

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2020)
Heft: 116

Artikel: Ausgemusterte Armeefahrzeuge im Norden Brasiliens [Teil 2]
Autor: Hürlimann, Christoph / Item, Gion
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037409>

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 2)

Text und Fotos: Privatarchiv Christoph Hürlimann, Chur

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

Rückblick

1972 gründete der holländische Pater Werenfried van Straaten im Rahmen seines Hilfswerks «Kirche in Not» das Projekt AMA mit dem Ziel, katholischen Missionen und Pfarreien im weitverzweigten, schlecht erschlossenen Amazonasgebiet geeignete Transportfahrzeuge zur Verfügung zu stellen. AMA stand unter der Obhut der CARITAS Schweiz. Für die technische Umsetzung war der St.Galler Josef Hürlimann verantwortlich. Im Rahmen von AMA1 wurden 280 ausgemusterte schweizerische Armeefahrzeuge, vorwiegend SAURER- und BERA-Lastwagen 3.0t bis 5.0t, SAURER 4MH und M6 sowie einige Postautos, zwischen 1973 und 1983 in Weinfelden bereitgestellt und via Bremerhaven nach Belém ins Amazonasgebiet gebracht. Dort leisteten sie lange Zeit wertvolle Dienste in der Entwicklungshilfe. Im Anschlussprojekt AMA2 wurden weitere Lastwagen aus brasilianischer Produktion gekauft. Teil 1 (Gazette 115) schildert die Vorbereitungsarbeiten in der Schweiz und der Transport der Fahrzeuge nach Brasilien. Teil 2 handelt vom Einsatz der Fahrzeuge im Amazonasgebiet.



Kartenausschnitt Brasilien

Die Umsetzung von AMA in Brasilien

Damit die ausgemusterten Schweizer Armeefahrzeuge möglichst lange im Amazonasgebiet nutzbringend eingesetzt werden konnten, musste dort zunächst eine funktionierende Infrastruktur aufgebaut werden. Die Hauptwerkstatt wurde in der Hafenstadt Belém, sozusagen am Eingang zum Urwald Amazoniens, auf dem Gelände der von Ordensleuten geführten Berufsschule «Escola Salesiana do Trabalho», eingerichtet. Die Schule stellte auch Personal zur Verfügung. Neben der Werkstatthalle von 30x15m erstellte man 1974 eine Einstellhalle für 20 Fahrzeuge, sie umfasste auch einen voll ausgerüsteten Serviceraum. Weitere Werkstätten richtete man in Manaus, Boa-Vista (Roraima) und Cuiabá (Mato-Grosso) ein.

Die erfolgreiche Umsetzung jedes Entwicklungsprogramms steht und fällt mit dem einheimischen Personal. Deshalb wurde der Ausbildung des Unterhaltpersonals und der Chauffeure grosses Gewicht beigemessen. Betriebsleiter und Instruktionsverantwortlicher war der Italiener Agostino Trapasso. Unter seiner Leitung waren Einheimische und Europäer ganz oder in Teilzeit als Instruktoren für den technischen Fachdienst, als Fahrlehrer/Mechaniker, Mechaniker und Reserve-Instruktoren beschäftigt. So war auch Christoph Hürlimann, Sohn von Josef Hürlimann, während zwei Jahren 1976–1978 in Cuiabá als Fahrlehrer/Mechaniker tätig. Seinen detaillierten Unterlagen verdanken wir, dass dieses Kapitel des schweizerischen Lastwagenbaus nicht vergessen geht.

Fünf Brasilianer wurden bereits vorgängig während sechs Monaten bei SAURER in Arbon und in Vezia TI ausgebildet. Sie erhielten zusätzlich eine Spezialausbildung für Einspritzpumpen und Autoelektrik. Die brasilianische Bürokratie erwies sich bei der Erlangung des Fahrausweises nicht gerade als hilfreich. Es dauerte ziemlich lange, bis beim Strassenverkehrsamt jeweils die entsprechenden Prüfungen abgelegt werden konnten. Vorher musste der Lernfahrausweis beschafft und eine psychotechnische Prüfung bestanden werden, was mit vielen Komplikationen verbunden war. Trotzdem wurden ab 1974 in 16 Kursen über 250 Einheimische als Chauffeure ausgebildet, pro Jahr rund 50 Chauffeure ohne Fahrbewilligung und ca. 30 Chauffeure, die bereits einen Führerausweis besaßen. Neben dem Fahrtraining wurden die Chauffeure auch mit den Dieselfahrzeugen vertraut gemacht.



Praktische Chauffeurausbildung an einem SAURER 1C 3.0t durch Josef Hürlimann.

Pro Jahr wurden vier Mechaniker in einem Einführungskurs auf Dieselfahrzeugen ausgebildet. Während des ganzen Projekts wurden in der Dieselwerkstatt weitere 4–6 Lehrlinge für 2–3 Jahre aus-



Dieser SAURER 3C 4.5t wurde in Belém total restauriert. Dabei wurde der Radstand verlängert und eine brasilianische Holzladefläche montiert.

gebildet. Sie mussten bereits eine Mechaniker-Grundausbildung von zwei Jahren absolviert haben.

Folgende Schäden traten bei den Fahrzeugen in den Anfangsjahren häufig auf:

- lose Treibstofftanks
- Bruch von Lenksäulen
- durchgeschliffene Kupplungsplatten
- Bruch von Antriebswellen und Federn. Die robusten SAURER und BERNA Lastwagen wurden oft überladen.
- abgefahren hintere Kotflügel und Karosserieschäden.

Die Fahrzeuge wurden in folgende Gebiete eingesetzt:

- Region Belém (Hauptwerkstatt): 175 Fahrzeuge in 30 Präläturen
- Region Manaus (Stützpunkt «Domingo Savio»): 39 Fahrzeuge in 7 Präläturen
- Region Cuiabá (Stützpunkt «Patronato S. Antonio», Coxipo-da-Ponte): 53 Fahrzeuge in 7 Präläturen
- Region Roraima (Stützpunkt «Escola Técnica da Calunga», Boa Vista): 13 Fahrzeuge in einem Missionsgebiet, das 1924–1930 von Schweizer Benediktinern von Rio de Janeiro aus gegründet wurde.

Die neuen Besitzer trugen selber die Verantwortung für jedes Fahrzeug, seine Pflege und den Unterhalt. Auf diese Weise versuchte man, den sorgfältigen Einsatz der Fahrzeuge zu fördern. Zwei Beispiele, wie die Fahrzeuge eingesetzt wurden:

Ein SAURER 1C 3.0t 4x2 CRD legte in Bragança auf schlechten Straßen 20'000 km zurück. Da der Unterhalt schlecht und nicht instruktionsgemäß durchgeführt wurde, mussten in der Zentralwerkstatt in Belém ein grosser Service und einige Reparaturen durchgeführt werden. Der Besitzer musste umgerechnet 3'000.– CHF entrichten, bevor er den Lastwagen wieder zurückbekam. So versuchte man, die Leute zur Sorgfalt zu motivieren.

Ein SAURER 4C 5.0t 4x2 CT1D wurde vom neuen Besitzer mit ca. 3t Last von Belém nach dem rund 3'200 km entfernten Cuiabá, Campo-Grande, überführt. Die Fahrt über Straßen mit unterschiedlichem Zustand wurde von zwei Fahrern in vier Tagen zurückgelegt, die sich alle eineinhalb Stunden ablösten und sich jeweils eine Nachtpause von 2 Stunden gönnnten. Wellblechpiste, Erdstrassen und Teerbelag, alles war vorhanden. Zur Erinnerung: v_{max} im besten Fall = 60 km/h!



Fröhliche und emanzipierte Ordensschwestern am Steuer eines BERNA 2U 3.5t.



Ein SAURER N2C transportiert Jugendliche zum Markt von Manaus. Im Rahmen des Projekts der Salesianerschule Manaus konnten junge Brasilianer selber hergestelltes Speiseeis verkaufen.



Dieser SAURER 3C 4.5t wird intensiv als Personentransporter benutzt.

Abschluss des Projektes AMA

1983 ging man daran, das Projekt AMA so abzuschliessen, dass die noch fahrtüchtigen Fahrzeuge weiterhin so lange wie möglich im Einsatz bleiben konnten. Hauptwerkstatt und Schule in Belém organisierte man so, dass der Werkstattbetrieb weiterlaufen konnte und dass nochmals 30 Schüler der «Escola Salesiana do Trabalho» eine dreijährige Mechanikerausbildung absolvieren konnten.

Nach 10 Jahren härtestem Einsatz mit unterschiedlicher Unterhaltsqualität waren gemäss verschiedener Quellen noch 140 – 180 Fahrzeuge im Einsatz und leisteten

unverzichtbare Dienste. Dazu kamen aus AMA2 aus brasilianischer Produktion 67 neue Lastwagen, deren Qualität aber wesentlich geringer war als die der alten SAURER und BERNA! Der Ersatzteildienst wurde neu organisiert, und Josef Hürlimann wurde beauftragt, den Nachschub der zur Neige gehende Ersatzteile weiterhin sicher zu stellen. Wenn möglich kamen nicht mehr einsatzfähige Fahrzeuge als Ersatzteilspender zurück in die Hauptwerkstatt nach Belém.

Es ist beeindruckend, was die alten SAURER-Lastwagen in ihrem zweiten Leben in Amazonien unter schwierigsten Bedin-

gungen an Fahrleistungen erbrachten, was für ihre grosse Qualität spricht. Nicht von ungefähr hatte Josef Hürlimann recht, wenn er «seine» Fahrzeuge als «Super-SAURER» bezeichnete. Ein exemplarisch gutes und nachhaltiges Projekt ist die Ziegelei in Carutapera (Maranhão). Sie ist im Besitz der dortigen Pfarrei, die vom italienischen Pater Mario Racca geleitet wurde und 35 Menschen Arbeit bot. Unentbehrlich war der Fahrzeugpark mit 3 BERNA 2U 3.5t und einem Mowag. Der Mowag bekam noch in der Schweiz ein neues Getriebe und einen neuen Mercedesmotor. Für den Motor musste die Front angepasst werden.



Christoph Hürlimann 1976 im Straßenbaueinsatz mit einem SAURER 4C 5t Muldenkipper.



Die Bremsreparatur am SAURER 4C 5t verlangte einiges Improvisationstalent.



Nur mit einem SAURER 4MH konnte Pater Giorgio seine Gemeinden besuchen. Die 4MH wurden in Brasilien «El Dragone» – der Drache – genannt.



Ein ebenfalls in brasilianischem Gelb lackierter SAURER M6 mit vor gebautem Vibrator im Strassenbaueinsatz.



Dieser Mowag fährt heute noch in Carutapera.

1983 erklärte Pater Mario Racca im Abschlussbericht des Projekts AMA: «Die Qualität der brasilianischen Lastwagen ist wesentlich geringer als die der alten Saurer! Durch den guten Unterhalt in der regionalen AMA-Werkstatt hoffe ich, dass mir meine alten Schweizer Lastwagen noch lange erhalten bleiben.» Zumindest der Mowag fährt heute noch!



1983 umfasst der Fahrzeugpark der Ziegelei Carutapera 3 BÉRNA 2U3.5t und einen Mowag. Die Fahrzeuge sind gut unterhalten und immer noch einsatzbereit.