

Ausgemusterte Armeefahrzeuge im Norden Brasiliens [Teil 1]

Autor(en): **Hürlimann, Christoph / Item, Gion**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2020)**

Heft 115

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037406>

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.

Ausgemusterte Armeefahrzeuge im Norden Brasiliens (Teil 1)

Saurer – für drei Generationen

Text und Fotos: Privatarchiv Christoph Hürlimann, Chur

Text: Gion Item, Rhäzüns (in Zusammenarbeit mit Christoph Hürlimann)

Start des Projekts AMA

Das Amazonasgebiet ist schon lange eine Region mit vielfältigen Problemen für ihre Bewohner/-innen. Im weitläufigen, dünnbesiedelten Amazonien war das Leben für die einheimische Bevölkerung, oft Indios, schon im 20. Jahrhundert schwierig. Katholische Missionen versuchten, die Lebensumstände zumindest etwas zu verbessern. Es fehlte vor allem an Fahrzeugen, um die Bevölkerung zu den Schulen, ins Spital und zu den Gottesdiensten zu bringen. Nahrungsmittel, Baumaterialien, Holz usw. waren zu transportieren, ebenso selber produzierte Produkte zu den Märkten. Auch der Strassenbau benötigte Fahrzeuge. 1972 wurde der holländische Pater Werenfried von Straaten auf die fehlenden Transportmittel im Amazonasgebiet hingewiesen. Er gründete mit Hilfe seines Hilfswerks «Kirche in Not» das Projekt AMA und sorgte für dessen Finanzierung. AMA dauerte von 1973 bis 1983 und kostete rund 7.5 Mio \$. Das Projekt AMA wurde unter Obhut der Caritas mit Hauptsitz Luzern gestellt. Bei der Realisierung des Projekts



Kartenausschnitt Brasilien

konnte «Kirche in Not» auf Erfahrungen zurückgreifen, die bei einem ähnlichen, etwas kleineren Projekt in Bangladesch gemacht wurden.

Genau genommen gab es zwei Teilprojekte, AMA1 und AMA2. Mit dem Projekt AMA1 gingen 280 SAURER- und BERNA-Lastwagen sowie eine kleine Zahl Postautos und andere Fahrzeuge in das riesige Amazonasgebiet. Als Fortsetzung wurden mit AMA2 in einer zweiten Phase 67 Lastwagen aus brasilianischer Produktion gekauft.

Für das Projekt AMA1 konnten bei der Schweizer Armee zu sehr günstigen Bedingungen 320 ausgediente Armeelastwagen inklusiv Ersatzteile gekauft werden. Es umfasste den Erwerb der Armeelastwagen, die Überführung in eine eigens für AMA eingerichtete Werkstatt in Weinfeld TG, die Bereitstellung der Lastwagen, den Transport mit der Bahn nach Bremerhaven und von dort mit dem Schiff nach Belém ins Amazonasgebiet. In Belém wurde die Hauptwerkstatt errichtet, Aussenstellen gab es in Manaus, Boa-Vista (Roraima) und Cuiabá (Mato-Grosso). Ausserdem wurden in der Schweiz und dann vor allem in Belém Brasilianer als Lastwagenmechaniker und Chauffeure ausgebildet. Das Projekt wurde bis 1983 eng begleitet und stellte sich als ein erfolgreiches und nachhaltiges Entwicklungsprojekt heraus.

Die technische Umsetzung des Projekts AMA oblag dem St. Galler Josef Hürlimann, welcher heute noch in Saurer-

kreisen als ausgewiesener Fachmann bekannt ist. Sein Fachwissen und seine grosse Schaffenskraft waren mitbestimmend, dass die alten Schweizer Militärlastwagen überhaupt den Weg nach Amazonien fanden und dort viele Jahre auf anspruchsvollen Strassen in hartem Einsatz für die Bevölkerung wertvolle Dienste leisteten.

SO KÖNNT IHR HELFEN:	
Brennstoff-Filter	6 Dollar
6 Ölfilter	15 Dollar
Tankfüllung für 500 km	55 Dollar
Satz Einspritzdüsen	85 Dollar
ein Reifen	100 Dollar
Hinterradauftriebswelle	150 Dollar
Hinterfedern komplett	250 Dollar
Bremsenüberholung	400 Dollar
Getriebeüberholung	600 Dollar
Fahrausbildung	800 Dollar
LKW frei Brasilien	5.000 Dollar

Preisliste Unterstützung

Organisatorische Umsetzung

Transportwege und Transportmittel sind Voraussetzung für die Entwicklung einer Region, besonders in einem grossen Land wie Brasilien. Eine erste Bedarfsabklärung bei Diözesen in Amazonien ergab das Interesse an mehr als 100 Lastwagen. Da diese Anzahl Fahrzeuge bei der Schweizer Armee erhältlich war, konnte mit dem Aufbau des Projektes begonnen werden.

Im Februar 1975 orientierte Josef Hürli-
mann in einem umfassenden Vortrag die
Kriegsmaterialverwaltung KMV in Bern
über den Stand des Projekts AMA1. Die
Schweizer Armee konnte die gewünschte
Zahl ausgemusterter Armeefahrzeuge
inklusive Ausrüstung und Ersatzmaterial
zu günstigen Bedingungen abgeben.



Fahrzeugpark Märtstetten

Aus der ganzen Schweiz wurden die
Fahrzeuge in einem Lagerplatz in Mär-
stetten TG zusammengezogen. Zunächst
wurden zweimal 15 Lastwagen mit der
Bahn in den Thurgau transportiert, die
Kosten waren aber mit 300.00 Fr. pro
Fahrzeug zu hoch. Mit Hilfe der DAMP
fand man günstigere Lösungen. So hal-
fen die Militärmotorfahrervereine der
Ostschweiz. Für die Westschweiz konn-
te mit dem Schulkommandanten von
Drogens, Oberstlt Burkart, eine ori-
ginelle Lösung gefunden werden. Als
Belohnung für gute Leistungen durften
Motorfahrerrekruten die Lastwagen von
Sion, Aigle, Romont, Bière, Lausanne
und Grolley in die Ostschweiz über-
führen.



Mitglieder eines Militärmotorfahrervereins
anlässlich einer Überführung von SAURER M6.

Technische Umsetzung

Folgende Überlegungen führten zur Be-
schränkung auf 4 Fahrzeugtypen:

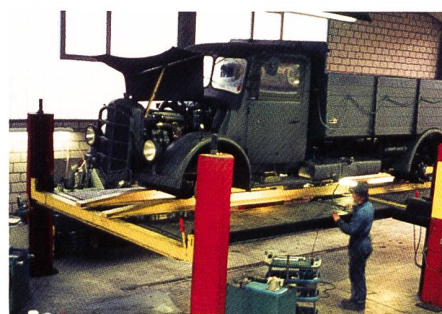
- robuste, einfache und zur Schonung
der Strassen nicht zu schwere Fahr-
zeuge
- möglichst einheitliche Ersatzteil-
beschaffung

Die vor und während des 2. Weltkriegs
beschafften Armeelastwagen waren gut
unterhalten und wiesen mit 50'000 bis
100'000 km eine für Lastwagen kleine
Laufleistung auf, sie erfüllten die An-
forderungen in idealer Weise. Man ent-
schied sich für folgende Fahrzeugtypen:

- SAURER 1C 3.0t 4x2 CRD (Gmüeswägeli)
- BERNA 2U 3.5t 4x2 R1 (Gmüeswägeli)
- SAURER 3C 4.5t 4x2 CTD und
- SAURER 4C 5.0t 4x2 CT1D
- SAURER 4MH 1.5t gl 4x4 CR1DM
(Heckferrari)
- SAURER M6 2.5t gl 6x6 CTDM

Auf die Beschaffung von Lkw FBW AM 40
3.5t 4x2 und FBW L50 4x2 5t wurde
verzichtet, da sie sich konstruktiv von
den SAURER und BERNA unterschieden.
Weiter fanden einige SAURER- und
BERNA-Postautos sowie wenige andere
Fahrzeugtypen den Weg nach Amazonien.

Es wurden 320 Armeelastwagen ge-
kauft. 40 Fahrzeuge wurde als Ersatzteil-
spender demontiert, so dass 280 Fahr-
zeuge in 45 Transporten ins Amazonas-
gebiet kamen.



Ein BERNA 2U 3.5t wird in der Werkstatt in
Weinfelden für den Transport nach Brasilien
vorbereitet.

Anfang 1973 wurde in Weinfelden TG
eine kleine Werkstatt eingerichtet und
mit 3 Mann betrieben. Hier bereitete
man die Fahrzeuge für ihren Einsatz in
Südamerika vor.

Umbauten:

- Die Originalluftfilter ersetzte man
durch einen Ölbad-Luftfilter.
- Zusätzlicher Einbau eines Bosch-
Brennstofffilters.
- Der Kompressor-Luftfilter wurde weg-
gebaut und durch einen direkten
Luftanschluss in den Ansaugkanal im
Zylinderkopf ersetzt.
- Durchführung aller notwendigen
Service-, Reparatur- und Teilrevisions-
arbeiten.

Vereinfachungen:

- Das Rouleau, die Kaltstarteinrichtung
und die Motorbrems-Einspritz-
pumpen-Blockierung wurden aus-
gebaut...

Zusätzliche Einbauten:

- Schösser am Brennstofftank und für
das Reserverad.
- Jedem Fahrzeug wurde eine Schlepp-
stange mitgegeben.
- Bei allen Fahrzeugen wurden Feder-
verstärkungen (Gummi-Hohlfedern)
eingebaut.
- Einbau eines Ölwannenschutzes.
- Jedes Fahrzeug nahm seine voll-
ständige etatmässige Armeeaus-
rüstung mit.

Ersatzteile: Die Ersatzteile erfasste man
in einer Computerliste, um so Nach-
bestellungen zu vereinfachen.

Vom Thurgau ins Amazonasgebiet

Für die 45 Transporte, mit denen total
280 Fahrzeuge nach Brasilien gebracht
wurden, mussten viele Nüsse geknackt
werden. Bis der richtige Weg gefunden
werden konnte, bereitete das Erlangen
der Einfuhrbewilligung grosse Schwie-
rigkeiten. Ein weiteres Ziel war die Zoll-
und Gebührenbefreiung.

Dies erreichte man dann auch nach mehrmonatigen Verhandlungen mit Hilfe der Schweizer Botschaft in Brasilien und der Brasilianischen Bischofskonferenz. Ebenfalls aufwendig war die Beschaffung der Einfuhrunterlagen. Für jeden Transport mussten Geschenkkurkunden, Verträge, Liefer- und Stücklisten bereitgestellt werden.

Die Offerten der Transportfirmen ergaben grosse Preisdifferenzen. In Verhandlungen konnten bedeutende Kostenreduktionen erzielt werden, so dass der 1. Transport Schweiz - Belém auf rund 76'000.00 Fr. zu stehen kam.

Transportabwicklung

Zwei Drittel aller Fahrzeuge wurde ohne Last transportiert. Die Seitenladen wurde abgelegt, der Rückladen an die Brückentrückwand gebunden. Jedes Fahrzeug wurde stark mit Antikorrosionsmittel eingesprüht, damit Chassis und Karosserie von der salzhaltigen Seeluft nicht beschädigt wurden. Alle Motoren wurden im Inneren mit einem speziellen Korrosionsschutzöl behandelt, die Einspritzpumpen mit einem Spezialöl gefüllt, und dem Brennstoff wurde ein zusätzliches Korrosionsschutzöl beigemischt.



Verlad eines SAURER 3C 4.5t



Aufwendiger Verlad eines SAURER 4C 5t in Bremerhaven.



BERNA 2U 3.5t und Postauto SAURER L4C abfahrbereit nach Bremerhaven.

So vorbereitet wurden die Fahrzeuge verladen und mit der Bahn nach Bremerhaven transportiert. Dort wurden die Lastwagen aufwendig mit Kranen aufs

Schiff verladen. In den 70-er Jahren wurde der Gütertransport auf den Meeren noch vorwiegend mit Stückgutfrachtern durchgeführt, die heute bekannten RoRo-Schiffe (roll on roll out) standen für AMA1 nicht zur Verfügung. Der erste Transport mit 33 Fahrzeugen verliess am 22. Februar 1974 den Bahnhof Weinfelden. Mit diesem ersten Transport kam auch eine ganze Werkstatteinrichtung nach Belém.



SAURER 1C 3.0t und BERNER 2U 3.5t stehen verladebereit am Bahnhof Weinfelden.

Für die Fahrzeugausrüstung, Ersatzteile, Pneu und Betriebsstoffe gab man jedem Transport Container mit. Leider mussten bei einigen Transporten mehr oder weniger grosse Diebstähle festgestellt werden. Man vermutete, dass diese aufs Konto von Hafnarbeitern in Bremerhaven und von Teilen der Schiffsbesatzungen ging.



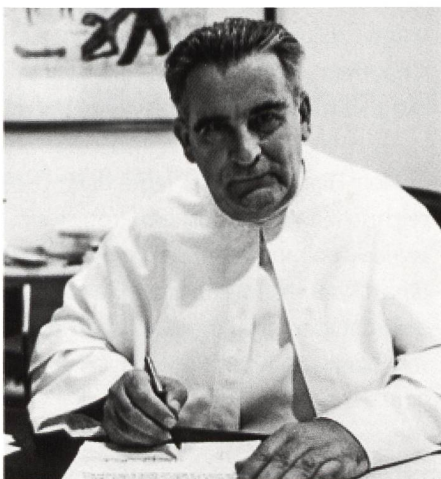
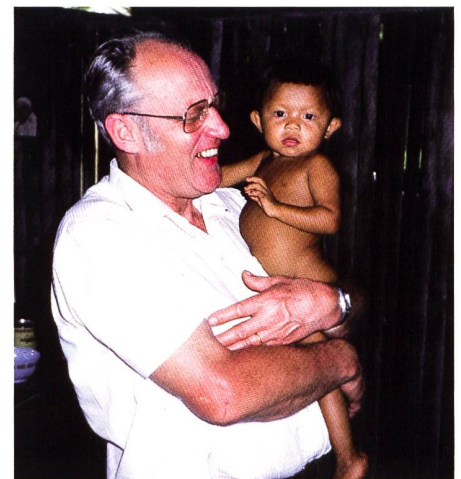
Aufeinander gestapelt treten die Lastwagen den Weg über den Atlantik nach Brasilien an. Während der Überfahrt sind sie Wind und Wetter ausgesetzt, was aufwendige Korrosionsschutzmassnahmen notwendig machte.



Verlad im Bahnhof Weinfelden: Im Container sieht man 2 Ersatzmotoren hinter dem gelben Heck eines 4MH.

Josef Hürlimann-Andenmatten, 1920–2012, absolvierte eine Lehre als Auto-
mechaniker und absolvierte nach zwei Jahren bei Saurer das Autotechnikum in
Biel. Daneben versah er den Dienst als Postautochauffeur bei der PTT. In seiner Zeit
als Betriebsleiter der technischen Dienste der Verkehrsbetriebe St. Gallen VBSG
1947–1959 fiel die Umstellung von Tram auf Trolley- und Autobusbetrieb. Neben
verschiedener Tätigkeiten in der Privatwirtschaft war er 1969 Mitbegründer der
Autobus AG Gossau.

Josef Hürlimann-Andenmatten hatte zusammen mit seiner Frau Margrit vier Kinder,
darunter Christoph, Mitautor dieses Berichtes. Mit 63 Jahren engagierte sich Josef
Hürlimann während 30 Jahren an kirchlichen Aufbauprojekten im Amazonasgebiet.



Der holländische **Pater Werenfried van Straaten**, 1913–2003, genannt der
Speckpater, war Mitglied des Prämonstratenser-Ordens. 1947 gründete er das
Hilfswerk «Kirche in Not». Seinen Übernamen «Speckpater» erhielt er, weil er
nach dem 2. Weltkrieg in Flandern bei Bauern Kartoffeln und Speck kaufte und zur
Linderung der Not an Vertriebene aus Osteuropa verteilte. Ab den frühen 1960-er
Jahren unterstützte er mit seinem Hilfswerk Flüchtlinge in Afrika und Asien sowie
Projekte in Südamerika. Beim Projekt AMA war er vor allem für die Finanzierung
zuständig.