

**Zeitschrift:** Gazette / Oldtimer Club Saurer  
**Herausgeber:** Oldtimer Club Saurer  
**Band:** - (2011)  
**Heft:** 80

**Artikel:** Reise in den Sudan mit einem Ex-Armee Saurer 10DM [Teil 2]  
**Autor:** Fessler, Nicolas  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1037435>

### **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:** 14.03.2025

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

# Reise in den Sudan mit einem Ex-Armee Saurer 10DM

Teil 2 (Teil 1 in Gazette Nr. 79)

## Der Aufbruch

Ende November erhielten wir Bescheid, dass dieses Projekt von der UNO nicht weiter finanziert würde. Somit mussten wir unsere Maschine, den Lastwagen mit Anhänger und alles Werkzeug in die Schweiz zurück bringen. Patrick und ich standen vor einem grossen logistischen Problem. Die Piste zurück nach Damazin war in katastrophalem Zustand. Auf der ersten Fahrt hatte ich Paulino, unseren schwarzen Mitarbeiter, als Beifahrer und Lotsen dabei. Auf dem Lastwagen befanden sich die Maschine und zwei Ersatzpneus.

Bei der Schweizer Armee habe ich zwar eine solide Ausbildung als Militärmotorfahrer erhalten, doch dort übertraf das Gelände meine Vorstellungskraft.

Nach zwei Stunden kamen wir an eine Stelle, die etwas feucht schien. Ich fragte Paulino um seine Meinung, wo eine Durchfahrt am ehesten möglich wäre. Zur Sicherheit stieg ich aus und betrachtete das Gelände vom Boden aus. Der lehmige Boden war durch das Austrocknen rissig, sah stabil aus, doch ich verspürte Zweifel. So fuhr ich zu zögerlich los und merkte sofort, dass die Räder allmählich tiefer in den Boden einsanken. Zu spät schaltete ich die



Mit Saurer steckengeblieben

Längs- und Quersperren ein. Nach einem kurzen Versuch, das Fahrzeug hinaus zu schaukeln, sah ich, dass das Verteilergetriebe den Boden berührte und die Hinterachsen mit Erde überdeckt waren. Wir versuchten, mit Steinen

und Ästen die Spurrinne zu füllen, doch der lehmige Boden verunmöglichte jegliche Haftung der Pneu. Glücklicherweise hatte ich ein Satellitentelefon dabei und konnte so Hilfe anfordern. Wir warteten vier Stunden in der Hitze Afrikas auf die zwei Unimog aus Kurmuk. Endlich da schafften sie es mit vereinten Kräften, unseren 10DM auf festen Boden zu ziehen. Danach begleiteten sie uns noch eine Weile, bis die Piste besser wurde.

Am meisten Mühe bereiteten mir die festgefahrenen Spurrinnen. Immer wieder geriet ich in gefährliche Schräglage mit dem Lastwagen. Durch das Hakengerät ist die Brückenhöhe auf 1.8 m und der Schwerpunkt der Ladung somit über 2.5 m.

Nach einer Weile abenteuerlicher Fahrt sahen wir plötzlich einen Traktor mitten auf der Piste. Beim Näherkommen entdeckten wir, dass er erfolglos versuchte, einen umgekippten Lastwagen wieder auf die Räder zu stellen. Wir zögerten nicht lange und hielten an. Mit einer Kette, die wir am Aufbau dieses Oldti-



Aufstellen des umgekippten LKWs

mers befestigten, konnten wir ihn mit unserem Saurer wieder aufrichten. Danach schlaufte die Kette um seine Vorderachse und ich zog ihn vorwärts wieder auf die Piste. Der Fahrer bedankte sich überschwänglich und wir setzten unsere Fahrt fort.

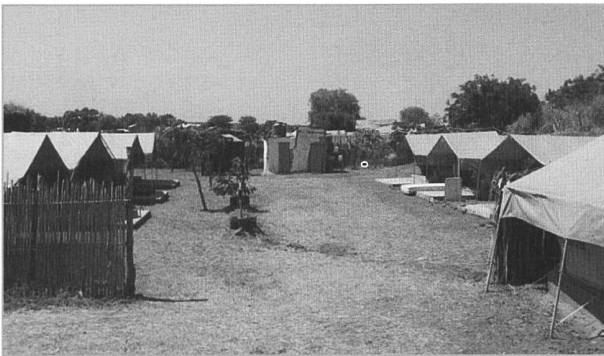
Um halb Sieben erreichten wir ein grösseres Dorf. Wir waren hungrig und so hielten wir und Paulino bestellt. Es gab für uns beide eine Lammhälfte in guter Sauce, Bohnen und gebratenes Lebergeschnetzeltes. Gegessen wurde mit den Händen, die wir notdürftig in brackigem Wasser in einem verrosteten Eisenfass mit ein wenig Seife gewaschen hatten.

Schon ging die Sonne unter und wir mussten den Weg in der Dunkelheit fortsetzen auf der Schotterpiste bestehend aus Schlaglöcher. Die entgegenkommenden Fahrzeuge blendeten, so fuhr ich nur mit 35 km/h und hatte das Gefühl mit 80 km/h zu rasen! Nach zweieinhalb Stunden Fahrt erreichten wir endlich Damazin. Wir entluden noch die Maschine, bevor ich müde auf meine Matratze sank. Beim Einschlafen durchlebte ich noch einmal die kritischsten Situationen und wäre beinahe von der Matratze gefallen...

Am nächsten Tag kam Paulino um 07:00 Uhr noch im Pyjama. Ich war schon startbereit, doch er überredete mich, noch einen Tee zu trinken. Zwei Gläser Tees, eine Stunde später machte ich mich mit dem leeren

Lastwagen auf den Rückweg nach Kurmuk. Auf der Schotterpiste kamen wir nun etwas schneller vorwärts, doch war es angenehmer, daneben auf der Sandpiste im Grasland zu fahren. Der Boden war dort weicher und es hatten sich noch nicht so viele Schlaglöcher gebildet. Doch je weiter wir fuhren, umso schlechter wurde die Strasse. Teilweise waren die Schlaglöcher so tief, dass ich im Schritttempo mit eingeschalteter Längssperre darüber fahren musste, weil eine der beiden Hinterachse in der Luft hing. Wir hielten wieder im selben Dorf wie am Abend zuvor und verköstigten uns in der uns bekannten „Gartenwirtschaft“.

Nun erreichten wir wieder den schwierigeren Teil der Piste. Mit dem leeren Lastwagen war die Schräglage weniger gefährlich. Ich fuhr sorgsam um die Achsaufhängungen zu schonen, musste aber den Sitz blockieren, um nicht an die Kabinendecke geschleudert zu werden und Paulino klammerte sich an den Griff vor dem Beifahrersitz. Nach sechseinhalb Stunden hatten wir es geschafft und trafen wieder im Camp von Kurmuk ein. Zu meinem Schrecken lag Patrick malariakrank in seinem Zelt.

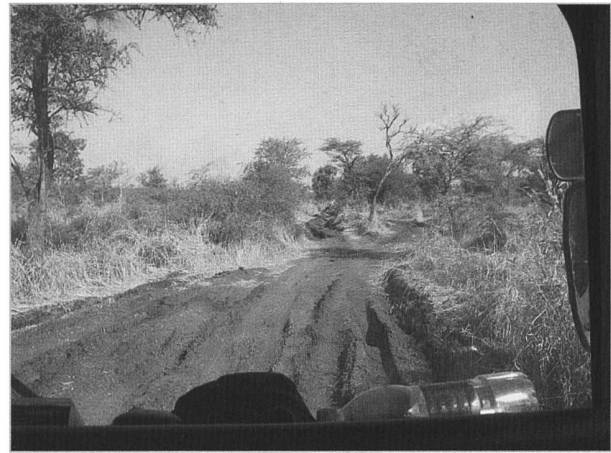


Camp Kurmuk

Am nächsten Tag begannen Paulino und ich, unseren 20“-Container auszuräumen. Wir beluden die Abrollbrücke des Saurer von Hand und brauchten dafür einen Tag. Zu unserem Material kamen noch Gestelle für die Wassertanks des Camps, die ebenfalls nach Damazin zurück gebracht werden mussten.



Rücktransport 2. Fahrt



Piste Kurmuk nach Damazin

Als Patrick wieder auf den Beinen war, machten wir uns auf den Weg nach Damazin. Die ersten zwei Stunden war ich Beifahrer, Patrick wollte mir den schwierigsten Teil überlassen. Das Pech wollte es, dass wir unterwegs einen Platten einfingen. Nach dem Radwechsel übernahm ich das Steuer und wir kamen ohne weitere Zwischenfälle vorwärts.

An den militärischen Check-Points unterwegs machte man uns keine Probleme, denn mit dem UN-Ausweis und unserem weissen Fahrzeug liessen sie uns passieren. Nach acht Stunden Fahrt erreichten wir Damazin.

*Text: Nicolas Fessler, Bilder: Ph. Périsset*

Fortsetzung folgt

*Digger ist stark auf Spenden angewiesen. Diese werden genutzt, um den Saurer betreiben und unterhalten zu können:*

Postkonto (CPC) 10-732824-2  
IBAN CH15 0900 0000 1073 2824 2  
SWIFT/BIC POFICHBEXXX

Bank-Konto bei der Caisse d'Epargne Clientis Bezirk Courtelary:

Konto Nr 16 1.062.724.03 6240  
Postkonto Bank 30-38150-4  
IBAN CH42 0624 0016 1062 7240 3  
SWIFT/BIC RBAB CH 22240

Begünstigter:  
Stiftung Digger  
2710 Tavannes  
Schweiz

*Der Saurer Lastwagen befindet sich zurzeit mit dem Digger D-3 im Tschad. Weitere Informationen auf Digger-Homepage:*

<http://www.digger.ch/de/une-digger-d-3-quitte-les-ateliers-de-digger-pour-le-tchad/#more-197>