



# Radkeil

Ausgabe 2025



**Militär Motorfahrer Verein  
St. Galler Oberland / Graubünden**

## **Impressum**

### **Herausgeber**

MMV SGO/GR  
Präsident Werner Gartmann  
Prättigauerstrasse 16A  
7302 Landquart

### **Webseiten**

[www.mmvsgogr.ch](http://www.mmvsgogr.ch)

### **Social Media**

[www.instagram.com/mmvsgogr](https://www.instagram.com/mmvsgogr)

### **Erscheint**

Jährlich

### **Redaktion**

Werner Gartmann

### **Bankverbindung**

Graubündner Kantonalbank  
7000 Chur  
IBAN: CH 61 0077 4110 2245 8680 0

### **Druck**

Buchdruckerei Landquart AG

# Inhalt

	Inhalt .....	1
	Jahresbericht 2024 von Vorstand und TK .....	2
Berichte / Fotos	Winterdienstübung MBG 300.....	13
	Winterdienstübung Kat. 930/931 .....	15
	Improvisieren am Engadiner .....	18
	Kombikurs Anh & WLS .....	28
	Ladungssicherung .....	30
	Trsp AULA SMSV .....	34
	Geländefahren .....	35
	Pässefahrt.....	37
	Nachtfahren .....	38
	Klausabend.....	41
Kontakte	Vorstand .....	43
	Technische Kommission .....	43
Agenda	Jahresprogramm 2025 .....	44

# Jahresbericht 2024 von Vorstand und Technischer Kommission

Liebe Vereinsmitglieder

Mit der (Wieder-)Wahl von Donald Trump zum Präsidenten der Vereinigten Staaten von Amerika akzentuiert sich die Sicherheitslage für Europa und damit auch für die Schweiz. Der alte Kontinent muss sich vermehrt auf die eigene Stärke zurückbesinnen und sich, ohne Unterstützung der USA, für die kommenden Krisen und Konflikte wappnen. Unter dem Strich ist das vielleicht gar nicht so schlecht, wir können uns ja nicht ewig als Trittbrettfahrer der USA bequem einrichten, nach dem Motto „Amerika wird es dann schon richten“.

Auch die Schweizer Politik hat die Zeichen der Zeit erkannt und macht sich nun wieder mehrheitlich stark für eine Erhöhung des Militärbudgets des Bundes. Leider erinnert die Situation fatal an die Lage vor und während des Zweiten Weltkriegs: die Schweizer Armee ist für den Ernstfall nicht gerüstet. Dass es in den übrigen europäischen Staaten nicht besser aussieht, ist ein schwacher Trost. Hoffen wir, dass wir nicht wiederum damit rechnen müssen, uns ins Alpenreduit zurückziehen zu müssen.

Kommen wir von der Weltbühne zu unserem Vereinsleben, das glücklicherweise nicht so erratisch und düster ist wie die Weltlage.

## **ClubDesk**

Wir haben die neue Vereinssoftware ClubDesk erfolgreich durch das ganze Jahr hindurch genutzt. Der neue Kassier hat gleich auch die Buchhaltung in die neuen IT-Lösung überführt, so

dass wir nun nur noch mit einer zentralen Lösung unterwegs sind.

### **Datenschutzgesetz**

Mit der Einführung bzw. Inkraftsetzung des neuen Datenschutzgesetzes im September 2023 musste der betreffende Disclaimer auf der Homepage angepasst werden. Die neue Datenschutzerklärung des MMV SGO/GR ist für alle Interessierten auf der Vereinshomepage einsehbar.

### **TRAVECO Transport AG**

Das Sponsoring der TRAVECO Transport AG, initiiert durch den Dachverband VSMMV, ist im neuen Jahr ebenfalls zum Tragen gekommen. Für das Aufschalten von zwei Werbebannern auf unserer Homepage werden wir finanziell entschädigt. Weiter erhalten wir für definierte Jungmotorfahrer-Anlässe jeweils eine Zwischenverpflegung für alle Kursteilnehmer. Generell unterstützt die TRAVECO Transport AG die ganzen Jungmotorfahrerkurse auf Ebene VSMMV.

### **Mitglieder**

Mein Wunsch aus dem letztjährigen Bericht, wieder vermehrt junge Teilnehmer an den Anlässen begrüssen zu dürfen, erfüllt sich langsam. Aus den ehemaligen Jungmotorfahrern sind engagierte Motorfahrer geworden, welche nun auch unsere Anlässe besuchen und bereichern. Es gilt nun, diesen jungen Teilnehmern die Freude an unserer Vereinstätigkeit weiterzugeben, in der Hoffnung, dass sich der eine oder andere in Zukunft auch in der Vereinsführung engagieren wird. Leider kann ich hier weiterhin ungestraft ausschliesslich von männlichen Teilnehmern schreiben, da bis heute noch keine Motorfahrerinnen neu den Weg zu uns gefunden haben. Unsere Datenbank weiss bei 150 Mitgliedern

lediglich 3 Frauen aus, leider also an einer Hand abzuzählen.

## **Veranstaltungen 2024**

### **Winterdienstübung Kat. 920 – 14 Teilnehmer**

Diese Übung führt uns auf der Suche nach Schnee via Nebenstrassen durchs Prättigau und das Oberhalbstein hinauf nach Muttten. Der Rückweg in die Schynschlucht erfolgte via der alten Muttnerstrasse, welche etwas an Altschnee aufweist.

### **Winterdienst Kat. 930 & 931 – 20 Teilnehmer**

Für die grossen Fahrzeuge gibt es noch weniger Schnee aber eine schöne Route ins Glarnerland.

### **Kipperkurs – 16 Teilnehmer**

Die Kursteilnehmer treffen sich bei garstigem Aprilwetter zum dritten Kipperkurs. 14 Teilnehmer nehmen zum dritten Mal teil und schliessen somit die Ausbildung ab, zwei sind noch in der Ausbildung bzw. fangen diese an.

Wir haben wiederum die Möglichkeit, für die Calanda-Gruppe Transporte von Schüttgut zwischen Chur und Reichenau durchzuführen. Eines der Transportgüter ist "abwindbar" und muss mit der Abdeckplane gesichert werden, was wiederholtes auf- und absteigen in die Mulde bedeutet.

Wir konnten aushandeln, dass das Mittagessen von der Calanda-Gruppe gesponsort wird, dafür herzlichen Dank!

Am Ende des Tages haben wir 106 Fuhren mit insgesamt ca. 954 Tonnen Material geleistet. Zum Schluss werden die Kipper noch mit 9 Tonnen Vorabsieb beladen, so dass wir am Folgetag den Fahrtrainingskurs mit beladenen Fahrzeugen absolvieren können.

### **Fahrtrainingskurs – 25 Teilnehmer**

Wir dürfen an diesem Kurs erstmals zwei Angehörige der Kantonspolizei St. Gallen, Verkehrspolizei, Schwerverkehr Süd, Mels, als Teilnehmer begrüßen.

Mit den 16 beladenen Kippern vom Vortag sowie vier 4x4 Iveco und einem MB 300 CDI machen sich 25 Kursteilnehmer an die Arbeit. Es ist winterlich kalt an diesem Samstagmorgen im ehemaligen AMP Chur.

Los geht es mit einem kleinen Rundkurs, bei dem die Aufgabe darin besteht, das Fahrzeug mit der Federspeicherbremse im Gefälle kontrolliert zum Stehen zu bringen. Mit etwas Übung klappt das auch.

Nach einer kurzen Theorie über die Fahrtaktik im langen Gefälle geht es auf die Strecke. Im Anstieg zur Schwägalp zeigt sich nochmals der Winter und im Appenzellerland fühlen wir uns wie an einer Winterdienstübung, einzig das Montieren der Schneeketten bleibt uns erspart.

### **Kombikurs Anh und WLS – 17 Teilnehmer**

Die Fachlehrer reisen bereits am Vortag via Hinwil nach Bronschhofen. Von Hinwil werden zwei Iveco WLS 8x6/4 für den Kurs überführt. Am Nachmittag erfolgt die Ausbildung der Fachlehrer und anschliessend das Einrichten/Vorbereiten der Arbeitsposten.

Beim Posten „Anhänger“ können die Teilnehmer, je nach Fähigkeiten, verschiedene Fahrmanöver mit den Anhängern üben. Eines der Teams entscheidet sich auch dafür, mal den Adapter vorne zu montieren und den Anhänger vor Kopf zu manövrieren. Am Abend sind dann die Fähigkeiten der beiden gefragt um die Anhänger in die doch recht schmalen Parkfelder hineinzubugsieren. Denn jeder schafft es nicht, den Anhänger

rückwärts über das Heck gerade & korrekt zu platzieren..

Beim Arbeitsposten „Iveco 8x6/4“ gilt es einerseits die neue Funktion "A07 - Trailer" kennenzulernen und korrekt anzuwenden. Andererseits werden die üblichen Manöver Auf-, Ab- und Umlad geübt. Da nicht alle regelmässig für den Transportpool fahren, sind die Abläufe nicht gefestigt und es gilt einfach viel zu üben. Hier unterstützen die Fachlehrer mit Rat, Tipps und ihrer Erfahrung und natürlich die Beachtung der Handbücher, welche Pflicht ist.

### **FTK mit Ladungssicherung - 14 Teilnehmer**

Bevor es auf die Fahrstrecke geht, werden die Teilnehmer in den wichtigsten Grundlagen der Ladungssicherung instruiert. Dabei kommt es zu interessanten Diskussionen und der einen oder anderen Erkenntnis, auch auf Seiten der Fachlehrer. Man hat nie ausgelernt.

### **Geländefahren - 15 Teilnehmer**

Wir nehmen wieder einmal das Panzergelände in Hinterrhein unter die Räder. Da das Rekognoszieren am Vortag wegen einem kurzfristig anberaumten scharfen Schiessen nicht durchgeführt werden konnte, machten wir aus der Not eine Tugend: Nicht die Funktionäre sondern die Teilnehmer selber müssen den Parcours rekognoszieren, beurteilen und ausflaggen. Ganz nach dem Motto: im Ernstfall ist jeder Motorfahrer auf sich allein gestellt.

### **Pässefahrt - 18 Teilnehmer**

Wieder einmal geht es über die Pässe Oberalp - Furka - Nufenen - Lukmanier. Die Übungsleitung ist zwei Wochen vor dem Anlass leicht ins Schwitzen gekommen: Schneefall hat zur



Sperrung der avisierten Pässe geführt. Zum Glück besserte sich die Lage schnell, so dass der Anlass ohne Einschränkungen durchgeführt werden konnte.

### **Oekofahrkurs – 17 Teilnehmer**

Leider nimmt die Nachfrage nach CZV-Kursen bei den Mitgliedern laufend ab. Diejenigen die die CZV-Ausbildung beruflich benötigen erhalten diese vom Arbeitgeber vermittelt. Bleiben uns ein paar Enthusiasten, welche diese Ausbildungen freiwillig in Anspruch nehmen.

Dank der Teilnahme von 6 Fahrern der Bon Kanalreinigung und einem Verzicht auf unserer Seite konnten wir den gebuchten Kurs mit 16 Plätzen (10 MMV, 6 Bon) doch noch optimal auslasten.

Mit weiteren 7 am Thema, aber nicht am CZV-Label Interessierten, haben wir den Kurs parallel unter eigener Leitung und ohne CZV ab Chur durchgeführt.

Als Konsequenz aus der nachlassenden Nachfrage planen wir künftig keine CZV-Kurse mehr in unser Jahresprogramm ein. Die Suche nach zivilen Interessenten ist zeitaufwändig und je nach Kursthema schlicht unmöglich. Auch hat sich der Umgang mit gewissen kleinen Transportlern, welche von der Anzahl Chauffeure in Frage kämen, als schwierig erwiesen.

### **Nachtfahren – 14 Teilnehmer**

Die beiden teilnehmenden Jungmotorfahrer sind extra von Basel angereist.

Wie bereits gewohnt kommt der erste Wintereinbruch pünktlich auf unser Nachtfahren hin. Wiederum ist der Flüelapass gesperrt und der Julierpass schneebedeckt, so dass «ketteln» angesagt ist.

## **Klausabend – 15 Teilnehmer**

Willi Kühnis hat den jährlichen Klausabend zum Abschluss des Vereinsjahres wiederum mit einer seiner Überraschungen organisiert. Details zum Anlass bei den Kursberichten.

In der Summe durften wir im Jahr 2024 an 12 Anlässen 185 Teilnehmer begrüßen.

## **Entschädigung VSMMV**

Dank der fleissigen Teilnahme an unseren Anlässen hat sich auch die Entschädigung durch den VSMMV positiv entwickelt. Nachdem wir im Vorjahr mit 1'944 Punkten auf Platz 6 aller Sektionen gelandet sind, erarbeiteten wir uns im 2024 mit 2'082 Punkten Platz 3 hinter den beiden grossen Zürcher Sektionen und knapp vor Zug. Daraus resultiert eine Entschädigung von CHF 1'729.-, im Vergleich zum Vorjahr markant weniger, was dem Sondereffekt der Auszahlung der Rückstellungen für die VSMMV-Software im Vorjahr geschuldet ist.

## **Neumitglieder**

Alexander Zanetti	Arno Bernegger
Cla Janutin	Eric John Davey
Ivan Simeon	Florin Irniger
Luca Loop	Marco Vieli
Mike Looser	

## **Jubilare**

50 Jahre	Werner Giger Arno Domenig Kurt Keller Jakob Theus
40 Jahre	Markus Guetg
35 Jahre	André Bärtsch Robert Reich Bruno Rest
30 Jahre	Andreas Eugster Jürg Flisch Tobias Zünd

25 Jahre	Waldi Albin Manuela Bigler Boris Butz Mario Giovanoli Rouven Rügger Sascha Suppiger Reto Wermelinger
20 Jahre	Pierpaolo Lorenzetto Heinz Gallus Andreas Huber Roland Huser
15 Jahre	Marcel Grütter
10 Jahre	Leonardo Dürlewanger

### **Verstorben**

Maj Hans Strässle

### **Transportpool / Transportaufträge**

#### **Transport Engadin Skimarathon**

Wir verweisen auf den ausführlichen Bericht von Stephan im Berichtsteil.

#### **Bündner Zweitagemarsch**

Der MMV SGO/GR war seit 2013 neun mal (2021 und 2022 wegen Corona abgesagt) für die Transporte am Bündner Zweitagemarsch verantwortlich.

Die Austragung 2024 wurde durch die Bündner Offiziersgesellschaft (BOG) aus organisatorischen Gründen relativ kurzfristig abgesagt. Wie und ob es 2025 weitergeht, ist noch offen.

#### **AULA Schweiz. Militär-Sanitäts-Verband**

Diese Transporte wurden wiederum unter der Leitung von Willi Kühnis mit vier Anhängerzügen und zwei Hakengeräten mit Schlittenanhängern durchgeführt.

Beim Verlad der San-Container in Bernhardzell riss ein Druckschlauch der Haken-Hydraulik und es kam zu einem gröberen Ölverlust. Das Fz musst in der Folge im Einsatz ersetzt werden.

## **WME Kanton SG in Walenstadt**

An drei Tagen im Dezember betreiben wir mit 5 Fahrern und vier Fahrzeugen den Shuttle-Dienst zwischen Bahnhof Walenstadt und der Halle am See.

## **Jungmotorfahrer**

Bisher absolvierten hauptsächlich «ausserkantonale» Jungmotorfahrer aus den Kantonen Aargau und Basel den Sektionskurs bei uns. Mal schauen, ob auch noch die restlichen 6 JMF aus unserem Einzugsgebiet den Weg zu uns finden... Die optionale Ausbildung der Führerausweiskategorie 921 anfangs November haben wir aufgrund zu geringer Teilnehmeranzahl leider absagen müssen.

Auch im Jahre 2025 – vom 31. Mai bis 5. Juni – finden die JMF-Regionalkurse wieder in Kloten statt.

Der Anmeldeschluss dafür war Ende Oktober und entsprechend fand am 7. Dezember 2024 mit dem Informationsanlass der erste Teil dieser 3-Phasen-Ausbildung statt. Dort wirkte ich wiederum bei der Auswertung der ca. 120 Fragebögen im Bewertungsgremium mit.

Bei den JMF waren dieses Mal überaus viele Bündner vertreten und der Grossteil schaffte es auch in die engere Auswahl und darf somit den Regionalkurs 2025 besuchen.

## **Kasse**

Die Jahresrechnung 2024 schliesst wiederum mit einem schönen Gewinn ab. Tragender Ertragspfeiler ist weiterhin der Erlös aus dem Einsatz zugunsten des Engadin Skimarathon. Zwischenzeitlich verfügen wir über ein robustes Finanzpolster für schlechtere Zeiten.

## **Gönner / Spender**

Peter Ackermann	Peter Hoffmann
Waldi Albin	Josias Jeger
Arno Balzer	Kurt Keller
Walter Bernegger	Alfred Kuratli
Alfred Brazerol	Beat Ludwig
Ciril Carigiet	Beat Martschitsch
Daniel Deluca	Kurt Mayer
Andrea Eggenberger	Pascal Naef
Marcel Engeler	Peter Niklaus
Reto Gees	Fritz Reich
Werner Giger	Franco Rizzoli
Marcel Grütter	Martin Seitz
Markus Guetg	Hanna Stutz

## **Öffentlichkeitsarbeit**

Die neue Mitglieder-DB und die damit verbundene Homepage haben sich im neuen Vereinsjahr gut bewährt.

Leider konnte die Redaktion des Radkeils nicht neu besetzt werden. In der Folge kam es zu einigen Diskussionen im Vorstand. Die Frage stand im Raum, ob eine physisch gedruckte Broschüre noch zeitgemäss ist, können doch alle Publikationen heute problemlos via der Homepage kommuniziert werden. Da ein Vorstandsmitglied doch noch mit einigem Herzblut am Radkeil hängt, führt dieser den Radkeil, neben seinen anderen Aufgaben, weiter. Somit war die vorliegende Broschüre gerettet.

Für die Sozialen Medien hat sich eines unserer jungen Mitglieder bereit erklärt, sich dieser für den MMV anzunehmen. Künftig wird Luca Loop Instagram mit Bild und Text versorgen. Auch wird er sich bei Gelegenheit mit der Problematik von Facebook befassen, unsere bisherige Lösung ist dort der Compliance zum Opfer gefallen.

## **Dank**

Zum Abschluss dieses Berichts danken wir vom Vorstand und der technischen Kommission allen die uns in irgendeiner Form unterstützen:

Den Vereinsmitgliedern für das Interesse und die Teilnahme an den organisierten Anlässen.

Dem Kdo Inf S 12 Chur, insbesondere den Herren Mattia Hess und Fabian Strasser, für das zur Verfügung stellen der Plätze und Fahrzeuge.

Den diversen Stellen des Waffenplatzes Chur, insbesondere den Herren Thomas Pichlbauer und Hans Gredig, welche uns immer unkompliziert Räume, Plätze und Fahrzeuge zur Verfügung stellen.

Den Verantwortlichen der Aussenstelle Bronschhofen des ALC Hinwil, Andreas Kneubühl und Vanessa Liechti-Strub, welche uns immer ideale Bedingungen für unseren jährlichen Anhänger und Wechsel-Lade-System (WLS) Kurs schaffen.

Der Aussenstelle Mels des ALC Hinwil und der TS GAZ Ost Mels, die uns auch immer mal wieder mit Fahrzeugen aushelfen.

Der Kantonalen St. Gallischen Winkelriedstiftung, welche uns immer finanziell unterstützt.

Den oben aufgeführten Spenderinnen und Spendern.

Seitens der Radkeil-Redaktion noch einen speziellen Dank an die diversen Berichteschreiber für den vorliegenden Radkeil.

Der Präsident und technische Leiter  
Werner Gartmann

**27. Januar 2025**

Arno Bernegger

An diesem Samstagmorgen trafen wir uns zum ersten Anlass dieses Jahres, und zu meinem ersten als Mitglied, in der Kaserne Chur. Als erstens wurde ich herzlich begrüsst, anschliessend wurden wir über den heutigen Tag informiert und in Zweierteams eingeteilt.



Danach fassten wir die Fahrzeuge, welche wir genau kontrollierten da diese direkt vom WEF kamen. Vor der Abfahrt stellten wir sicher, dass alle vier Ketten auf das Fahrzeug passten, was nicht immer der Fall ist, wie ich von verschiedenen Teilnehmer erfahren habe.



Um 8:00 Uhr machten wir uns auf den Weg Richtung Grüşch, wo wir Znünipause machten. Weiter ging es nach Davos, Alvaneu Bad, Cunter zurück nach Tiefencastel via Salouf. Die heutige Strecke war schön und spannend zu fahren da sie viel über kurvige, teils schneebedeckte Bergstrassen führte.



Unser Etappenziel war Obermatten wo wir die Mittagspause machten. Nach der Pause begaben wir uns, gestärkt und mit vollem Bauch, zum Höhepunkt des Tages nämlich die alte Mutterstrasse, welche eine etwas mitgenommene Kiesstrasse ist. Da vor allem die rund 20 Spitzkehren schneebedeckt waren, montierten wir an allen vier Rädern die Schneeketten. Wobei man sich natürlich geholfen hat, wo's geht.



Die Fahrt war sehr spannend, da man in den Kurven immer probierte in einem Schwung herumzukommen, was nicht überall möglich war, da der Radius zu klein war oder das Fahrzeug im Tiefschnee vorne rausgeschoben hat. Unten angekommen demontierten wir die Ketten und machten uns auf nach Chur, mit einem kleinen Abstecher durch die Viamalaslucht nach Sufers.

In Chur angekommen machten wir den üblichen TPD inkl. Kettenreinigung und erstellten den Fahrzeugpark. Zum Schluss besammelten wir uns nochmal und wurden verabschiedet. Somit war der erste Anlass schon durch und ein schöner, erlebnisreicher Tag ging zu Ende.

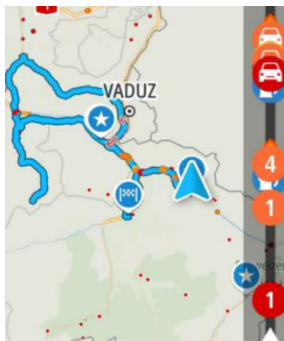




24. Februar 2024  
Hans Vetsch

Bei klassischen Infanterietemperaturen im einstelligen Minusbereich trafen sich 20 Militärmotorfahrer bei den Churer Militäranlagen. Von Werner Gartmann wurden wir bereits frühzeitig instruiert, dass wir eine spezifische Winterdienstübung mit Fahrzeugen der Kategorien 930 und 931 durchführen werden. Neu stehen uns ab der Werkstatt Chur vier Iveco 4x4 für unsere Kurse zur Verfügung. Diese sollen zukünftig permanent in unsere Kurse integriert werden. Das heisst aber auch, dass wir zukünftig an zwei Standorten einrücken, fassen und abgeben werden. Unter dem Titel: «besondere Anordnungen» wurden wir aufgefordert, die Fahrstrecke vorzubereiten. Art und Form durften frei gewählt werden (Navi, Karte, Handy).

Kategorie	Typ	Anz.	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen
1	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1
2	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1
3	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1
4	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1
5	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1
6	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1
7	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1
8	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1
9	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1
10	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1
11	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1
12	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1
13	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1
14	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1
15	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1
16	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1
17	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1
18	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1
19	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1
20	Personenwagen	1	1	1	1	1	1	1	1



Ich entschied mich für eine Art digitale Kartenversion und der TomTom Go Handy-App mit GPX-Dateien, um die Genauigkeit, Qualität und Anwendbarkeit der beiden Methoden zu testen. TomTom bietet für Fr. 21.00 pro Jahr eine Handy-App an, die mit aktuellem Kartenmaterial arbeitet. Die Fahrstrecke kann am PC vorbereitet werden und lässt sich dann auf das Handy übertragen. Neu bietet TomTom sogar eine LKW-Version an, mit welcher man die Fahrzeugmasse eintragen kann, sodass man nicht auf untaugliche Strassen geführt wird. Die LKW-App ist zurzeit für Fr. 105.00 pro Jahr erhältlich. Beide App-Versionen verfügen über aktuelle Staumeldungen, Verzögerungshinweise und Spurführungen. Sie zoomen sich individuell der Verkehrsgegebenheit vor Ort an. Das war für mich ein netter

Versuch, sich mit verschiedenen Navigationsmöglichkeiten auseinander zu setzen. Es gibt dabei kein Richtig oder Falsch. Jeder Motorfahrer muss selbständig entscheiden, welche Planungsmethode für ihn die Beste ist.

Vor der geplanten Abfahrt um 8.40 Uhr, wurden wir noch während einer Stunde über die Ausbildungssequenzen «Schneeketten, Reifendruckluftanlage und Reserverad sowie Armaturen» instruiert.



### **Schneeketten:**

Auf meinem zugeteilten Fahrzeug (Iveco 6x6 Trakker AT-N 380 T 45 W, Lastw Verd Seilw 9,5 t 6x6 gl), fanden wir im hinteren rechten Kasten zwei Säcke mit nagelneuen Pewag uniradial Schneeketten vor. Die Pewag Gruppe mit Sitz im österreichischen Klagenfurt und einem Ableger in Kronau, ist eine der ältesten Kettenherstellerinnen der Welt. Wir montierten eine Kette auf der mittleren der drei Achsen. Im Gespräch stellten wir fest, dass die Spannkette unterschiedlich gespannt werden kann. Grundsätzlich empfiehlt Pewag, die Spannkette beim Spannbügel zurückzuspannen. In einem Versuch stellten wir aber fest, dass das Spannen in die andere Richtung vorteilhafter ist. Wenn sich der Spannbügel lösen würde, hält die Kette weiterhin fest. Bei der Spannmethode gemäss dem Bild würde die Kette schneller runterfallen.

### **Reifendruckluftanlage:**

Unsere GL Iveco's aus der «Trakker» Serie verfügen über eine Reifendruckluftanlage, die es erlaubt, die Reifen mit separaten Füllschläuchen zu befüllen oder auch zu entleeren. Die Füllschläuche befinden sich jeweils bei jeder Achse in einem Plastikrohr. Wir lernten die Bedienung

der Anlage, Voreinstellung des gewünschten Druckes und diskutierten über den Nutzen von tieferem Reifendruck – z.Bsp. im Gelände.



### **Reserverad und Reifenwechsel:**

Das Reserverad lässt sich mit einem einfachen Windenmechanismus herunterlassen und kann wieder hochgezogen werden. Als Windenkurbel verwendet man den Radschraubenschlüssel. Nebst vielen weiteren Details lernten wir, dass auf keinen Fall ein Radwechsel auf der Autobahn gemacht werden darf. In so einem Fall ist immer die Polizei zu informieren.

### **Armaturenbrett:**

Je nach Fahrzeuggeneration und Typ unterscheiden sich die Bedienelemente am Armaturenbrett. In einer kurzen Wiederholung sind wir alle Taster und Schalter durchgegangen, konnten Fragen stellen und über die richtigen Anwendungen diskutieren.



### **Fahrstrecke:**

In Abständen gestaffelt, konnten wir unsere Fahrt mit dem Mittagsziel «Wichlen – Hotel Bergführer, Elm» in Angriff nehmen. Im Vordergrund stand natürlich das Üben einer präzisen, vorausschauenden und sicheren Fahrweise. Jeder lernt von der Erfahrung des anderen. Daneben entstehen aber auch immer wieder spannende und lehrreiche Gespräche mit dem zugeteilten Mitfahrer. In Wichlen angekommen, wurden wir zuerst auf dem Panzerschiessplatz mit einer wunderbaren Bergwelt belohnt und danach mit einem feinen Mittagessen im Hotel Bergführer. Die Gespräche beim Mittagessen zogen sich ein wenig in die Länge, sodass wir den zweiten Teil des Tages mit etwas Verspätung in Angriff





nahmen. Um die Zeit am Abend wieder aufzuholen, beschlossen wir ab Haag direkt auf die Autobahn zu fahren und nicht mehr auf der Landstrasse bis nach Sargans. Unsere Fahrzeuge waren fast sauber geblieben, weshalb am Abend die Reinigung nur wenig Zeit in Anspruch nahm. Es ist nicht einfach und selbstverständlich, Fahrzeuge zu bekommen. Für ein gutes Übereinkommen zwischen Inf S 12 in Chur und MMV ist es deshalb sehr wichtig, dass wir unsere Fahrzeuge möglichst tadellos wieder zurückgeben. Wieder einmal war das Fahrtraining sehr lehr- und abwechslungsreich gewesen. Das neue Fassungs- und Abgaberegime verlief problemlos. An diesem Tag fuhr jedes Fahrzeug ca. 255 km und blieb dabei unfallfrei.

Vielen herzlichen Dank an alle Organisatoren für den grossartigen und lehrreichen Tag.

## Bericht

## **„Improvisieren am Engadiner“**

**9. und 10. März 2024**

Stephan Krättli

„Improvisieren am Engadiner“ So titelte die Südostschweiz am Freitag, 08.03.2024. Dies traf dieses Jahr auch für uns Motorfahrer zu. Angefangen bei den Vorbereitungen und fortgesetzt am Anlass bei den teilnehmenden Motorfahrern. „Der Engadiner ist jedes Jahr das Gleiche und doch immer ein bisschen anders.“ So pflege ich zu sagen, wenn ich gefragt werde, was das Besondere am Engadiner ist. Doch dieses Jahr war doch ein bisschen viel anders. Der MMV SGO/GR zeigt sich seit 1999 für den Effektransport mit 30 bis 31 Armeelastwagen verantwortlich.

Nach fast 20 Jahren auf dem Begleitfahrzeug hat mir unser Ehrenpräsident Arno Balzer bereits im Sommer seinen Rücktritt aus dieser Funktion mitgeteilt. Somit galt es eine für viele unbemerkt wirkende Funktion neu zu besetzen. Was nicht



ganz einfach war. Denn hier wird eine, vor allem in hektischen Situationen, zuverlässige und überlegt agierende Person gesucht. Kurz einer der rasch improvisieren kann. Spontan konnte hier kein ebenbürtiger Ersatz für Arno gefunden werden. Im Januar konnte ich aber Fritz Reich für diesen Job gewinnen.

Bis im Februar lief die Organisation, wie jedes Jahr mit viel Routine ab. Anlass beim SAT anmelden, die Fassung der Fahrzeuge koordinieren. In Frauenfeld mit Hansruedi Deller und in Chur / Mels mit Willi Kühnis. Details mit dem CEO Menduri Kaspar klären. Z.B. Fahrzeuge bestellen, Unterkunft bestätigen, Verpflegung im Engadin klären etc. Doch am 27. Februar 2024 musste, wegen der starken Schneefälle der Start nach Sils verschoben werden. Dies war der Start der Improvisations-Lawine. Als Mitglieder des OK wurden Philipp Niederer und ich von

Menduri Kaspar zusammen mit dem gesamten OK um 09:58 per Mail informiert. Um 10:50 wurde eine Medieninformation versendet. Um 10:52 dann auch die „Freunde des Engadin Skimarathons“, sprich die Teilnehmer und die Newsletter-Abonnenten.



Andreas Eugster sendete mir dann den Plan vom Startgelände in Sils Furtschellas. Als Insider mit direktem Draht zum Vermessungsteam hatte er Zugang zu diesen Informationen. Dieser Plan war aber noch nicht ganz fertig gedacht. Denn der Start in Sils wurde vor einigen Jahren kurz angedacht, aber nicht detailliert fertig geplant. Also studierte ich einige mögliche Abläufe des Effektentransport anhand des erhaltenen Planes. Ein erstes Mail mit Fragen wurde an Menduri Kaspar gesendet. Die Antwort folgte auch bereits am Tag darauf. Für die Klärung der spezifischen Effektentransport- Fragen wurde eine Teams-Besprechung zwischen Philipp Niederer, Simone Codiferro, dem Verantwortlichen von Kuoni Transporte in Samedan und mir einberufen.

Ich machte mich auch gleich daran, die Präsentation für die Motorfahrer, mit welcher ich jeweils am Samstag nach dem Mittagessen, allen Motorfahrern die wichtigsten Punkte des Transports näherbringe, mit den diesjährigen Änderungen anzupassen. Auch die Dokumentation, welche jeder Motorfahrer als „Spickzettel“ erhält, wurde angepasst und am Donnerstagmorgen vor dem Anlass ausgedruckt. Wenige Minuten nachdem die 40 Dokumentationen ausgedruckt waren, folgte die nächste Mitteilung,

welche eine weitere Improvisationsrunde auslöste. Die Startverschiebung von Sils nach Silvaplana. Also waren die frischen Ausdrücke schon veraltet. Erste Abklärungen und Telefonate konnte ich bereits während dem Tag tätigen. Die nächste Teams-Besprechung mit Philipp und Simone haben wir auf 17.30 Uhr angesetzt. Andreas hatte auch wieder Zugriff auf die Pläne von Silvaplana, welche mir als Vorbereitung für



die Besprechung dienen. Nur 60 Stunden bevor die Lastwagen im neuen Startgelände in Silvaplana aufkolonniert werden müssen, wurden die uns Motorfahrer betreffenden Details online so gut wie möglich besprochen. Unser Improvisationstalent wurde auch hier wieder gefordert. Nach der gut einstündigen Besprechung gingen wir mit dem Wissen auseinander, dass wir viele unbekannte Faktoren nicht beeinflussen können und das für uns Mögliche gemacht haben.

Der Samstag startete anfangs ohne Improvisationen. Die Motorfahrer (und eine Motorfahrerin) rückten um 08.00 Uhr in Frauenfeld, 09.30 Uhr in Mels und 10.00 Uhr in Chur ein. Nach der

Fahrzeugfassung verschoben alle Motorfahrer nach Chur Rossboden, wo die 30 Lastwagen für die Weiterfahrt ins Engadin aufkolonniert wurden. Es ist jedes Jahr wieder imposant, wenn 30 3-achsige NLG Ivecos für den Engadiner auf einem Platz zusammentreffen.

Nach dem Mittagessen im Rest. Towers in Chur, welches extra für uns öffnete, startete die in diesem Jahr ein bisschen mehr abgeänderte Präsentation mit den Anweisungen für die nächsten



1 ½ Tage. Die eine oder andere Folie war durch die Aktualität in den letzten 42 Stunden, mehr oder weniger improvisiert, angepasst worden. Mit dem nötigen Wissen über die bis dato bekannten Anpassungen startete nun die Verschiebung über den Julierpass zu unserem Nachtlager in S-chanf. Die modernen Lastwagen (meist Euro 6) sind im Strassenverkehr keine grossen Hindernisse mehr. Trotzdem wurden sie in Minutentakt-Abständen auf die Reise geschickt.

In S-chanf angekommen begrüsst Philipp Niederer die Motorfahrer und verteilte jedem Lastwagen seine Tafel und Haken für die Effektensäcke. Wegen der frühen Tagwache um 03.45 Uhr

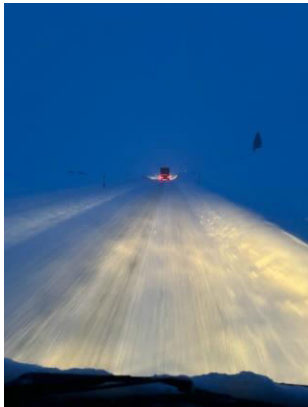


verschwanden nach dem Nachtessen alle mehr oder weniger früh in ihren Zimmern.

Der Sonntagmorgen startete wie gewohnt um 03.45 Uhr. Nach dem Frühstück setzten sich die Lastwagen um 05.00 Uhr zum nächsten Improvisationspunkt Kuoni Transport Samenden. Da die Lastwagen auf der Hauptstrasse in Silvaplana nicht gleich wie in Maloja aufgestellt werden mussten, wurden die Kuoni-Lastwagen bereits



in Samedan in den Konvoi eingefädelt. In der Zwischenzeit hatte die Transportleitung mit dem Begleitfahrzeug nach Silvaplana verschoben um die letzten Details für die Einweisung der Lastwagen zwischen den Kreisel Mitte und Camping in Silvaplana zu klären. Nachdem die Lastwagen im Kreisel Camping gewendet haben wurden sie auf der linken Strassenseite mit Abständen von ca. 4 Metern aufkoloniert. So entstand eine Schlange von über 500 Metern Länge. In den nächsten gut 3 Stunden zeigte sich, ob die Läufer auch so gut im Improvisieren sind wie wir Motorfahrer. Und sie waren es. Trotz dem einsetzen-



den Schneefall fanden mehr oder weniger alle Effekten auf die vorgesehenen Lastwagen. Der nächste Improvisationspunkt war die Bereitstellung und Abfahrt der 7 Elite-Lastwagen. Denn diese mussten durch die letzten eintreffenden Läufer hindurch auf den Weg nach Pontresina und S-chanf geschickt werden. Was uns zusammen mit der Polizei und den Verkehrskadetten ohne Probleme gelang. Nachdem auch die restlichen Lastwagen nach dem Verladen die Heckkläden oder Ladebordwände (besser bekannt als Hebebühnen) geschlossen und die Helfer zu Ihren Bussen geschickt hatten, stand der Konvoi schon zur Abfahrt bereit. Durch die neue Aufstellung musste vor dem Start des Konvois nicht rangiert werden, was viel zur Effizienz und Sicherheit beigetragen hat. Da der Strassenabschnitt, in dem die Lastwagen aufkolonniert waren nicht geräumt werden konnte, war die Aufmerksamkeit der Motorfahrer schon zu Beginn des Konvois gefordert. Auch diese neue Situation meisterten alle Motorfahrer mit Bravour.

Noch während der Abfahrt des Konvois wurde die Improvisationsfähigkeit der Transportleitung abermals gefordert. Bei einem Lastwagen war der Scheibenwischer defekt, was beim herrschenden Schneefall nicht ignoriert werden konnte. Kurzerhand wurde dieser Lastwagen für die Reparatur aus dem Konvoi genommen. Die Reparatur wurde sehr pragmatisch und speditiv erledigt, indem der noch intakte rechte Scheibenwischer hochgeklappt, demontiert und auf der Fahrerseite wieder montiert wurde. Da die Reparatur rasch durchgeführt wurde, konnte der Lastwagen am Schluss des Konvois wieder

angehängt werden. Am Ziel in S-chanf wurde der Lastwagen wieder an seiner Position eingefädelt so dass die Läufer Ihre Effekten am richtigen Ort entgegennehmen konnten Nachdem es seit unserer Teilnahme ab 1999 am Engadiner nie nennenswerte Niederschläge gegeben hatte, schien dies Petrus dieses Jahr nachzuholen. Der Schneefall dauerte den ganzen Tag. Was die zum Teil völlig durchnässten Motorfahrer nicht gewohnt waren. Kurz nach dem Mittag war klar, dass die Rückfahrt über schneebedeckte Straßen führen wird. Deshalb wurde befohlen, die vier auf den Fahrzeugen vorhandenen Schneeketten für die Montage vorzubereiten.

Als „Vor-Det“ wurden die bereits leeren Lastwagen der Elite und vom Halbmarathon über den Julier geschickt. Diese Rückfahrt verzögerte sich allerdings, da der Pass für Bergungs- und Räumungsarbeiten gesperrt werden musste. Mit vier Ketten fuhren diese Lastwagen ohne Probleme über den Julier bis weit ins Sursees hinunter. Wo die Ketten situativ wieder demontiert wurden.

In der Zwischenzeit leerten sich auch die Lastwagen in S-chanf. In Absprache mit der Polizei wurde die Verschiebung der restlichen 24 Lastwagen geplant. Nicht alle Motorfahrer waren sich gewohnt Ketten zu montieren. Einige „Unterländer“ hatten in der RS das letzte Mal „kettalat“. Nachdem alle Ketten, teils mit Hilfe von erfahrenen Kameraden, montiert waren, konnte die Rückverschiebung über den Julier starten. Als Übungsleiter fuhr ich im Begleitfahrzeug am Schluss, damit wir bei Problemen wie

Nachspannen oder Demontage der Ketten helfen konnten. Die Schneefälle behinderten das schon sehr grosse Verkehrsaufkommen noch zusätzlich. So dass einige von uns schon vor Samedan im Stau standen. Bis zum Kreisel bei der Abzweigung auf den Julier in Silvaplana verloren wir über eine Stunde. Über den Pass konnten wir den Strassenverhältnissen entsprechend zügig fahren. Auf der Nordseite demontierten die Motorfahrer selbstständig an einem geeigneten Ausstellplatz die Ketten. Als Schlussfahrzeug leisteten wir beim einen oder anderen Lastwagen Hilfe beim Demontieren der Ketten. Schlussendlich sind alle Lastwagen unfallfrei in Chur, Mels oder Frauenfeld angekommen, was bei mir als Transportleiter eine grosse Anspannung löste.

Die Fahrer aus Frauenfeld stärkten sich bei einer kurzen Rast im Heidi-Hotel in Maienfeld, bevor sie die monotone Fahrt über die Autobahn bis nach Frauenfeld unter die Räder nahmen. Nach dem Auftanken und der Fahrzeugwäsche konnten alle Motorfahrer an den jeweiligen Fassungsorten entlassen werden. Bei der Entlassung in Frauenfeld war Mitternacht schon lange vorbei. Müde und mit vielen Erlebnissen und „Improvisationen“ konnten alle Teilnehmer den Effektransport am 54. Engadin Skimarathon mit «mission completed», abhaken.

Der ganze Anlass hat mir gezeigt, dass alle Teilnehmer mit viel Herzblut dabei waren und alles gegeben haben um den Effektransport trotz widrigsten Umständen, erfolgreich durchführen

zu können. Es ist schön zu sehen, dass jedes Jahr fast 40 Motorfahrer aus der ganzen Deutschschweiz mit viel Herzblut diesem speziellen Anlass entgegenfiebern. Ich bin überzeugt, dass trotz diesem strengen und improvisierten Engadiner auch wieder 40 motivierte Motorfahrer bereit sind, am 08. März 2025 für den Effektentransport ins Engadin zu fahren. Herzlichen Dank allen Beteiligten für euren grandiosen Einsatz

## **JOBS & AUSBILDUNGEN** IN TRANSPORT UND LOGISTIK



[traveco.ch/karriere](https://traveco.ch/karriere)



**T.R.A.V.E.C.O**

**18. Mai 2024**

Andrea Eggenberger

Bereits zum fünften Mal fand im AMP Bronschhofen bei strahlendem Sonnenschein der Kombikurs Anhänger und WLS/WABRA des MMVSGOGR statt. Werner Gartmann als Übungsleiter begrüßte am Samstag, den 18. Mai um 07:25 mit seinen Fachlehrern Volker Eix und Andreas Eugster die 14 Kursteilnehmer. Zuerst werden die Führerausweise überprüft und danach die Gruppeneinteilung für den Anhänger- und WLS-Kurs definiert. Pro Fahrzeug wurden immer zwei Motorfahrer zugeteilt.

Markus Guetg und ich waren bei der IVECO WLS



8x6/4 am Morgen. Volker zeigte und erklärte unserer Gruppe zuerst die Bedienelemente am Fahrzeug.

Markus holte die Bedienungsanleitung 6x6/8x8 aus seiner Tasche und ich positionierte unterdessen den IVECO mit Schlittenanhängen, so dass man mit den ISO-Container oder -Abrollbehälter (Flat oder Mulde) arbeiten konnte. Nun war genaues Arbeiten nach der Bedienungsan-

leitung gefragt. Markus las den entsprechenden Schritt, welcher gemacht werden musste, vor und ich probierte den Anweisungen an den Bedienelementen Folge zu leisten. Zusammen bewegten wir dazwischen die notwendigen mechanischen Veränderungen an der Ablaufrolleneinheit IVECO WLS. So gelang es uns den Abrollbehälter (Flat oder Mulde) abzuladen, den ISO-Container vom Anhänger auf den Lastwagen umzuladen und wieder auf den Anhänger. Bei kleinen Problemen mit der Umsetzung der Kurzbedienungsanleitung unterstützte uns der Fachlehrer Volker oder der Übungsleiter Werner Gartmann sofort.



Um 11:40 Uhr wurden die Übungen WLS und Anhänger manövrieren von den Fachlehrern unterbrochen. Nach einer kurzen Fahrt zum Restaurant gab ein feines Mittagessen in bekannter Lokalität.

Am Nachmittag tauschten sich die Gruppen aus. Zuerst repetierte Andreas das an- und abhängen von Anhängern. Danach konnte man das Manövrieren mit dem Anhänger üben. Rasch zeigte sich beim Üben, dass die Grösse des Abstands zwischen Lastwagen und Anhänger, grösser oder kleiner von Bedeutung ist. Dies wirkte sich beim Rückwärtsfahren entsprechend aus. Bei kleinerem Abstand zwischen LKW und Anhänger war das Manövrieren viel schwieriger. Ab vier Uhr wurden alle Arbeitsposten zurück gebaut, der Parkdienst und Fahrzeugpark erstellt. Ebenso die notwendigen Rapporte ausgefüllt und das Fahrtenkontrollheft wurde abgeschlossen.

Gegen 17:00 Uhr konnten die Kursteilnehmer den Tag dem Übungsleiter und den Fachlehrern verdanken und nach Hause gehen.

1. Juni 2024

Hans Vetsch



Wie gewohnt wurden wir durch Werner Gartmann wieder frühzeitig und genau detailliert über den Fahrtrainingskurs informiert. Bereits letztes Jahr wurde der Wunsch geäussert, dass wir uns wieder einmal mit dem sehr wichtigen Thema «Ladungssicherung» beschäftigen sollten. Die Anzahl der Teilnehmer fiel dieses Mal etwas bescheiden aus. Was aber nicht heisst, dass wir deswegen nicht weniger Spass hatten oder weniger aktiv am Theorieteil mitmachten. Der Ausbildungsteil fand auf dem Militärgelände vom AMP Chur statt und wurde aufgeteilt in die Themen Materialkenntnisse, Prinzipien der Beladung und der Ladungssicherung, Ladungs- und Sicherungsbeispiele sowie Fahrzeugkenntnisse (Armaturen der verschiedenen Lastwagengenerationen).

Die Aufgabe für die Ladungssicherung stellte sich folgendermassen dar: Alle Gegenstände müssen fachgerecht gesichert werden. Das Palett mit den zwei Rahmen ist sehr schwer – wir gehen von einem Gewicht von 5 Tonnen aus; das übrige Material wird nicht genauer bezeichnet. Als Erstes stellt sich die Frage, was uns für Hilfsmittel zur Verfügung stehen: Zurrgurte (Ratschen und Gurtbänder), Kantenschutzwinkel, Schutzschläuche für die Gurtbänder, kurze Overcentergurte für die Zurrschienen in den Seitenladen, Antirutschmatten und zwei Hanfstricke. Im Schweizerdeutsch verwenden wir anstelle vom Fachbegriff «Zurrgurt» eher den Markenartikel «SpanSet».





Alle Zurrgurte müssen regelmässig geprüft werden und mit Datum der Inbetriebnahme und dem nächsten Prüfdatum oder Verfalldatum versehen werden. Bevor wir mit dem Beladen beginnen, müssen wir uns mit den wichtigsten, technischen Daten vom Lastwagen, anhand vom Fahrzeugausweis auseinandersetzen. Vor allem die Nutz-/Sattelast gibt uns einen allerersten wichtigen Hinweis um zu erkennen, ob unsere Ladung das Höchstgewicht vom Fahrzeug überschreitet oder nicht. Bei der Besprechung der

## Ihre Zurrkraft-Berechnung

Diese Berechnung erfolgte mit dem SpanSet Zurrrechner für Android:

Berechnungsnorm:	EN 12195-1:2011
Ladungsgewicht G:	5000 kg
Gleitreibbeiwert $\mu$ :	0.60
Zurrwinkel $\alpha$ :	75°
Beschleunigung in Sicherungsrichtung $c_x$ :	0.80
Sicherheitsbeiwert $f_s$ :	1.80

	Spanfix	ABS	ERGOABS	ERGOMASTER	Manuell
STF	350	500	750	1000	500
Anzahl Gurte	4	3	2	2	3



physikalischen Grundlagen der Ladungssicherung lernten wir viel über die Flieh- und Reibkräfte, den Ladungsschwerpunkt, die Lastverteilung und verschiedene Sicherungsmethoden. Formschlüssiges Beladen und hohe Reibwerte zwischen Ladung und Brücke sind wichtige Elemente der Ladungssicherung. Mit dem Einsatz von rutschhemmenden Materialien (Antirutschmatten) lassen sich die Niederzurrkräfte massiv senken. Achtung: die Ladebrücke muss besenrein sein und darf keine Rückstände von Fett, Frost, Eis, Schnee usw. aufweisen. Die Anschlagpunkten auf der Ladebrücke sind mit der maximalen Zuglast bezeichnet. In unserem Fall sind



es 2500 daN (Dekanewton). Einfach berechnet entsprechen 1000 daN ungefähr 1000 Kg. Als Grundregel gilt, dass ein Anschlagspunkt nur mit einem Anschlagsmittel belegt werden darf; auch wenn die Zuglast nicht überschritten würde. Unser Ladebeispiel liess leider keine formschlüssige Ladungssicherung zu. Wir entschieden uns für eine kombinierte Ladungssicherung. Das fiktive fünf Tonnen schwere Palett sicherten wir mit zwei Kopfschlinge gegen das Rutschen nach vorne und nach hinten. Dabei verwendeten wir die Kantengleiter. Wir achteten auch auf die Lastverteilung. Um die Reibkräfte zu nutzen und abhebende Kräfte zu sichern, zurrten wir die Ladung mit zwei weiteren Spannsset nach unten. Dabei nutzten wir ebenfalls wieder Kantengleiter für eine gleichmässige Verteilung der Vorspannkraft auf beiden Ladungsseiten. Um die Wirksamkeit der Vorspannkraft möglichst hochzuhalten, hätten wir gerne einen Winkel von  $90^\circ$  eingehalten, was leider nicht ganz möglich war. Wir mussten uns fragen, ob unsere Zurrmittel überhaupt genügend Stark waren. Eigentlich hätten wir unsere vier Zurrmittel um eines reduzieren dürfen. Da wir aber genügend Material hatten, liessen wir uns vom Grundsatz leiten: «ein Spannsset ist keines und besser sind zwei». Bei der Berechnung der Niederzurrkraft erinnerten wir uns an den gut gewählten Reibwert von unseren Antirutschmatten und unsere Kopfschlinge, weshalb unsere Niederzurrgurten nur noch die Fliehkraft gegen ob und nicht mehr das Rutschen gegen vorne oder hinten aufnehmen mussten. Die Firma SpanSet hat eine App entwickelt, womit man die Zugkräfte beim Niederzurren und Diagonalzurren berechnen kann. Mit einem integrierten Winkelmesser lassen sich die Zurrwinkel bestimmen. Vibrationen im Fahrbe-

trieb können Zurrmittel lockern. Die Kontrolle unterwegs ist deshalb sehr wichtig.

Den leichten, losen Palettrahmen sicherten wir mit einem Spannset an den Seitenladen und verwendeten dafür zwei kurze Overcentergurte, die wir in die Zurrschiene der Seitenländen eingehängt haben. Auf zwei Schutzschläuche, um den Spanngurt zu schonen, verzichteten wir.

Zu guter Letzt musste noch der Paletttrolli gesichert werden. Wir verwendeten dafür lediglich eine horizontale Sperrstange – unser Fahrzeug hatte zwei davon. Den Paletttrolli haben wir gebremst und die Lenkung quer gestellt; wir verzichteten auf weitere Befestigungen.

Pünktlich nach Plan verliessen wir das AMP und verschoben uns nach Haag zum Mittagessen im Hotel Kreuz. Unser Fahrzeugpark ist mit sehr neuen, modernen Fahrzeugen ausgestattet. Nebst dem topaktuellen 500 PS Starke Iveco Trakker 8x6/4, dürfen wir auch noch auf den neuen Lastwagen Iveco Trakker 6x6 mit Hydraulikkran und Kippbrücke zugreifen bzw. in unsere FTK's integrieren

Nach dem feinen Mittagessen konnten wir uns dann auf die Fahrstrecke nach Au, Heiden, Trogen, Teufen, Urnäsch, Schwägalp, Wildhaus und wieder zurück nach Chur begeben. Die Fahrstrecke ist recht anspruchsvoll, weil die Strassen schmal und teilweise kurvenreich sind. Dank dem leicht regnerischen Wetter hatten wir kaum Fahrradfahrer auf der Strecke und überhaupt war, bis auf ein paar Kühe die in Richtung Schwägalp unterwegs waren, wenig Verkehr unterwegs. Wir fuhren an diesem Tag ca. 225 km.

Fotos

## Trsp AULA SMSV



**24. August 2024**

Luca Loop

Als erstes wurden die Teilnehmer über den Ablauf des Tages informiert und in die jeweiligen Gruppen eingeteilt. Anschliessend wurde der MPD (Marsch Parkdienst) an den zugewiesenen Fahrzeugen ausgeführt

Bevor es losging in Richtung Hinterrhein gab es von den Funktionären noch eine Ausbildung auf den Fahrzeugen Iveco 4x4, Iveco 6x6, Duro und MB 300 CDI im Bezug auf die technischen Hilfsmittel, welche die Fahrzeuge boten und wann diese wie eingesetzt werden sollten.

Anschliessend fuhren wir mit den vier LKWs, zwei Duros und 2 MB 300 CDI auf den Panzer-





schliessplatz Hinterrhein, um dort im Gelände zu fahren. Dort angekommen wurde den Gruppen ein Geländeabschnitt zugeteilt, in welchem sie eine anspruchsvolle, befahrbare Geländestrecke suchen, ausstecken (also mit Fähnchen und Schalons markieren) und selbst abfahren mussten. Dies war eine sehr gute Übung, da «in echt» der Weg auch nicht markiert ist. Beim Befahren der Strecke war immer eine Person Fahrer und eine war ausserhalb des Fahrzeuges und kontrollierte, ob von aussen alles so weit in Ordnung war. (Abstand zu Boden, Steinen, Wölbungen des Bodens usw.)



Das Mittagessen durften wir im Restaurant Rheinwald geniessen.

Am Nachmittag konnten wir frei mit den verfügbaren Fahrzeugen alle markierten Strecken abfahren und herausfinden was geht und was nicht

Anschliessend ging es wieder zurück nach Chur, wo wir die Fahrzeuge betankten, reinigten und allgemein den TPD (Tages Parkdienst) machten.

**21. September 2024**

Tobias Zünd



Gross war meine Vorfreude auf den Fahrtrainingskurs, war doch eine Pässefahrt Oberalp-Furka-Nufenen-Lukmanier angesagt. Doch eine Woche vor dem Kurs trat ein massiver Winter einbruch ein und die Alpenpässe waren plötzlich gesperrt. Nun begann das Bangen. Reicht die Zeit zum Schmelzen der Schneemassen oder werden wir uns im «Flachland» bewegen? Sie reichte aus, trotz mässigem Wetter während der Woche.

So starteten wir in Chur bei wolkendurchgezogenem Himmel aber trockenen Strassen in Richtung Oberalp. Dank dem eher mässig vorausgesagten Wetter war das Verkehrsaufkommen gering und die verschiedenen Verkehrsteilnehmer entsprechend entspannt. Selten habe ich während unseren FTK's so rücksichtsvolle und vorausschauende Strassenbenützer angetroffen. Nach der Kaffeepause in Andermatt ging's weiter über die Furka. Wie schön ist doch unsere Bergwelt.

In Ulrichen konnten wir ein feines Mittagessen geniessen, bevor wir den Rückweg über den Nufenen und Lukmanier antraten. Ein ganz und gar gelungener, aber auch anspruchsvoller FKT.

Herzlichen Dank.

**22. auf 23. November 2024**

Andrea Eggenberger

Am letzten Fahrtrainingskurs in diesem Jahr wurde das Fahren in der Nacht geschult und vertieft. Die Route gemäss dem Tagesbefehl von dem ÜL Werner Gartmann war vielversprechend, da sie über den Julier- und Flüelapass führen sollte.



Nebst dem Nachtfahren wird zugleich auch der Winterdienst geübt, das heisst für einen Teil der Strecke benötigt man trotz Allradantrieb zur Erhöhung der Fahrsicherheit die Schneeketten.

Am Freitagabend den 22. November gegen 17:55 Uhr trafen sich auf dem Fahrzeugpark des AMP Chur 12 Mitglieder des MMVSGO/GR sowie 2 Jungmotorfahrer aus Basel. Pünktlich um 18:00 Uhr begrüsst uns ÜL Werner Gartmann und Volker Eix. Nach der Ausweiskontrolle folgten Detail-Informationen über die Fahrstrecke, welche wegen des grossen Schneefalls verkürzt werden musste. Der Flüelapass war schon am Morgen gesperrt worden. Als nächstes wurde die Zuteilung der 2 Jungmotorfahrer zu den Fahrerteams mit den dazu gehörenden Fahrzeugen bekannt gegeben. Nebst der üblichen Marschparkdienst-Kontrolle gehörte auch das Überprüfen der Schneeketten dazu. Zudem mussten die 5 Militärlastwagen vom Schnee befreit werden. Das Führerkabinendach und das Ladebrückendach wurden von einem Gerüst durch den Beifahrer mit einem Handschieber vom Schnee gesäubert. All dies trägt dazu bei, dass es später zu keinen unliebsamen Überraschungen auf der Fahrstrecke kommt.



Die Fahrzeugangewöhnung erfolgte auf dem Kasernenareal und Teilen des AMP.

Ab 19:00 Uhr ging es zeitlich gestaffelt auf die Fahrstrecke, welche von Chur über Thusis via Tiefencastel nach Bivio führte. Kurz vor Tiefencastel setzte leichter Schneefall ein. In Tiefencastel wies das rechteckige Hinweisschild am Strassenrand auf ein Schneeketten Obligatorium ab Tinizong hin (ausgenommen 4X4 Fahrzeuge). Kurz nach Savognin wurde der Schneefall heftiger und schon vor Rona war die Strasse schneebedeckt.



Markus Guetg als Fahrer, fällte nun die Entscheidung für eine baldige Schneeketten Montage. Die AVIA Tankstelle Ende Rona, welche mit einem Dach ausgestattet und hell beleuchtet war, erwies sich als geeigneter Platz hierfür. Wir hielten dort an und breiteten die Schneeketten für die Montage aus. So montierten Markus und der Schreibende die Schneeketten an den hinteren Rädern des IVECO 4x4. Nachfolgende Fahrzeuge nutzten ebenfalls den gleichen Standort für die Schneeketten Montage.



Weiter ging Fahrt bis nach Mulegns, wo wir an einer Ausweichstelle die Spannung der Schneeketten überprüften und ein wenig nachzogen. Nach kurzer Fahrt erreichten wir den Parkplatz des Restaurant Guidon in Bivio. Die Uhr zeigte schon kurz vor 21:00. Nachdem jetzt alle Teilnehmenden am Tische sassen, servierte die Chefin mit Personal speditiv ein bekanntes Nachtessen, Suppe, gemischter Salat, Spagetti Bolognese und zum Schluss Bündner Nusstorte mit Espresso oder Kaffee.



Nach dem sehr guten Abendessen erklärte UL Werner Gartmann die Fahrstrecke über den Julierpass ins Oberengadin durch den Umfahrungstunnel von Silvaplana zum Kreisel und wieder zurück durch den Tunnel auf die Julierpassstrasse. Von Bivio aus, den gleichen Weg zurück nach Chur fahren. Die Schneeketten Demontage soll nach eigenem Ermessen geschehen.

In Chur sollen die Militärfahrzeuge zuerst be-tankt, die Ketten vom Salz gereinigt und auf der Ladebrücke ausgelegt werden. Danach sollen alle Fahrzeuge am Fassungsstandort wieder gleich aufgestellt werden und der TPD ist zu erledigen.

Nach dem Sicherheitsrundgang um das Fahrzeug setzen sich Fahrer und Beifahrer wieder in die Fahrzeugkabine. Gestaffelt fahren wir in Bivio los und genossen die Kurven und Spitzkehren des Julierpasses bei Schneebedeckter Fahrbahn und Schneegestöber in beiden Richtungen.



Während der Rückfahrt wechselte fast un-bemerkt der Tag auf Samstag, den 23. November.

Auf schneebedeckter Strasse fahren wir über Tiefencastel mit den Schneeketten bis nach Thusis. Als geeigneten Schneeketten Demotageplatz anerbot sich die Raststätte Viamala für uns.

In Chur angekommen ging es direkt zur Bebeco Tankstelle und von da aus zum AMP, wo die angeordneten Arbeiten am Militärfahrzeug noch ausgeführt wurden.

Der Übungsleiter Werner Gartmann bedankte sich bei allen Helfern, welche für den reibungslosen Ablauf „der Nachfahrübung“ sorgten, den

teilnehmenden Motorfahren und den Jungmotorfahren die aktiv mitgeholfen hatten. Mit einem kräftigen Applaus bedankten sich die Teilnehmenden bei Werner Gartmann und verabschiedeten sich um kurz nach 02:20 Uhr untereinander.

## Bericht

## Klausabend

### 28. November 2024

Willi Kühnis

Apéro im Weinkeller von Ernst, Barbara und Röbi mit anschliessendem Nachtessen im Restaurant La Meridiana, der Italiener in Chur

Das Jahr neigt sich langsam aber sicher dem Ende entgegen, die Adventszeit steht noch vor der Tür und der MMV SGO GR hat wiederkehrend den Samiklaus Anlass.

Zum diesjährigen Anlass trafen sich ab 1800 fünfzehn Mitglieder zum gemütlichen Beisammensein.

Im ersten Teil des Anlasses konnten die Mitglieder gemäss Einladung mit unten aufgeführten Verkehrsmitteln zum Treffpunkt fahren sowie ein kurzes Stück laufen:

- mit dem Auto, zum Parkhaus Lindenquai oder Arcas ca 10`
- mit dem Zug, vom Bahnhof Chur zur Bahnstation Chur Altstadt (Arcas) ca 10`
- ab Bahnhof Chur zu Fuss ca 20` mit dem Bus ca 10`





- ab der Alterssiedlung Bodmer konnten die MMV-ler der Jalonierung folgen

wo sie von Röbi empfangen wurden.

Alle Mitglieder staunten über den von Röbi hergerichteten Weinkeller und die Köstlichkeiten die Barbara für uns bereitgestellt hatte.

Als alle Teilnehmer +/- im Keller anwesend waren, eröffnete ich den Abend mit der Vorstellung vom Hausherrn Ernst, den Gastgeberinnen Barbara und Röbi.

Zu Beginn war die Raumtemperatur ca 10° und stieg im Verlaufe des Abends auf ca 13° an.



Ca 19.20 verdankte Willi den Gastgeberinnen, die mit einem tollen Applaus unsereins für die Arbeit die sie geleistet haben belohnt wurden.

Nun durften wir den steinigen Weg wieder nach oben kämpfen.

Nach einem kleinen Spaziergang von ca 10` durch die Altstadt wo auch der Christkindlimarkt (29. Nov. - 23. Dez.) stattfand, trafen wir im Restaurant Meridiana, der Italiener ein.

Beim gemütlichen Beisammensitzen mit den Kollegen, in einer gemütlichen Atmosphäre mit diversen Gesprächen, Diskussionen rundete den Abend richtiggehend ab

## Vorstand

Präsident/ Technischer Leiter	Werner Gartmann Prättigauerstrasse 16A, 7302 Landquart 079 391 47 66, werner.gartmann@mmvsgogr.ch
Präsident Stv/Aktuar/ C Transport	Stephan Krättli Landstr 11, 7304 Maienfeld 079 644 04 64, stephan.kraettli@mmvsgogr.ch
Kassier	Fritz Reich Gärten 60, 9496 Balzers 079 682 50 63, fritz.reich@mmvsgogr.ch
Technischer Leiter Stv.	Philipp Niederer Surtuor 26, 7503 Samedan 079 467 90 31, philipp.niederer@mmvsgogr.ch
C Jungmotorfahrer/ Mutationen	Fabian Peretti 079 391 49 24, fabian.peretti@mmvsgogr.ch

## Technische Kommission

Technischer Leiter	Werner Gartmann
Technischer Leiter Stv.	Philipp Niederer
C Transporte	Stephan Krättli
C Jungmotorfahrer	Fabian Peretti
Fachlehrer	Andreas Eugster; andreas.eugster@mmvsgogr.ch
Fachlehrer	Volker Eix, volker.eix@mmvsgogr.ch
Fachlehrer	Jonas Krummenacher, jonas.krummenacher@mmvsgogr.ch

# Agenda **Jahresprogramm 2025**

18. Januar 2025 Winterdienstübung alle Kategorien <sup>1 & JMF</sup>  
07.00 Uhr
15. Februar 2025 Winterdienstübung Kleinfahrzeuge <sup>1 & JMF</sup>  
07.00 Uhr  
Winterdienstübung mit MB 300 und DURO
08. - 09. März 2025 Transport Engadin Skimarathon <sup>2</sup>  
Nachweis einer Fach-Weiterbildung in den vorangehenden  
12 Monaten obligatorisch!
29. März 2025 74. Generalversammlung des MMV SGO/GR  
16.00 Uhr  
Vorgängige Besichtigung Museum Schloss Sargans
04. April 2025 Kipperkurs <sup>2 & JMF</sup>  
07.00 Uhr
05. April 2025 Kollektivfahrschule (KFS) <sup>1 & JMF</sup>  
07.00 Uhr  
Fahren mit teils beladenen Fahrzeugen.
26. April 2025 Fahrtrainingskurs 1 <sup>1</sup>  
Partneranlass GMMG, Kursort Hinwil
03. Mai 2025 Kombikurs Anhänger und WLS <sup>2 + 3 & JMF</sup>  
07.30 Uhr  
Kursort Bronschhofen
21. Juni 2025 Kollektivfahrschule (KFS) <sup>1 & JMF</sup>  
07.00 Uhr  
mit kurzer Repetition Seilspilbedienung
05. Juli 2025 Fahrtrainingskurs mit G-Klasse <sup>1</sup>  
Partneranlass GMMG, Kursort Hinwil
10. & 14. Juli 2025 Transport AULA SMSV <sup>4</sup>  
28. - 29. Juli 2025 Ausbildungslager Schweiz. Militär-Sanitäts-Verband
23. August 2025 Ladungssicherung und Kollektivfahrschule <sup>1 & JMF</sup>  
07.00 Uhr
13. September 2025 Gebirgsfahrrübung <sup>1 & JMF</sup>  
07.00 Uhr  
mit MB 300
25. Oktober 2025 Partneranlass MWK Probus GMMZ <sup>1</sup>  
07.00 Uhr  
Militär Wehrsport Konkurrenz mit MB 300  
Startgeld gemäss Veranstalter
01. November 2025 Jungmotorfahrer Kat. 921 <sup>JMF (kein Sektionskurs!)</sup>  
Erwerb der mil FA Kat. 921 (leichte Motorwagen nicht geländegängig)
15. November 2025 Nachtfahren <sup>1 & JMF</sup>  
15.00 bis ca. 24.00 Uhr
28. November 2025 Klausabend / Jahresabschluss  
19.00 Uhr  
Gemütliches Beisammensein
- prov. 10. - 16. Dez. 2025 Trsp z.G. Wehrmännerentlassung Kt. SG <sup>ziv. FA Kat. B</sup>  
Nur die Werktage  
Shuttlebetrieb Walenstadt Bahnhof - Eventhalle/Kaserne  
Es werden 4 Fahrer pro Tag benötigt.

1 - Alle Kategorien, 2 - Nur schwere Motorwagen über 7.5t, 3 - Mit Anhänger, 4 - Nur Schwere Motorwagen mit Anhänger, 5 - Schwere Motorwagen bis 7.5t, JMF - Jungmotorfahrer  
Anmeldefrist: 2 Wochen vor dem Anlassdatum,  
Kursgeld: Mitglieder CHF 20.-, Mitglieder VSMMV CHF 30.-, Dritte CHF 50.-, JMF kostenlos  
Änderungen vorbehalten, mehr Infos auf [www.mmgsoggr.ch](http://www.mmgsoggr.ch)



[www.mmvsgogr.ch](http://www.mmvsgogr.ch)

[www.armeefahrer.ch](http://www.armeefahrer.ch)

[www.instagram.com/mmvsgogr](https://www.instagram.com/mmvsgogr)