und andere Ladenbesitzer, Wirte und Coiffeure nach. Bald waren auch ein Arzt und ein Zahnarzt zur Stelle.

Es entstanden Sägereien, Reismühlen, kleinere Fabriken zur Baumwollbearbeitung, Importeure und Exporteure ließen sich nieder.

Anfänglich hatte sich jeder Eigentümer der zunächst meist einstöckigen Holzhäuser selbst mittels eines Ziehbrunnens mit Wasser zu versehen. Drei Jahre nach der Gründung der Stadt bekam ich den Auftrag, eine Wasserversorgung und eine Kanalisation zu projektieren. Heute, 16 Jahre nach der Gründung, hat Lucelia gegen 15 000 Einwohner und auf dem ganzen Siedlungsgebiet leben ungefähr 35 000 Menschen. Die Wasserversorgung ist da, die Kanalisation befindet sich in Arbeit.

Neue Aufgaben Lucelia blieb nicht die einzige Stadt, die ich projektierete. Im Laufe des Jahres 1942 übernahm ich die erste technische Bearbeitung eines neuen Siedlungsgebietes von 240 Quadratkilometer Urwald, das wiederum zuerst kartographisch aufgenommen werden mußte.

Es sollten dort drei Ortschaften erstellt werden und das ganze Gebiet in Siedlungslose von 20 bis 30 Hektaren eingeteilt werden. Heute leben dort, wo vor der Erschließung weniger als hundert Menschen ihre Nahrung finden konnten, annähernd 20 000 Einwohner.

Im Jahre 1945 drang ich zum erstenmal über den Paranastrom in den 1 260 000 Quadratkilometer großen brasilianischen Staat Matto Grosso vor, um ein Gebiet von rund 700 Quadratkilometer Urwald zu erschließen.

Als mein Ingenieurfreund im Jahre 1947 zum Präfekten von Presidente Prudente gewählt wurde, betraute er mich mit dem Ausbau und der Asphaltierung des gesamten Straßennetzes der inzwischen auf 50 000 Einwohner angewachsenen Stadt Presidente Prudente. Zu jener Zeit stand ich also wieder im Gemeindedienst. Da aber in Brasilien ein Präfekt erst nach Ablauf von vier Jahren wiedergewählt werden darf, übernahm ich in der Folge wieder ausschließlich privatwirtschaftliche Aufträge, Katasterarbeiten und topographische Aufnahmen, die Projektierung von Wasserversorgungen und Kanalisationen. Meine Passion blieb jedoch, in die Urwälder vorzudringen.

Ende 1953 offerierte man mir die Öffnung eines Gebietes im Matto Grosso in der Ausdehnung von ca. 50 Quadratkilometer mit der gleichzeitigen Absteckung einer neuen Stadt.

Noch während diese Arbeiten im Gange waren, übertrug mir eine andere Firma gleich zwei Gebiete im Westen des Staates Sao Paulo, um zwei neue Städte zu projektieren und abzustecken. Dazu kamen rund 150 Quadratkilometer Siedlungsgebiet.

Bei diesen beiden Arbeiten konnte ich zum ersten Mal mit sehr modernen Mitteln arbeiten. Die Firma stellte mir große Traktoren zur Verfügung, mit deren Hilfe die Siedlungsgebiete mit Straßenzügen durchzogen werden konnten. Heute bin ich daran, die Wasserversorgung und die Kanalisation für die beiden Städte zu bearbeiten, für die vorläufig je rund 15 000 Einwohner vorgesehen sind.

Alles in allem habe ich bis heute 17 Städte im Urwald projektiert und ausgesteckt, außerdem 8 Städteerweiterungen im Urwald vorgenommen.

Besuch in der Heimat Diesen Bericht schreibe ich in der Schweiz. Das erstemal kehrte ich in die Heimat zurück, um meine Braut nach Brasilien zu holen. Das war vor 16 Jahren. Letzten

Foto: Hans Baumgartner
Gespräch an der Fastnacht

Sommer führte mich ein anderer Grund in die Schweiz, das Eidgenössische Pontonierfest, das vom 9. bis 11. Juli in Brugg stattfand. Schon im Militär war ich ein begeisterter Pontonier. Ich blieb immer mit meinen Kameraden in Verbindung. Gelegentlich habe ich sogar in ihrem Vereinsorgan «Der Pontonier» über mein Leben berichtet. Auch Briefe gingen hin und her. Bereits vor drei Jahren hatte ich die Absicht, zum Pontonierfest nach Schaffhausen zu fahren. Damals hielt mich eine dringliche Arbeit zurück. Dieses Jahr wollte ich das Fest unter keinen Umständen versäumen. Es erlaubte mir gleichzeitig, meine jetzt 16jährige Tochter zu besuchen, die seit einem Jahr bei meinen Schwiegereltern in Bern lebt, um die deutsche Sprache besser zu erlernen. Übrigens startete sie dort letzten Herbst zum erstenmal an einem Concours Hypique, wobei sie die brasilianischen Farben vertrat und einen 2. sowie einen 4. Rang erkämpfte. Eigentlich wollte ich bereits am 13. Oktober wieder nach Brasilien. Aber dann zwang mich ein Malariaanfall, der mich mitten auf der Bahnhofstraße in Zürich zusammenbrechen ließ, zu einem Spitalaufenthalt, so daß ich erst im Laufe des Novembers verreisen konnte.

Was mir Brasilien bedeutet Ich hänge an der Schweiz, wie könnte das anders sein.

Aber andererseits habe ich auch Brasilien in mein Herz geschlossen. Nicht nur das weite Land mit seinen unermesslichen Möglichkeiten und der großen Freizügigkeit, die es, vor allem im Innern, jedem bietet, der etwas unternehmen will: ich habe auch die Brasilianer schätzen gelernt. Vor allem ihre Ehrlichkeit.

Ich weiß, daß es Schweizer gibt, die nach kurzer Tätigkeit in Brasilien die gleichen Vorurteile, mit denen sie in dieses Land kamen, wieder in die Heimat zurückbringen. Sie kennen den Brasilianer, wie er wirklich ist, nicht. Wer allerdings glaubt, die Brasilianer als minderwertig betrachten zu können und sich entsprechend verhält, wird schlechte Erfahrungen machen. Und wer meint, ihnen gegenüber das Wort nicht halten zu müssen, der kann wohl auch betrogen werden. Aber ich darf sagen, daß ich während meiner 19jährigen Tätigkeit in

Brasilien noch nie von einer brasilianischen Firma betrogen wurde. Über die meisten Arbeiten, die ich übernehme, besitze ich keinen schriftlichen Vertrag, nur eine mündliche Abmachung. Es geht bei solchen Aufträgen oft um Hunderttausende von Franken, aber kein einziges Mal ist mir begegnet, daß mündliche Abmachungen gebrochen wurden.

Im weiteren schätze ich besonders, wie viel in Brasilien eine Freundschaft gilt. Wer einen Brasilianer zum Freund gewonnen hat, der besitzt einen Freund für das ganze Leben.

Schon nach zwei Jahren Aufenthalt im Lande erhielt ich das brasilianische Bürgerrecht. Eigentlich geht es nach dem Gesetze nicht, das alte Bürgerrecht beizubehalten. Als mir das bei der Überreichung der Bürgerrechtsurkunde eröffnet wurde, erklärte ich, daß ich als Schweizer nicht auf mein altes Bürgerrecht verzichten könne. Wer im Stande sei, dies zu tun, könne auch der neuen Heimat kein loyaler Bürger werden. Aber die gleiche Treue, die ich der Schweiz gegenüber halten wolle, verspreche ich auch dem brasilianischen Staate. Auf diese Erklärung hin umarmten mich die brasilianischen Beamten – und alles war in Ordnung.

Erfüllte Jugendträume Brasilien ist mir wirklich zu meiner zweiten Heimat geworden. Ich freue mich auf die Rückkehr. Der Urwald lockte mich wieder. Für die nächsten Jahre ist eine weitere große Kolonisation in noch sehr wenig erforschten Gebieten im nördlichen Teil des Staates Matto Grosso, unweit der Grenzen der Staaten Amazonas und Para, vorgesehen. Vor allem aber: es wartet auf mich der schönste Auftrag meines Lebens, mir wurde die Bearbeitung eines Brückenprojektes über den Paranastrom als Verbindung einer rund 2000 Kilometer langen Strecke von Sao Paulo nach der Hauptstadt des Staates Matto Grosso, Guyaba, übertragen. Das Projekt liegt gegenwärtig bei der Regierung. Ich zweifle nicht daran, daß es ausgeführt wird. Die Brücke wird 1800 Meter lang, eine der größten von Südamerika. Steht einmal diese Brücke, sind meine kühnsten Jugendträume nicht nur erfüllt, sondern übertriften.