

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Band: - (2006)
Heft: 60

Artikel: Wüste(n) Erfahrung
Autor: Bie, Hank van der
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037598>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

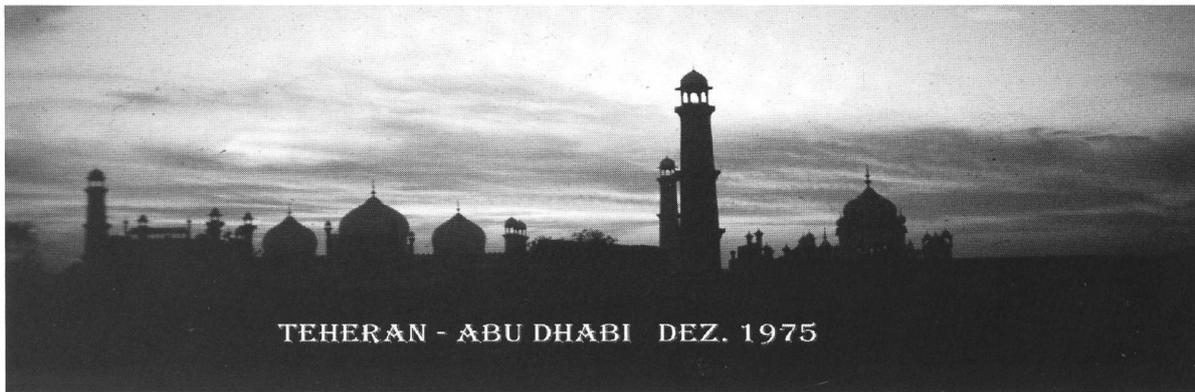
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 09.11.2024

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



Wüste(n) Erfahrung

Henk van der Bie
'75-'80 Leit. techn. Dienst Fahrzeug Export

*Die erste Ölkrise, Herbst 1973 und die daraus resultierenden Absatzprobleme hatte zum Saurer GL-Entscheid geführt, in den Export zu gehen. In der Gazette 52 und 53, 2004 beschreibt Guido Mazenauer seine Erfahrungen bei der Überführung von zwei **Saurer 5DF** zur Ausstellung nach Teheran. Der **5DF 6x4 Muldenkipper** musste Dezember 1975 nach Dubai, Vereinigte Arabische Emirate überführt werden, während ein **5DF 6x4 Sattelschlepper mit Lanz & Marti 24 m³ Kippmulden-Auflieger** aus der Schweiz überführt wurde. Zweck war einerseits das Sammeln von Erfahrung, andererseits die Durchführung von Vorführungen. Der nachfolgende Bericht schildert meine Erlebnisse.*

Eine Bemerkung im Voraus. Beide Fahrzeuge waren den damaligen Gegebenheiten entsprechend ausgerüstet und die gemäss Marktstudie erforderlichen Änderungen (Verstärkungen, Bereifung) noch nicht ausgeführt.

Iran

Vermeintlich ausgerüstet mit fast allen notwendigen Visa und Dokumenten machte ich mich am 12. Dez. 1975 per Flugzeug auf den Weg nach Teheran. Die Übernahme des 5DF 6x4 Kippers klappte entgegen meinen Erwartungen bestens. Das Fahrzeug war nach der Ausstellung anfangs Sept. nur wenig gefahren worden und in einer Halle abgestellt. Die üblichen Kontrollen ergaben ein für mich erleichterndes, positives Ergebnis.

Bereits am nächsten Tag befand ich mich auf Achse Richtung Grenze nach Irak, ca. 800 km via Hamadan, Kermanshah zum Grenzort Qasr-e Shirin. Dass ich unterwegs einen 2000 m hohen Pass überquerte, registrierte ich nicht einmal, nahm doch der 6x4 diese Kleinigkeit im Handumdrehen. Diesen Pass sollte ich noch besser kennen lernen!

Nach den guten Erfahrungen in Teheran und der reibungslosen Fahrt wurde am Zoll meine aufgeräumte Stimmung jäh gebrochen.

Den Iranern konnte ich trotz Carnet, Visitenkarten etc. nicht glaubhaft beweisen, dass ich berechtigt

war und das Fahrzeug nicht entwendet hatte. Verlangt wurde ein beglaubigtes durch den TCS oder ACS und vom iranischen Touringclub verifiziertes Zertifikat der Berechtigung. Mittels Kurbeltelefon das Verlangte bei Saurer bestellt und mit der Bitte dasselbe einem Swissair Piloten in die Hände zu drücken, ich würde es dann am Teheraner Flugplatz in Empfang nehmen.

D. h. 800 km zurück, lief geschmiert, die Übergabe der Bestätigung klappte, wie auch die Verifizierung. 2½ Tage Verlust auf der Marschtabelle. Ich hatte mit dem Mechaniker Mario Romano, welcher den Sattelschlepper von der Schweiz nach Kuwait überführte, ausgemacht, dass wir uns am 21. Dez. in Kuwait ± einen Tag, treffen würden.

Am späten Mittag gings mit Bleifuss auf den Rückweg, der besagte Pass zum dritten Mal, nun lagen jedoch inzwischen 20 cm Matsch auf dieser Höhe und die Temperatur sank ins Minus. Die Frontscheibe stark verschmutzt / vereist und kein Frostschutz im Waschwasser. Zwei dl lokal gekaufter Wodka (zu Sjahs Zeiten noch möglich) eingefüllt und der Tag war gerettet. Die Nacht kühlte so etwa auf -17°C ab, Motor laufen lassen, damit die Heizung noch ein bisschen Wärme brachte, gemütlich war es auf der Schlafbank in der Kabine trotzdem nicht! Man lernt sich zu behelfen: Dass der Flaschenhalter in der Kabine, mit einer Zeitung ausgekleidet, auch für die Notdurft dienen kann, hat der Konstrukteur sicher

nicht geplant. Immerhin besser als den Hintern abfrieren.

Mit der tief stehenden Sonne im Gesicht kommt der Grenzort näher. Vor mir ein Regionalbus, am Strassenrand eine wartende Frau mit Ziege. In Erwartung, dass der Busfahrer hält, nehme ich Gas zurück. Dem ist nicht so, somit gebe auch ich Vollgas. Nun fällt dem Busfahrer ein, dass er die Frau mitnehmen muss; er voll auf die Bremse, ich voll auf dem Gas, angesetzt zum Überholen. Der Rest lässt sich erraten. Seine linke Ecke arg verbeult, das Gleiche bei mir rechts.

Fahrer und Passagiere um mich herum machalla, machalla, was soll ich nun verstehen? Wie dem auch sei, mit Händen und Zeichenstift haben wir uns verständigt; Schätzung des Schadens und Cash Bezahlung im Grenzort. Mit schweiz. Unfallkosten im Kopf, Fr. 1500.- wird es schon sein. Wer glaubts, \$ 90.- (damals ca. Fr. 360.-), umgehend bezahlt, ein Teil davon ging postwendend zum Schätzer.

Irak

Via Bagdad, den Tigris entlang nach Basra, damals Vielen unbekannt. Ca. 750 km.

Die Strecke war stark befahren, die Strasse stellenweise mit Bodenwellen und Schlaglöchern gespickt. Mit dem leeren Drei-Achser wurde Magen und Hirn arg gebeutelt, sodass ich bei einer Baustelle etwa 7 m³ Sand aufladen liess. Von da an war die Fahrt erträglich. Die Fahrt in der Dunkelheit war gespenstig. Die Strasse entlang des Tigris lag erhöht (Dammstrasse?), immer wieder kamen Schwer- und Überbreite-Transporte entgegen oder man musste diese überholen, ganze Baracken wurden so transportiert ohne Überbreitebeleuchtung. Auch war immer damit zu rechnen, dass einer der LKW Fahrer einschlieft, vom Damm abkam und im Schlick stecken blieb. Die ganze Strecke war markiert mit solchen Fahrzeugen, Beleuchtung noch eingeschaltet. Nach dem Überqueren des Zusammenflusses von Euphrat und Tigris den Shat al Arab entlang nach Basra. In einem mit Wasserpfeifen rauchende Männer bestücktem Restaurant essen und ab in die Kojе.

Kuwait

Von Basra war es nur ein Sprung (~60 km) zur kuwaitischen Grenze. An der Grenze Papierkram erledigt und dann: Oh Schreck! "Was haben Sie geladen?" "Sand", ich hatte vergessen den Sand irgendwo unterwegs zu kippen. Unter seinem rot "gehüselten" Kopftuch sah ich, dass des Zöllners Haare alle in Fragezeichen standen. Zugegeben, man transportiert im mittleren Osten nicht Sand von einer Wüste in die andere. Mein Erklärungsversuch, dass die Ladung für meine Bequemlichkeit war, kam nicht an. Also Sondierstangen her und die Ladung nach Schmuggelware absuchen. Inzwischen war ein anderer Beamte in der Kabine am

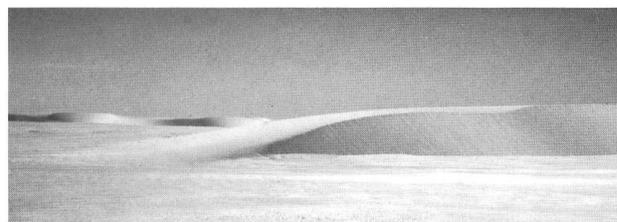
herumschnüffeln und entdeckte in der Flaschenhalterung die halbvolle Wodka Flasche. Auch ein weiterer Lapsus meinerseits, wusste ich doch, dass in Kuwait Alkoholverbot ist; schlichtweg vergessen. Neben einem Stein lagen in der Tat zerschlagene Flaschen und daneben stand das Kalabush (Zelle). Es entspann sich ein Dialog; "Ah Whiskey", "Nein, windshield cleaner (Scheibenreiniger)", was ja im Grunde auch zutraf, nur glaubte man mir solange nicht, bis ich dem Zöllner klar machte, er solle doch probieren. Gesagt getan, in hohem Bogen spuckte er den Schluck aus; "No Whiskey!". Möglicherweise hat auch ein diskret zugeschobenes Saurer Taschenmesser dazu beigetragen, dass ich die Weiterfahrt antreten konnte. Auf nach Kuwait Stadt auf der Suche nach Mario, welcher mit dem Sattelschlepper aus der Schweiz bereits dort sein sollte. Unter dem Motto: "Kuwait ist nicht so gross, da finden wir uns schon", hatten wir keinen spezifischen Treffpunkt abgemacht; Handys gab es zu dieser Zeit ja noch nicht. Irgendwann sehnt man sich nach einer Dusche und einem rechten Bett und das findet man in den besseren Hotels. Die orange Kabine und die gelbe Mulde wurden denn auch nach kurzer Zeit gesichtet, ein beidseitiges Aufatmen.

Im Hinblick auf die Vorführtournee in die UAE (Vereinigte Arabische Emirate), musste noch einiges erledigt werden. Meine Kabine ausbeulen, Visa für die UAE beschaffen, etc. Bei der örtlichen VW-Vertretung wurde uns, trotz Feiertag umgehend geholfen und nach zwei Tagen konnten wir die Reise zu zweit fortsetzen.

Saudi-Arabien

Lange gerade Strecken, asphaltiert, mit vielen Sandverwehungen, via Dharan nach Al Hofuf, dort auftanken (1000 Ltr. Fr. 30.-) am Stadtrand übernachtet und in der Kabine bei einer wunderbaren Abendstimmung, Kerzenlicht, im Genuss des restlichen Wodkas den Weihnachtsabend verbracht. Ein problemloser Tag lag hinter uns.

Gemäss Strassenkarte war zwischen S-A. und UAE noch keine Strassenverbindung, jedoch eine Sandpiste. Wie finden? Richtung Doha, und im Sinne von: "nach einem halben Tag geradeaus rechts in die Wüste hinein abbiegen".



Sanddünen zwingen immer wieder zum Senken des Reifendrucks

Den klaren Anweisungen folgend sahen wir eine Anhäufung von Spuren nach rechts im Sand verschwinden. Eine Befragung von zwei LKW-Fahrern überzeugte uns, hier geht es nach اجطي (Abu Dhabi). Den Spuren folgend, machten wir uns mit gemisch-

ten Gefühlen auf den Weg, so 200-250 km Wüste lagen vor uns. Nach kurzer Zeit die erste Düne. AUS; trotz Luft ablassen (8→4 Bar), weder vorwärts, noch rückwärts, nur abwärts. Beide Treibachsen bis zu den Bremszylindern im Sand, Zugmaschine und Auflieger in V-Stellung, jedoch kein Victory in Sicht. Schaufeln ist angesagt, bringt nur soviel, dass die letzte Körperflüssigkeit noch verdunstet, während der Sand wie Wasser von der Schaufel fließt. Nach 5 Stunden der Verzweiflung nahe, die Sonne neigt bereits zur Kimme, Motorengeräusch. Fünf Mercedes Lastwagen kommen in der Breite angerollt. Dem ungeschriebenen Gesetz der Wüste folgend wird Hilfe angeboten, KuwDinar 50.- (damals ~Fr. 300.-), wie sich herausstellte ein gut investiertes Lehrgeld.

- Druckablassen bis ca. 2 Bar, wobei beim Anfahren die Gefahr besteht, dass der Reifen sich dreht und das Füllventil abscherft!
- Vorspuren durch das Vorspannfahrzeug
- Kanthölzer 5x5 cm auslegen, sodass die Zwillingbereifung des Vorspanns sich darauf wie ein Zahnrad festklemmt.
- Stahlkabel, Ø1½ cm auslegen, jedoch nicht spannen.

Mit Vollgas und zackigem Einkuppeln geht es bei beiden Fahrzeugen los, das durchhängende Stahlseil wird mit einem Ruck gespannt, ein heftiges Zittern geht wie ein Blitz durch das im Sand steckende Gefährt. Quälend langsam kommt Bewegung ins Gespann und - geschafft, wir sind draussen.

Das gleiche Spiel mit dem Zweiten.

Tief durchatmen und dankbar, dass der Saurer Stossbalken kräftig und gut verschraubt ist. Anschliessend Reifen pumpen, denn die Oberfläche zwischen den Dünen ist mit durch die Sandstürme messerscharf geschliffenen Steinen gespickt. Gut haben wir den Pneufüllschlauch dabei, wobei die Araber mehrere Schläuche gleichzeitig an den Luftkesseln anschliessen und so erheblich Zeit sparen, brauchen wir doch jeweils zum Pumpen eine Stunde.



Die Retter und der Schreibende (mittig rechts) beim Dinner

Lehrgang beendet, gemeinsames Nachtessen, dann weiter. Ein erhebener Anblick, nachts am Weihnachtstag, die Helferfahrzeuge rundherum mit farbigen Positionsleuch-

ten beleuchtet, sternklarem Himmel, zu siebente breit nebeneinander durch die Wüste. *Unvergesslich.*

Als sich das Prozedere, Luft ablassen – Pumpen wiederholte, wurden wir mit einem Winken verabschiedet, "do it yourself".

Nach einem erholsamen 4-stündigen Schlaf ging es weiter zur Grenze.



Nach dem Traversieren der Dünen immer wieder Reifen pumpen

Emirate

Ein Geräteschuppen im Niemandsland entpuppte sich als Zollbüro. Nach Austausch der Gepflogenheiten, Tee gegen Sackmesser, Weiterfahrt nach Abu Dhabi, wo wir erleichtert durch den Saurer Verkäufer Willy Jöhr und den UAE Interessent Hassan al Rashid begrüsst wurden. Einen halben Tag später und sie hätten Helis zum Suchen geschickt, gibt es doch mehrere Treibsandfelder (sabkhat) auf der Strecke und wenn man dort hinein gerät, heisst es rasch aussteigen und auf dem Trockenen Fuss fassen.

Fahrzeuge vorbereiten, Zollnummern wechseln (Jahreswechsel) und auf Demotournee. Die beiden Saurer wurden, obwohl wir bei einigen Demos auf Grund der zu kleinen und falschen Bereifung, an der Ausfahrtrampe der Sandgruben hängen blieben, als Schweizer Produkt, abgesehen vom Preis, überall wohlwollend aufgenommen.

Fazit

Nach Umstellung der Bereifung auf 24 Zoll und Verstärkungen an Chassis, Federung, Bremsaufhängung, Dieseltank, etc. wurden ~300 Fahrzeuge im arabischen Raum geliefert. (210 Yemen, 50 UAE, 40 Saudi).

Ein Kraftakt für alle Beteiligten, eine qualitative Aufwertung für das Produkt, jedoch ein Aderlass für die Firma, welche das Aus der Saurer Lastwagen beschleunigte.

Inserate Tarif für druckfertige Inserate, schwarz/weiss oder farbig (farbig nur auf 4. Umschlagseite möglich)

	Nicht-Mitglieder		Mitglieder	
	schwarz/weiss	farbig	schwarz/weiss	farbig
1/8 Seite	SFR 40.--	SFR 60.--	SFR 20.--	SFR 40.--
1/4 Seite	SFR 65.--	SFR 100.--	SFR 40.--	SFR 75.--
1/2 Seite	SFR 110.--	SFR 200.--	SFR 75.--	SFR 160.--
Ganze Seite A4	SFR 160.--	SFR 350.--	SFR 110.--	SFR 300.--

Kleinanzeigen

für Verkauf und Suche von SAURER/BERNA-Teilen, -Fahrzeugen oder -Schrifttum sind bis zur Grösse von 1/8-Seiten für Club-Mitglieder kostenlos, sofern sie in Druckbuchstaben an die Redaktionsadresse gesandt werden.

Redaktionsschluss

28. Februar, 31. Mai, 31. August, 30. November

Erscheinungsdatum

März, Juni, September, Dezember

Adressen des OCS**Vorstand 2006**

Präsidium	Dr. Ruedi Baer	Mörschwil	e-mail: r.baer@bsg.ch
	Kurt Hess	Rorschacherberg	e-mail: k.hess@gutefahrt.ch
Sekretär	Cornel Suhner	Roggwil	e-mail: c.suhner@bluewin.ch
Kassier	Andreas Berner	Magden	e-mail: andreas.berner@roche.com
Fahrzeugwart	Thomas Kugler	Arbon	e-mail: kuegi@bluewin.ch
Materialwart	Max Meile	Gossau	e-mail: m.meile@freesurf.ch
Marketing/Museum	Max Hasler	Arbon	
Archiv	vakant		

Bitte setzen Sie sich im Bedarfsfall mit obgenannten Personen direkt in Verbindung oder schreiben Sie uns an nachstehende Club-Adresse:

Oldtimer Club Saurer

Grabenstrasse 6
Postfach 162
CH-9320 Arbon

Postcheck- Konto Nr. 90-15436-7**Internet**

<http://www.saureroldtimer.ch>

Mitgliedschafts-Beitrittserklärungen

Die einfachste Methode, um bei uns Mitglied zu werden, ist einfach den Mitgliederbeitrag zu zahlen. Das geschieht via Überweisung auf unser Postcheckkonto 90-15436-7 lautend auf Oldtimer Club Saurer Arbon. Bitte geben Sie auf der Überweisung deutlich Ihren Namen und Ihre Anschrift an, dann können wir Ihnen unsere Vereinspublikation, welche vierteljährlich erscheint, auch zustellen. Vermerken Sie im Mitteilungstext "Neumitglied; Beitrag 2006" sowie die von Ihnen gewünschte Kategorie, dann weiss auch der Kassier sofort, was los ist.

Mitglieder-Jahresbeitrag

Der jährliche Mitgliederbeitrag beträgt Fr. 15.-- für Aktivmitglieder und Fr. 80.-- für Freunde des OCS. Gönner und Sponsoren bezahlen mindestens Fr. 60.-- plus Fr. 15.--, wenn sie die Gazette erhalten wollen. Jugendliche in Ausbildung zahlen pauschal Fr. 25.--.

Adressänderungen der Mitglieder

Bitte schriftlich an die obenstehende Club-Adresse senden!