



## Das UVC-Journal spricht mit... Alfons Bruglemans

*UVC: Alfons, du hast uns ein paar Bilder deines 411 geschickt, als du sozusagen zu einer Jubiläumstour unterwegs warst. Was war das denn für ein Jubiläum und wo warst du?*

**Alfons Bruglemans (1714):** Das war am Ostersonntag 2019, bei uns den Feldern von Wittlaer und Kalkum. An dem Tag habe ich exakt 9.000 Kilometer vollgemacht. Auf dem Bild wechselt er gerade auf 9.001 Kilometer.

Ich hoffe, dass wir 2021 wieder schöne Ausfahrten machen können. Im Jahr 2020 hatte Jochen Schäfer eine Fahrt im Bergischen organisiert, das war schon super.

*UVC: Ein 411 mit nur 9.000 Kilometern auf dem Tacho? Da hast du aber, etwas übertrieben gesagt, einen fast „neuerartigen“ Unimog. Weißt du näheres über deinen Mog und warum er erst so wenig runter hat?*

**Alfons:** Unser Mog ist 1969 gebaut worden, wie Du der Datenkarte entnehmen kannst. Er war bestimmt für die Schweizer Armee, wo er als „Dieseli“ im Schneeräumdienst eingesetzt war. Die Unterlagen habe ich von dem Dieseli-Spezialisten Claudio Lazzarini in der Schweiz erhalten, der alle Unimog der Schweizer Armee kennt und weiß, was damit war. Die Armee hatte damals einen Großauftrag von über 20 Stück Typ 411 in Auftrag gegeben.

Lazzarini schreibt dazu: „Das Fahrzeug 411.118-036325 war Bestandteil einer Bestellung von 20 Fahrzeugen, welche als Trägerfahrzeuge für Schneefräsen bestimmt waren. [...] Die ersten zehn gelieferten Fahrzeuge (411.118-036309 ...411.118-036333) [...] wurden dem strenger Geheimhaltung unterstellten Festungswachtkorps (FWK) zugewiesen. Aufgabe des FWK war der Unterhalt der zahlreichen Anlagen der Führungs- und Kampfinfrastruktur. Diese Fahrzeuge erhielten „zivile“ Kennzeichen, welche zur Täuschung über den Gesamtbestand [...] nicht fortlaufend vergeben wurden. Die betreffenden Schneefräsen erhielten die Kennzeichen A+47'093 bis A+47'102 zugewiesen.“



Das Fahrzeug 411.118-036325 trug das Kennzeichen A+47'098.“ Zu den geringen Kilometern sagt er: „Der Kilometerstand kann durchaus stimmen, ebenfalls die Betriebsstunden. Solche Fahrzeuge waren bei bedeutenden Festungswerken und Munitionslagern deponiert, um im Winter die Zufahrten frei zu halten. Im Frühling, Sommer und Herbst gab es nichts zu tun und „Geld verdienen“ mussten die Dinger auch nicht.“

*UVC: Eine tolle Geschichte. Wie ist der Dieseli denn dann Zivilist geworden und in deinen Händen gelandet?*

**Alfons:** Unser Mog blieb 40 Jahre bis 2009 in der Armee. Am 16. Juni 2009 erhielt er einen Fahrzeugausweis für Menuiserie Marcel Blum Sarl, Rue du Village, CH-1659 Rougemont. Das Zollamt Rheinfelden bestätigte den Import nach Deutschland am 30. Juli 2010. Er wurde von Martin Dormann in Frelsdorf (Schleswig Holstein) re-

stauriert. Die Einzelbetriebserlaubnis erteilte der TÜV Nord am 7. Juni 2012, wo dann auch das „H“-Kennzeichen genehmigt wurde. Von Frelsdorf aus ging es Huckepack nach Krefeld, wo die Zulassung durch unseren Vorbesitzer erfolgte. Wir selber haben unseren Mog mit 8.500 Kilometern im Dezember 2018 übernommen.

Dank der ganz hervorragenden Hilfe von Jochen Schäfer schaffen wir es, unseren Mog so zu erhalten und notwendige Reparaturen durchführen zu können. Wir haben viel Freude mit ihm und nutzen ihn relativ oft, wenn das Wetter es zulässt: Zum Einkaufen, zum Besuch von Freunden oder einfach für eine Ausfahrt ins Grüne. Aber auch zum Restaurant fahren wir damit. Das Personal in Gut Porz ist dann oft begeistert: „Was ist denn das wohl für ein geiles Auto“ hören wir dann sehr gerne. Inzwischen sind wir bei genau 10.992 Kilometern angelangt und hoffen auch einmal auf

eine „weitere Ausfahrt“ in 2021 zum Jahrestreffen.

*UVC: Was baust du denn gerade an deinem 411?*

**Alfons:** Ich habe neue Chromringe an die Instrumente machen lassen, die sind gestern überholt zurückgekommen. Deshalb weiß ich auch gerade den genauen Kilometerstand. Und vielleicht ändert sich das Kennzeichen demnächst. Bislang haben wir „D UN 86 H“. Leider gab es zum Zeitpunkt unserer Zulassung nichts, was besser gepasst hätte. Heute habe ich aber beim Straßenverkehrsamt eine sehr schöne Nummer gefunden: „D UN 34 H“. Die habe ich dann auch sofort reserviert. Mal sehen, ob man ihn so ohne weiteres einfach ummelden kann. Die „34“ passt sehr gut, weil der 411c wegen seiner 34 PS auch „34“ genannt wird.

Unimog A+47'102 Schneefräse.





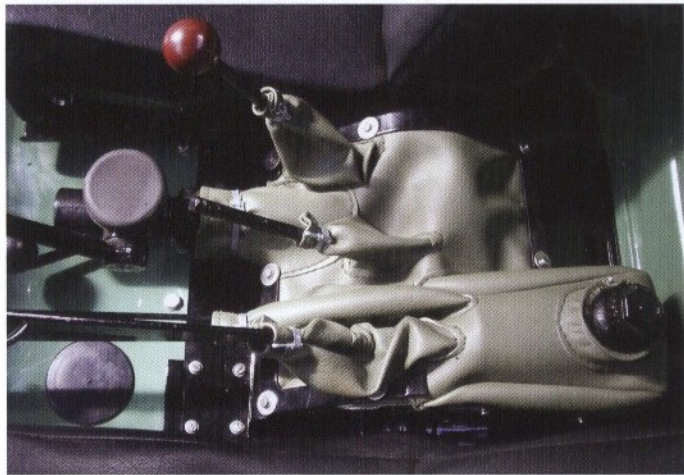


*Diese Seite: Anlieferung und Kipper-Test.*

*Rechte Seite: Ostersonntag 2019.  
Alfons macht die 9.000 Kilometer voll.*











**UVC:** *Angefangen hat es doch für dich mit Oldtimern aus einer ganz anderen Kategorie, richtig?*

**Alfons:** Seit vielen Jahren haben wir schon Mercedes-Oldtimer. Angefangen hatte es mit einem 300er Adenauer. Als wir Kinder waren, haben wir uns die Nasen an den Autos platt gedrückt, um zu sehen, was da für Geschwindigkeitsangaben auf dem Tacho standen. Wir glaubten ja, dass die das auch wirklich fahren. Der Krupp hatte schon einen Adenauer mit „200“ auf dem Tacho. Das war also der Schnellste von allen. Heute weiß ich, dass der 300er damals der schnellste Serien-PKW war, den es gab. Unser 180 D war jedenfalls langsamer als ein VW Käfer. Mein Vater hatte Autoschlosser bei Mercedes Lueg in Essen gelernt. Folglich gab es bei uns auch nur Mercedes – 170 D, 180 D, usw.

**UVC:** *Und wie seid ihr dann auf einen Unimog gekommen?*

**Alfons:** Zu den jährlichen Angermunder Trecker-Treffen sah ich hin und wieder auch Unimogs. Daran habe ich eine Kindheitserinnerung und eigentlich wollte ich schon immer solch ein Fahrzeug haben.

Noch bevor ich in die Grundschule kam, hat mein Vater mich einmal auf eine Fahrt mit dem Unimog mitgenommen. Es muss ein früher 411er gewesen sein, an den zwei große Anhänger angekuppelt waren. Die Fahrt ging von Essen nach Gelsenkirchen in den Stadthafen. Eine für ein kleines Kind gewaltige Reise, die gefühlt nicht zu Ende ging. Ich erinnere mich noch gut daran, denn nachdem die Ladung gelöscht war, fuhren wir leer zurück und mein Vater stoppte an einer typischen Ruhrgebiets-Bude und kaufte mir ein paar Süßigkeiten als Belohnung dafür, dass ich das so geduldig mitgemacht habe.

Es war ein wirklich schönes Erlebnis, an das ich zeitlebens immer wieder zurückdenken muss. So ist dann wohl auch das Interesse für einen 411er immer vorhanden geblieben.

**UVC:** *Du schilderst das so lebhaft, als wäre es gestern gewesen. Hast du zufällig noch ein Foto von dem alten Gespann?*

**Alfons:** Sicherlich nicht mehr von dem Unimog. Früher sind die Männer ja mit zwei Anhängern quer durch Deutschland gefahren. Das kann man sich kaum mehr vorstellen.

**UVC:** *Und dann hast du deinen 411 gefunden?*

**Alfons:** Wie so oft im Leben spielte hier der Zufall eine Rolle. Ich kam an einem regnerischen Sonntagnachmittag Anfang Dezember 2018 vom Flugplatz zurück. Am Tag zuvor war die Mercedes-Classic Zeitschrift gekommen. Diese blätterte ich durch, ohne dabei nach etwas Bestimmten gezielt zu suchen.





Oben: Vor der Restauration.

Rechte Seite: Die zivileren Oldtimer kommen gerne an Ehrentagen für Sonderfahrten zum Einsatz.

Unten: Daimler Inspektionskarte des Unimog vom 11. Juni 1969.

11. 6. 69      11. Juni 1969

Inspektions-Karte										UNIMOG		
Lfd. Nr.	Arb.-Tg.	KA	(2) Fgsl. Nr.	Rd.	Motor	Fas	Pn	Auftr. Nr.				
83	B51	141	118-13-036325	17	636 914	411 51	411. 620	57135-93615				
Code + Text (3)	Lock 1	Lock 2	LZ 1	LZ 2	Vp	VZ	Fzg. Bereifung	Reifen, Zusatz		KW	KW	KW
	GRD	GRD	01	52			051-130-4/X			3563		
DAIMLER-BENZ A.G. Werk Guggenau	KA	Code										
	2	116 239 244 251 290 460 467 491 493 494 551 614 634 871 890 999										
	KA	Code <small>*) Telefonier 004 542 61 05</small> 230 467 484 999 <small>Zwischenf. Austausch 41 2310.0700</small> 231										
KA	Code											
KA	Name			PLZ	Ort			Krs/Ld	Vertr.			
9	GRD				BERN			CH				
	Auftr. Datum		Liefer-Datum		Vertr.			Kfz-Brief				
V												
(4) Kupplung	FUS			(5) Getriebe	4M-036325			(6) Kriechg.-Getriebe				
(7) Anh.-Kuppl.				(8) V-Achse	13130		(9) H-Achse	12726		(10) Lenkung	2796680	
(11) Leuchten	B0			(12) Seilw. vorn			(13) Seilw. hinten			(14) Fahrerhaus-Nr.		
(15) Türschl.-Nr.				(16) Reifen Größe/Pr.	10,5-18		14sch		10. Juni 1969 <i>John Pich</i>			
(17) Motor-Nr.	10-056536			Profil				Fabrikat				

25. Juni 69



Aber genau das war es wohl, denn ich sah eine Kleinanzeige, wo unser 411c angeboten wurde. Als Kontakt war eine Festnetz-Telefonnummer angegeben, die ich dann auch ohne zu zögern wählte.

Eine nette Dame war am Telefon und erklärte, dass ihr Mann, der den Mog verkaufe, nicht zuhause sei. Er werde sich aber nach seiner Rückkehr melden. Das dauerte dann auch nicht lange und wir sprachen einige Minuten über das Fahrzeug. Offensichtlich haben wir uns ad hoc gut verstanden und so schlug ich vor, dass wir uns doch noch am gleichen Nachmittag träfen, um das Fahrzeug einmal zu besichtigen. Gesagt, getan. Der Mog gefiel uns und wir vereinbarten eine Probefahrt, die wir einige Tage später, als es das Wetter zuließ, dann auch durchgeführt haben.

Wir wurden uns handelseinig und haben nun sehr viel Freude mit dem schönen Fahrzeug. Der Vorbesitzer hatte in den gut sechs Jahren, in denen er das Fahrzeug besaß, nur gerade einmal 1.000 Kilometer gefahren. Das war nicht viel. Er hatte den Unimog mit 7.500 km vom Restaurator übernommen und der Tachostand betrug am Tag des Kaufes und der Übernahme genau 8.586 Kilometer.

*UVC: Wie kam der 411er dann zu euch nach Hause?*

**Alfons:** Der Vorbesitzer und ich haben ihn gemeinsam überführt. Die Fahrt haben wir uns „geteilt“. Das erste Stück bis zur Tankstelle an der B 288 fuhr der Vorbesitzer und nahm so Abschied von seinem Mog. Während der Vorbesitzer das Tanken vornahm, ging ich zur Kasse, um den Dieselmotorkraftstoff zu bezahlen. Inzwischen saß der nette Herr bereits auf dem Beifahrersitz, ich schwang mich in den Führerstand und los ging es.

Während der Fahrt wunderten wir uns über einen Dieselmotorkeruch, den wir zunächst nicht zuordnen konnten. Die Frage löste sich dann bei der Ankunft bei uns.

#### Die Unimog-Lieferungen 1968

Mit Vertrag Nr. 52'175 vom 30.12.1968 bestellte die Schweizer Armee 20 Unimog 411.116 als Fahrzeuge für den motorisierten Leistungsbau. Diese Fahrzeuge wurden den Übermittlungstruppen zugeteilt und erhielten die Kontrollschilder M+30'913 - M+30'932

Mit Vertrag Nr. 55'511 vom 24.06.1969 erfolgte eine weitere Bestellung über 20 Fahrzeuge U 411.116 als Trägerfahrzeuge für Schneeräumgeräte. Die Bestellung wurde am 19.12.1969 um drei weitere Fahrzeuge ergänzt. Letztere kamen erst im Jahr 1970 zur Ablieferung und waren die letzten beschafften kleinen Unimog für die Schweizer Armee

Fahrgestell-Nummer	M-Nummer	Erst-Zulassung	Bemerkung
411.118-036197	M+30'926	19.11.1969	
411.118-036199	M+30'927	19.11.1969	
411.118-036203	M+30'916	19.11.1969	
411.118-036204	M+30'929	19.11.1969	
411.118-036205	M+30'932	19.11.1969	
411.118-036206	M+30'915	19.11.1969	
411.118-036209	M+30'914	19.11.1969	
411.118-036210	M+30'931	19.11.1969	
411.118-036211	M+30'913	19.11.1969	
411.118-036213	M+30'918	19.11.1969	
411.118-036214	M+30'925	19.11.1969	
411.118-036217	M+30'921	19.11.1969	
411.118-036218	M+30'924	19.11.1969	
411.118-036219	M+30'923	19.11.1969	
411.118-036221	M+30'920	19.11.1969	
411.118-036222	M+30'930	19.11.1969	
411.118-036235	M+30'919	19.11.1969	
411.118-036242	M+30'917	19.11.1969	
411.118-036249	M+30'922	19.11.1969	
411.118-036256	M+30'928	19.11.1969	
411.118-036309	A+47'093		
411.118-036312	A+47'094		
411.118-036316	A+47'096	09.04.1970	
411.118-036320	A+47'096	06.03.1970	
411.118-036323	A+47'097	06.03.1970	
411.118-036325	A+47'098		
411.118-036327	A+47'099	09.04.1970	
411.118-036329	A+47'100	09.04.1970	
411.118-036331	A+47'101	06.03.1970	
411.118-036333	A+47'102	06.03.1970	
411.118-036379	M+21'550		
411.118-036382	M+21'551		
411.118-036385	M+21'552		
411.118-036388	M+21'553		
411.118-036391	M+21'554		
411.118-036397	M+21'555		
411.118-036400	M+21'556		
411.118-036403	M+21'557		
411.118-036406	M+21'558		
411.118-036409	M+21'559		

Unimog-Bestellung der Schweizer Armee bei Daimler.

Vor lauter Aufregung um den Abschied hatte der gute Mann vergessen, den Tankverschluss wieder auf den Tankstutzen zu drehen. So plätscherte der Diesel in den Kurven heraus. Als ich den netten Herrn zurück nach Hause fuhr, kamen wir an der Tankstelle wieder vorbei. Der Tankverschluss lag inzwischen am Straßenrand der Kreuzung und war durch mehrmaliges Überfahren platt wie eine Flunder. Es war aber gar kein Problem, ein neues Teil dafür zu bekommen.

*UVC: Vielen Dank, lieber Alfons, dass du diese schönen Erinnerungen mit uns geteilt hast.*





Oben: Getränke für Ostern 2020.

Unten: Am 11. Juni 2020: Ankunft bei Jochen zur Ausfahrt im Bergischen Land.

