

Zeitschrift: Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 70 (1995)

Heft: 12

Artikel: Transport Profi Center, Waffenplatz Moudon

Autor: Heiniger

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-716162>

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: 12.05.2025

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

Transport Profi Center, Waffenplatz Moudon

Von Major Heiniger, Moudon

Mit der Neustrukturierung der Motorfahreraus-
bildung wurde 1995 auf dem Waffenplatz
zugunsten aller ansässigen Schulen (San OS
I, San UOS/RS 266, Spit UOS/RS 68/268)
eine gemeinsame Transportzentrale und ein
für diese Schulen offenes Ausbildungszen-
trum (Kat II+III/1) geschaffen. Dies wurde
möglich, weil Motf Kader und Motf ihren
zweiten Teil der Grundausbildung in Moudon
bei ihrer Truppengattung absolvieren, alle
über die mit Führerprüfung verfügen und ge-
staffelt aufgebogen werden.

Die Transportzentrale wird ab 2. Januar-Wo-
che bis Ende Oktober durchgehend betrie-
ben. Sie steht für folgende Arbeiten während
24 Stunden zur Verfügung:

- **Strassentransporte**
- **Verlad von Material mit Gabelstapler**
- **Pannendienst**

Für die optimale Auslastung und Auftrags-
erteilung steht dem Chef der Einsatzzentrale
(Motf Uof) modernes Kommunikations- und
Arbeitsmaterial zur Verfügung (Tf, Fax, Pager,
Abrufsystem, Computer).

Durch den koordinierten Einsatz der Zugs-,
Kp- und Durchhalteübungen aller Schulen
sind Trsp Mittel in der ganzen Schweiz inner-
halb von 4 Stunden zur Verfügung.

Die Einsätze zugunsten Dritter (Koord Stelle
11, Zivilschutz ZH und VS, Inf RS, Behinder-
tenorganisationen) ergänzen die spezielle
Fahrausbildung der San Motf.

Der Wirtschaftlichkeit beim Einsatz der Motf
und Fz wird besondere Beachtung geschenkt.
Die ausgeführten Trsp werden statistisch aus-
gewertet. Die zur Verfügung stehende Fz Flot-
te umfasst sämtliche üblichen Fz der Armee
(Motrd bis Car inkl Anh).

Statistische Auswertung für den August 1995
— Als Beispiel:

	Anzahl Fahrten	Total km/ Auftrag
Lastwagen	273 76%	108
Lieferwagen	51 14%	45
VW-Busse	34 9%	80
PW	2 1%	110
Personentransporte	284 79%	
Materialtransporte	76 21%	

Anzahl eingesetzte Anhänger	29	38%
Anzahl Personen pro Lastwagen	37,5	

Vorteile

Das neue Transportkonzept auf dem Waffen-
platz Moudon hat folgende Vorteile aufzuwei-
sen:

- **Reduktion der Fz Flotte** (neu 20 Lastw./bis-
her 56 Lastw)
- **Reduktion der Fahrkilometer durch Ver-
meldung von Leerfahrten**
- **Mehrfacheinsatz der Fz durch Doppelbe-
setzung**
- **Vermehrter Einsatz von Anhänger durch
Zweitaufräge**

- **nur Realeinsätze für Motf**
- **Fahrzeugeinsatz dem Auftrag angepasst**
(zB Kurierdienst mit Motrd für sämtliche
Schulen, täglich ca 250 km)
- **Rascher Verlad von Trsp Gütern durch
Beizug von Gabelstaplern**
- **Reduktion der Arbeitsstunden des AMP-
Personals** (kleinere Flotte, nur 1 Fz Abgabe
pro Jahr)

Aussagen von Beteiligten

Wie erleben die direktbetroffenen Motf Kader
und Motf ihren zweiten Teil der Grundausbil-
dung:



Lt Zbinden, Motf Of/Zfhr:

«Diese Art der Ausbildung hat sicherlich zwei
Seiten. Im positiven Sinne bedeutet dies, dass
der einzelne Motorfahrer fast ausschliesslich
Realeinsätze fährt. Er lernt somit sein Ein-
satzgebiet unter realistischen Bedingungen
kennen (keine langweiligen Kollektivfahr-
schulen). Die Fahrer lernen ebenso ihre Auf-
träge und die damit verbundenen Probleme
weitgehend selbständig zu lösen.

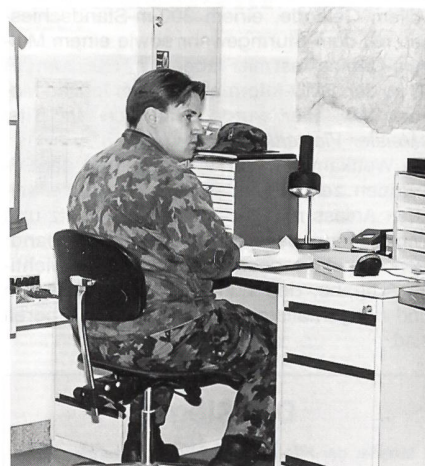
Bedingt durch diese selbständige Arbeitswei-
se, verbunden mit unregelmässigen Arbeits-
zeiten, kam sicherlich das Zugsleben etwas
zu kurz. Gemeinsame Aktivitäten konnten nur
sehr selten durchgeführt werden. Um so er-
staunlicher ist es deshalb, dass die Kamerad-
schaft unter den einzelnen Motorfahrern im-
mer noch gut war.

Für mich als Zfhr war dadurch die Arbeit auch
nicht immer einfach. Die vielen unregelmässi-
gen Abwesenheiten waren der Führungsar-
beit sowie der notwendigen Weiterausbildung
nicht gerade förderlich. Der Aufwand für diese
Arbeiten sowie die Präsenzzeit waren da-
durch sehr viel grösser.

Alles in allem kann ich sagen, dass diese Form
der zweigeteilten RS zwar einen grösseren
Arbeitsaufwand und ein selbständigeres Ar-
beiten sowohl der Kader als auch der Motor-
fahrer bedingt. Andererseits werden dadurch
die Fahrer sehr gut und unter realistischen
Bedingungen auf ihre zukünftigen Arbeiten
vorbereitet.»

Motf Kpl Jauch, Chef Trsp Zen:

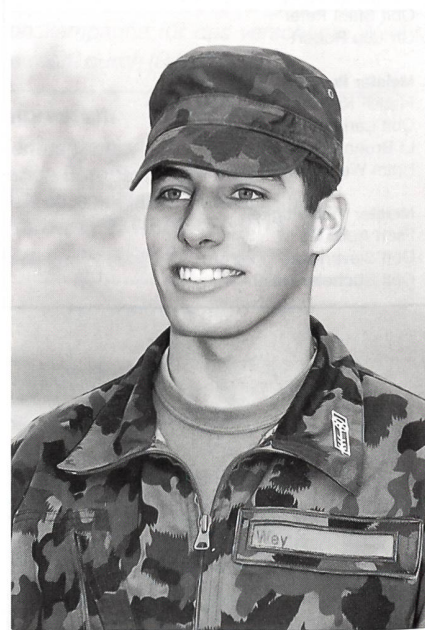
«In diesen Wochen traten viele Probleme auf.
Um diese zu lösen, war ich manchmal bis um



Mitternacht in der Transportzentrale beschäf-
tigt. Doch mit der Zeit lernte ich viel im organi-
satorischen Bereich dazu. Die Aufträge zu
koordinieren und auf die Motf zu verteilen, war
zu Beginn eine Aufgabe, die gar nicht so leicht
zu erfüllen war. Doch mit der Zeit kam auch
die Routine, und ich konnte mich vermehrt um
«Finessen» (wie zB das Koppeln verschiede-
ner Aufträge) kümmern.»

Motf Wey:

«Der 2. Teil der RS zeigte mir den realen Ein-
satz der Motf. Ich bewältigte vielseitige und



interessante Aufträge, welche mit viel Verant-
wortung verbunden waren. Die vielen Fahr-
aufträge gaben mir Sicherheit beim Lenken
eines mit Fahrzeuges.»