

**Zeitschrift:** Gazette / Oldtimer Club Saurer  
**Herausgeber:** Oldtimer Club Saurer  
**Band:** - (2020)  
**Heft:** 115

**Artikel:** Ausgemusterte Armeefahrzeuge im Norden Brasiliens [Teil 1]  
**Autor:** Hürlimann, Christoph / Item, Gion  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1037406>

#### **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>**

# 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

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 BERA-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 Weinfelden 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 Saurerkreisen 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.



Kartenausschnitt Brasiliens

### 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
Hinterfeder komplett	250 Dollar
Bromsenüberholung	400 Dollar
Getriebeüberholung	600 Dollar
Fahrerausbildung	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 Bedarfssklärung bei Diozösen 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 Hürlimann in einem umfassenden Vortrag die Kriegsmaterialverwaltung KMV in Bern über den Stand des Projekts AMA1. Die Schweizer Armee konnte die gewünschte Zahl ausgemusterter Armeefahrzeuge inklusiv Ausrüstung und Ersatzmaterial zu günstigen Bedingungen abgeben.



Fahrzeugpark Märstetten

Aus der ganzen Schweiz wurden die Fahrzeuge in einem Lagerplatz in Märstetten 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 halfen die Militärmotorfahrervereine der Ostschweiz. Für die Westschweiz konnte mit dem Schulkommandanten von Drogens, Oberstlt Burkart, eine originelle Lösung gefunden werden. Als Belohnung für gute Leistungen durften Motorfahrerrekruten die Lastwagen von Sion, Aigle, Romont, Bière, Lausanne und Grolley in die Ostschweiz überführen.



Mitglieder eines Militärmotorfahrervereins anlässlich einer Überführung von SAURER M6.

### Technische Umsetzung

Folgende Überlegungen führten zur Beschränkung auf 4 Fahrzeugtypen:

- robuste, einfache und zur Schonung der Strassen nicht zu schwere Fahrzeuge
- möglichst einheitliche Ersatzteilbeschaffung

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 Anforderungen in idealer Weise. Man entschied 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 BERNAS unterschieden. Weiter fanden einige SAURER- und BERNAS-Postautos sowie wenige andere Fahrzeugtypen den Weg nach Amazonien.

Es wurden 320 Armeelastwagen gekauft. 40 Fahrzeuge wurde als Ersatzteilsender demontiert, so dass 280 Fahrzeuge in 45 Transporten ins Amazonasgebiet kamen.



Ein BERNAS 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 weggebaut und durch einen direkten Luftanschluss in den Ansaugkanal im Zylinderkopf ersetzt.
- Durchführung aller notwendigen Service-, Reparatur- und Teilrevisionsarbeiten.

### Vereinfachungen:

- Das Rouleau, die Kaltstarteinrichtung und die Motorbrems-Einspritzpumpen-Blockierung wurden ausgebaut...

### Zusätzliche Einbauten:

- Schlösser am Brennstofftank und für das Reserverad.
- Jedem Fahrzeug wurde eine Schleppstange mitgegeben.
- Bei allen Fahrzeugen wurden Federverstärkungen (Gummi-Hohlfedern) eingebaut.
- Einbau eines Ölwanne-Schutzes.
- Jedes Fahrzeug nahm seine vollständige etatmässige Armeeausstattung mit.

**Ersatzteile:** Die Ersatzteile erfasste man in einer Computerliste, um so Nachbestellungen 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 Schwierigkeiten. 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 Geschenkarkunden, 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 Brückerrückwand gebunden. Jedes Fahrzeug wurde stark mit Antikorrosionsmittel eingesprührt, 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.

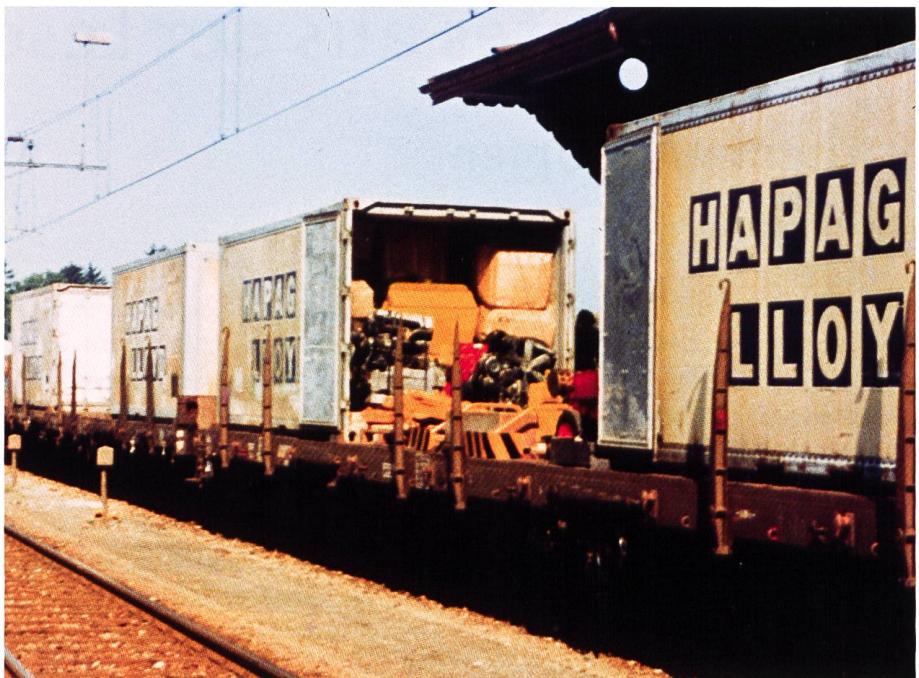


SAURER 1C 3.0t und BERNA 2U 3.5t stehen verladebereit am Bahnhof Weinfelden.

Für die Fahrzeugausrüstung, Ersatzteile, Pneus 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 Hafenarbeitern in Bremerhaven und von Teilen der Schiffsbesatzungen gingen.



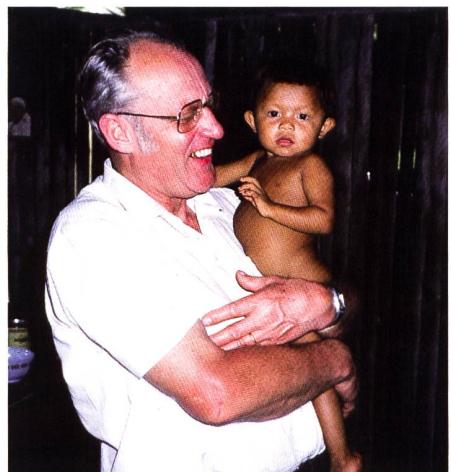
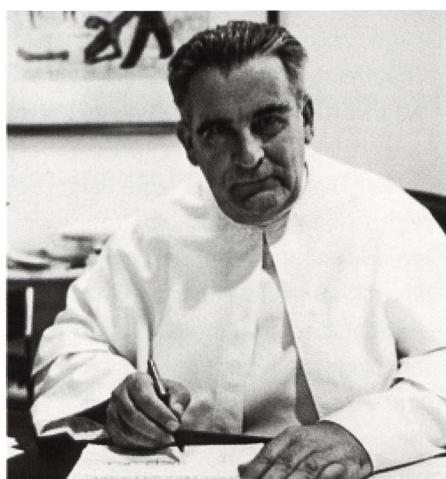
Aufeinander gestapelt treten die Lastwagen den Weg über den Atlantik nach Brasilien an. Während der Überfahrt sind sie Wind und Wetter ausgesetzt, was aufwendige Korrosionsschutzmassnahmen notwendig machte.



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 Automechaniker 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.