

cargo

43681 – diese Nummer fährt durch. Die Shuttleverbindung von Duisburg nach Novara. 6

Das etwas andere Hotel. 72 Hotelzimmer durchqueren die Schweiz. 12

Leicht, lang und leise. Die neuen zweiachsigen Schiebewandwagen von SBB Cargo. 16

Pionier in Sachen Sicherheit. Wie Heinz Buchmann Gefahrgüter auf Schweizer Schienen kontrolliert. 22



**Titelbild:**

Die Lokomotive wird in Muttenz gewechselt, der Zug bleibt derselbe: Von Duisburg bis Novara ist Güterzug Nummer 43681 unterwegs. *cargo* stellt sechs Leute vor, die entlang des 43681 arbeiten.

Foto:

Hansjörg Egger

Schotter. 4

Neue Zweisystemlok. Ein Name für drei Länder. SBB Cargo am Zürich-Marathon.

43681 – diese Nummer fährt durch. 6

Zwischen Duisburg und Novara: ein Zug, sechs Porträts.

Eisenbahnlogistikkonzept mit Beispielcharakter. 9

Wolfgang Wainer, Versandleiter der Saarstahl AG, hat das Wort.

Zur Nachahmung empfohlen. 10

So nutzt die Firma Dachser den Kombiverkehr zwischen Deutsch- und Westschweiz.

Wie das Swiss Heidi Hotel nach Maienfeld kam. 12

Das gibts nicht alle Tage: 72 Hotelzimmer reisen durch die Schweiz.

Hundertmal sauberer. 14

Dieselmotoren verursachen Feinstaub. Die neue Am 843 behält ihn in ihrem Bauch zurück.

Leicht, lang und leise. 16

Deutsch-polnische Innovationen im Waggonbau.

Hundert Jahre moderne Rheinschiffahrt in Basel. 18

Es begann mit einer Havarie an der Hüniger Brücke.

Alte Munition im Eisenschrott. 20

Bruno Imhof wollte etwas erleben und ging zum Hafen. Er hat es nicht bereut.

Pionier in Sachen Sicherheit. 22

Nachts sind gefährliche Güter unterwegs. Heinz Buchmann sorgt für Sicherheit.

Impressum.

cargo 2|04. Juli 2004. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 30 000 Exemplare. **Redaktion** Martin Radtke (Leitung), Stephan Appenzeller, Christoph Frei, Antje Gessner, Urs (Longo) Hofer, Erwin Rosenast.

Grafik/Satz FAVO Communications, Arlesheim. **Litho** ExactaPro, Arlesheim.

Druck Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», CH-4065 Basel, Telefon +41 (0)512 29 06 53, Fax +41 (0)512 29 06 66. cargomagazin@sbb.ch,

www.sbbcargo.com

Sie wünschen ein Gratisabonnement?

Nichts leichter als das: Senden Sie eine E-Mail an cargomagazin@sbb.ch oder einen Fax an +41 (0)512 29 01 01, und Sie erhalten *cargo* viermal pro Jahr kostenlos ins Büro oder nach Hause gesandt.

Das Copyright für dieses Magazin liegt bei SBB Cargo. Der Abdruck von Artikeln ist unter Quellenangaben erlaubt. Bitte schicken Sie uns jeweils ein Belegexemplar.



Liebe Leserin, lieber Leser

Immer mehr Kunden setzen beim Transport ihrer Güter von Deutschland nach Italien auf SBB Cargo. Neu nutzt beispielsweise einer der grössten deutschen Stahlhersteller unsere Erfahrung im grenzüberschreitenden Verkehr. Für die Saarstahl AG und deren Tochter Saarlog GmbH (Seite 9) transportieren wir Walzdraht vom Saarland nach Norditalien.

Die Entscheidung zur Zusammenarbeit fällt ein Kunde immer öfter nach einer Ausschreibung seines Transportvolumens. Die Zuschlagskriterien sind dabei im Voraus festgelegt: Leistungsfähigkeit, Qualität und Preis gehören immer dazu. Ich begrüsse solche Ausschreibungen, denn sie fördern den Wettbewerb, was zu höherer Qualität und tieferen Preisen für Sie führt. Sie als Kunde profitieren davon.

Verstärkter Wettbewerb bedeutet für uns auch, laufend innovative Lösungen für unsere Kunden zu finden, Leistungen noch attraktiver zu gestalten und gleichzeitig Ihre Kosten zu senken. Diese Vorgaben erfüllt beispielsweise die Neugestaltung des Wagenmanagements ab dem 20. September 2004. Unsere Wagen können dann beliebig früh, zentral an einem Ort und europaweit gebucht werden. Unmittelbar nach der Wagenbestellung erhalten Sie eine Garantie für die bestellten Wagen (mehr dazu siehe Seite 21).

Als Kunde wählen Sie selbstverständlich immer die Transportlösung, die für Sie am besten geeignet ist. Daher arbeitet SBB Cargo immer auch mit anderen Verkehrsträgern zusammen. Entsprechend eng ist, trotz Konkurrenzverhältnis,

die Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen. Wichtiges Bindeglied zwischen den Verkehrsträgern sind dabei die Güterumschlagplätze. Auf der Nord-Süd-Achse haben zum Beispiel die Basler Rheinhäfen eine grosse Bedeutung.

Diese feiern im Jahr 2004 ihr hundertjähriges Bestehen, und dazu gratuliere ich ganz herzlich. Wer die Geschichte dieser Häfen liest, erkennt schnell, dass sich Rheinhäfen und Teile des SBB-Güterbereichs parallel entwickelt haben (Seite 18). Unsere jahrelange Zusammenarbeit hat hier zu einer besonderen Verbundenheit geführt, die auf Vertrauen und Respekt basiert.

Diese Werte wollen auch wir vermehrt in allen unseren Kundenbeziehungen leben. In diesem Sinn würde ich mich über eine langjährige Partnerschaft mit Ihnen freuen.

Herzlich grüsst

Ihr

Paul Wittenbrink

Leiter Customer Relationship Management

Drei Länder. Ein Name.

SBB Cargo hat die Tochterunternehmen in Deutschland und Italien umbenannt.

Seit Anfang April heisst das Tochterunternehmen in Italien SBB Cargo Italia (vormals Swiss Rail Cargo Italy), und seit Mitte Mai heisst die Tochterfirma in Deutschland SBB Cargo Deutschland (bisher Swiss Rail Cargo Köln). Die Tochterunternehmen erhalten ein Logo, das auf jenem des Mutterhauses aufgebaut ist. Mit den vereinheitlichten Namen zeigt SBB Cargo den Leitgedanken ihrer Strategie: Auf der Nord-Süd-Achse bietet das Unternehmen Gütertransporte auf der Schiene in ungeteilter Verantwortung und aus einer Hand an. Gleichzeitig mit dem Namenswechsel hat SBB Cargo Italia S. r. l. den rechtlichen Sitz von Mailand nach Gallarate verlegt. Das Verkaufsbüro für Italien bleibt in Mailand.

Klarere Vertragsbasis.

SBB Cargo hat die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) überarbeitet. Sie sind die neue Basis für die Zusammenarbeit.

Jetzt sind die Leistungen klarer definiert und übersichtlicher dargestellt. Die AGB sind eine allgemeine Grundlage für Transporte in der Schweiz für den Binnenverkehr. In Vorbereitung befinden sich die AGB international, die voraussichtlich auf den 1. Januar 2005 eingeführt werden.

► www.sbbcargo.com/agb.htm

Erfahrungen teilen.

ChemOil Logistics, ein Tochterunternehmen von SBB Cargo, organisierte eine Fachtagung für Vertreter der verladenden Mineralölwirtschaft und förderte den Erfahrungsaustausch.

An der ganztägigen Veranstaltung im April in Basel diskutierten die Fachleute vor allem die Auswirkungen der Schweizer Bahnreform II auf die verladende Mineralölwirtschaft sowie ausgewählte Aspekte der Störfallverordnung. ChemOil will mit solchen praxisnahen Veranstaltungen Gefahrgutlogistiker bei ihrer Aufgabe unterstützen.

Erfolgreicher Messeauftritt.

SBB Cargo präsentierte sich Ende Mai an der Messe «EuroCARGO» in Köln.

An der internationalen Fachmesse für Gütertransport, Logistik und Telematik zeigte sich SBB Cargo mit einem transparenten, hellen Stand. Fachleute aus Deutschland, Italien und aus der Schweiz erläuterten den zahlreichen Besucherinnen und Besuchern die Vorteile der ungeteilten Transportverantwortung über die Ländergrenzen hinweg. Im Rahmen des Messeforums erklärte Paul Wittenbrink, Mitglied der SBB Cargo-Geschäftsleitung, wo das Unternehmen seine Schwerpunkte im verstärkten Wettbewerb des internationalen Bahngüterverkehrs setzt.



Stand von SBB Cargo an der Kölner Fachmesse.

Neue Zweisystemlok Re 484 vorgestellt.

Damit SBB Cargo den grenzüberschreitenden Bahngüterverkehr effizienter gestalten kann, werden Lokomotiven beschafft, die sowohl in der Schweiz als auch in Italien fahren können. Achtzehn der benötigten Zweisystemloks werden von Bombardier Transportation gebaut. Bombardier hat Mitte Mai die erste Re 484 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Die Re 484 ist für 15 000-Volt-Wechsel- wie auch für 3000-Volt-Gleichstrom ausgelegt. Zudem werden die schweizerischen und die italienischen Zugsicherungssysteme installiert. Damit erfüllt sie alle Voraussetzungen für den grenzüberschreitenden Güterzugverkehr, insbesondere auf der Strecke Bellinzona–Luino–Gallarate. Die neuen Zweisystemloks können bis 140 km/h schnell fahren. Sie sollen von Oktober 2004 bis März 2005 an SBB Cargo ausgeliefert werden. Bestellt wurden sie im Mai 2003.



Bild: Bombardier

Multitalent: Re 484 von Bombardier.

Besonderer Service am Zürich-Marathon.

SBB Cargo unterstützte im April den Sportanlass mit Kühlwagen.

Die Wagen standen im Start- und Zielgelände des Marathons im Bahnhof Zürich Wollishofen. Darin konnten die Läuferinnen und Läufer vor dem Start ihre Utensilien deponieren und nach dem Zieleinlauf wohlbehalten wieder abholen. Gegen 7000 Läuferinnen und Läufer nahmen am Marathon teil.



Bild: Peter Moor

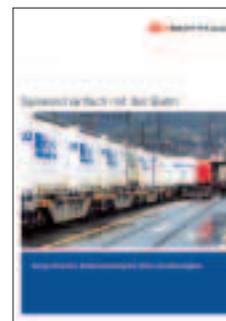
Bahnwagen als Garderoben.

Zwei neue Broschüren.

Zwei neue Broschüren von SBB Cargo.

Die Broschüre «Güterverkehr – Schweizweit. Und durch Europa» stellt das Unternehmen SBB Cargo vor, erläutert die Unternehmensstrategie und beschreibt Dienstleistungen.

Die Broschüre «Spielend einfach mit der Bahn» erklärt anschaulich das Produkt Cargo Domino für den kombinierten Verkehr. Dabei werden die technischen Details des innovativen Umschlagsystems sowie der praktische Nutzen des unkomplizierten Haus-zu-Haus-Dienstes für den Kunden dargestellt.

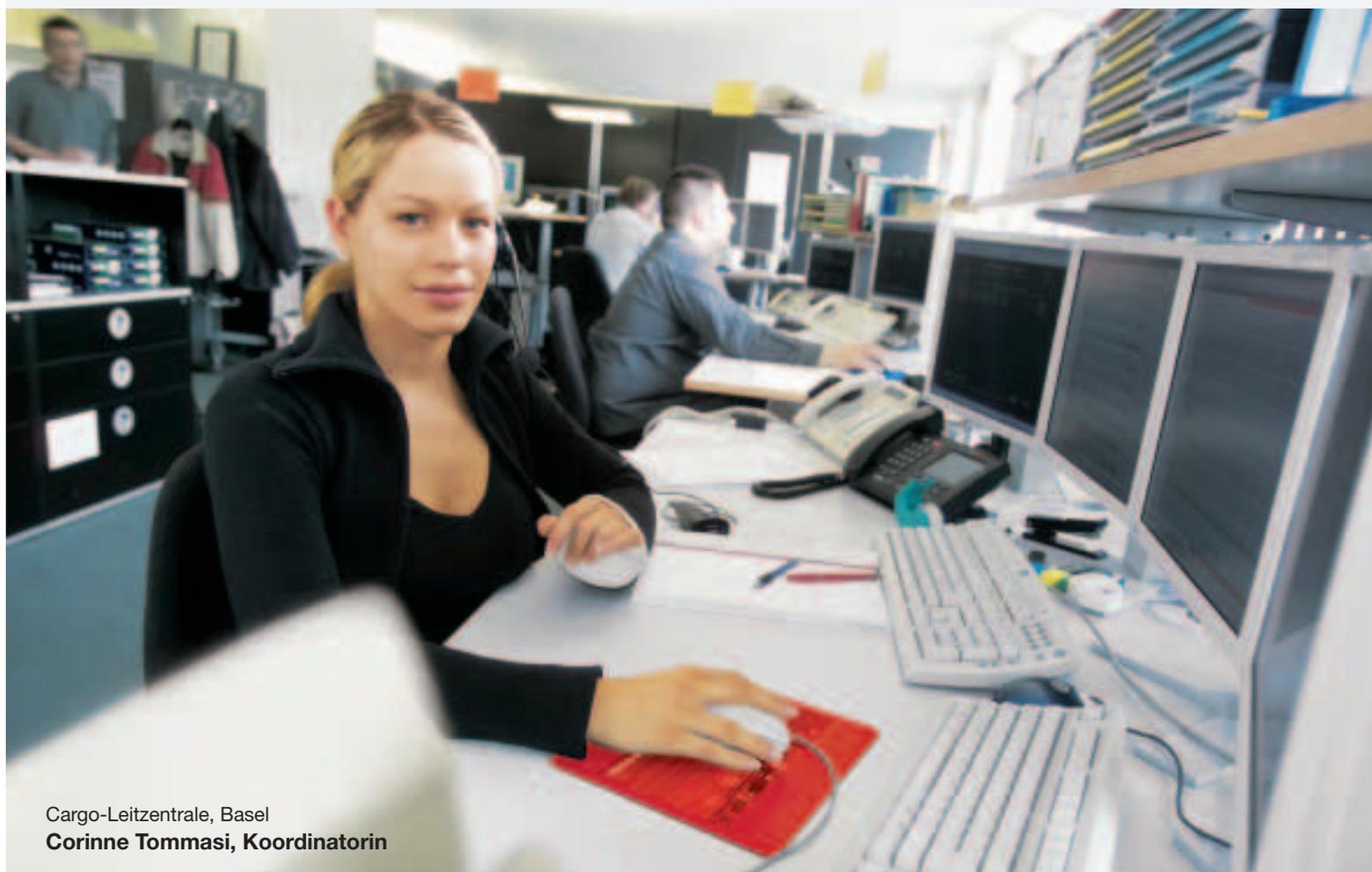


Sie können die Broschüren kostenlos bestellen.

- ▶ gkom@sbb.ch
- ▶ **Telefon +41 512 29 06 59**
- ▶ www.sbbcargo.com/infomaterial.htm

43681 – diese Nummer fährt durch.

SBB Cargo organisiert seit Januar 2004 einen Shuttleservice im unbegleiteten kombinierten Verkehr von Duisburg nach Novara und zurück. Zug Nummer 43681 heisst das Novum intern schlicht. Das Besondere daran: SBB Cargo plant, koordiniert und fährt den Zug aus einer Hand und in Eigenregie. Damit setzt das Unternehmen Massstäbe. Ein Augenschein bei den Menschen, die diesen Ganzzug dreimal wöchentlich durch drei Länder planen, führen und fahren.



Cargo-Leitzentrale, Basel
Corinne Tommasi, Koordinatorin

«Hektik kommt erst auf, wenn der Verkehr nicht normal läuft», sagt Corinne Tommasi, Koordinatorin in der Cargo-Leitzentrale. Sie verfolgt das Geschehen auf den vier Bildschirmen vor sich. Kleine Rechtecke auf Linien verschieben sich waagrecht über den Bildschirm. Manchmal laufen zehn parallel, dann wieder drei, vier, je

nach Verkehr. «Jeder Zug benötigt ein Zeitfenster, während dem er eine bestimmte Strecke befahren kann. Auch der 43681. Die so genannte Trasse berechtigt ihn, durchgehend von Duisburg nach Novara zu fahren.» Ist die Trasse bestimmt, wird der Zug erstellt. «Wir planen Zugführer, Lokführer, das benötigte Rollmaterial sowie Lo-

komotiven und sprechen uns mit unseren Partnern in Deutschland und Italien ab», sagt die junge Schweizerin. Ihr Vater ist übrigens Italiener: «Ab und an vermisse ich so eine richtige Lasagne.»



Duss-Terminal, Duisburg
Stefan Helmes, Kranführer

Donnerstag im Morgengrauen. Kranführer Stefan Helmes beginnt auf dem Duss-Terminal seine Schicht. Die fünfzehn Wagen des 43681 belädt er mit den Containern. Man müsse schon ein gutes Auge haben, erklärt der vierzigjährige Fachmann, wolle man von acht Metern Höhe aus die Flats oder Tank- und Boxcontainer präzise

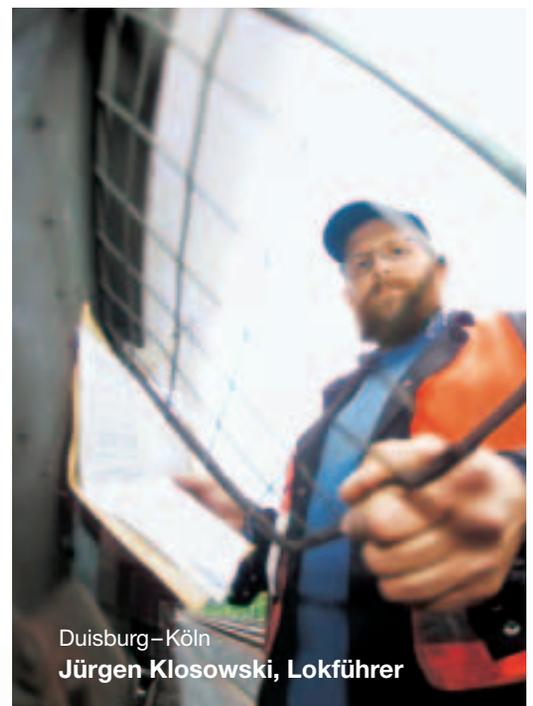
platzieren. Er liebt seine Arbeit «hier oben», genießt die «kleine Freiheit». Um 11.18 Uhr fährt der Zug mit Ziel Novara ab. Helmes denkt daran, dass er selber wieder einmal an den Gardasee möchte: «Die Italiener nehmen vieles leichter, so «dolce vita» – Sie verstehen?»

Shuttleverbindung Duisburg – Novara.

SBB Cargo produziert für die drei Operateure Cemmat, Hupac und Kombiverkehr einen Zug im unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen dem Ruhrgebiet und Piemont fahrplanmässig und im Takt. Die Operateure wollen «Kunden von der Strasse» gewinnen. Der Shuttlezug kann neben Containern und Wechselbehältern auch Sattelanhänger bis vier Meter Eckhöhe (P/C 70-400) transportieren.

«Planungssicherheit ist oberstes Gebot», sagt Daniel Nordmann, CEO von SBB Cargo. Auftraggeber müssen sich darauf verlassen können, dass bei Bedarf nächste und übernächste Woche gefahren werde – bei gleicher Qualität und gleichem Preis.

Gerade Unternehmen mit Termingeschäften oder sensiblen Gütern sollen von dem neuen Niveau an Zuverlässigkeit profitieren.



Duisburg-Köln
Jürgen Klosowski, Lokführer

Duisburg-Köln ist seine Heimstrecke: Jürgen Klosowski fährt den 43681 mit einer Diesellok Class 66 nach Köln. Dort wechselt die Lok. Der Zug erhält eine Re 482 vorgespannt. Klosowski übergibt die Begleitpapiere wie Zolldokumente, Vermerke zu den Wagen, Lasten, Zielorte und Kunden seinem Berufskollegen und fährt seine Diesellok zurück nach Duisburg. Mit seinen 28 Berufsjahren kann er alle Typen von Dieselloks steuern. Nie aber dürfe er bestimmte Gefahrgüter transportieren – es sei denn, er würde seinen Vollbart opfern. Aus Sicherheitsgründen: «Damit in einem Notfall die Sauerstoffmaske dicht wäre.» Den 43681 kann er mit Bart fahren.





Muttenz
Yusuf Kizeler, Rangiermitarbeiter

«Der kommt immer pünktlich und ist ein spezieller Zug», berichtet der 23-jährige Türke. Er ist im Rangierbahnhof Muttenz für den Lokwechsel zuständig. Kizeler schickt die Begleitpapiere ins Schriftzentrum, ersetzt die Re 482 durch zwei Re 460 und macht die Bremsprobe. Startklar. Arbeiten in der Schweiz geniesst Kizeler sehr, mit Plan und Disziplin, das sei «typisch SBB Cargo und sehr gut». Privat allerdings wäre ihm in der Schweiz ein bisschen mehr tolerierte Fahrlässigkeit genehm. «So wie die Deutschen oder die Italiener: Bei Verspätungen regen die sich nicht auf, zeigen Geduld und warten.»



Domodossola
**Andreas Aerni, Leiter
Coordinamento Cargo**

«Der 43681 hat als Eigenverkehr von SBB Cargo absolute Priorität.» Der Walliser überwacht in Domo II, dass der erneute Lokwechsel reibungslos klappt. Eine Am-840-Diesellok löst die beiden Re 460 ab. Andreas Aerni erkundigt sich beim Lokführer nach Besonderheiten, nimmt die Begleitdokumente entgegen und ►

verabschiedet den Lokführer. Seine Ansprechpartner für diesen Zug arbeiten in der Cargo Leitzentrale in Basel und im Cargo-Depot in Brig. Seit anderthalb Jahren wohnt Aerni mit seiner Frau in Domodossola. «Dort, wo andere Ferien machen. Quasi am Lago Maggiore unter Palmen.»



Novara
Giovanni Merlo, Lokführer

Letzte Etappe: Lokführer Giovanni Merlo, 58 Jahre alt und stolzer Mitarbeiter von SBB Cargo Italia, fährt im Zielbahnhof Novara ein. Zwei Stunden hat die Fahrt gedauert. Espressopause inklusive. «Den besten gibts in Caltignaga, einem verschlafenen Nest. Im Bahnhof sind die WC-Türen bereits zugemauert, aber dieser Caffè, buonissimo! Ich muss dort auf einen Gegenzug warten, weil man die anschliessende Strecke ►

Fahrplan.

Die Züge Duisburg–Novara fahren zunächst dreimal wöchentlich in beide Richtungen.

Duisburg	Novara
Ladeschluss	Entladebereit
Dienstag 10 Uhr	Mittwoch 11 Uhr
Donnerstag 10 Uhr	Freitag 11 Uhr
Samstag 10 Uhr	Montag 11 Uhr

Novara	Duisburg
Ladeschluss	Entladebereit
Montag 17 Uhr	Mittwoch 6 Uhr
Mittwoch 17 Uhr	Freitag 6 Uhr
Samstag 12 Uhr	Montag 6 Uhr

nur eingleisig befahren kann.» Früher hat er für die italienischen Staatsbahnen gearbeitet. Dass er jetzt pünktlich ankommt, die richtigen Begleitdokumente mitführt und überhaupt viele Informationen zum Unternehmen erhält, freut ihn. Das seien halt «gli svizzeri»: zuverlässig, geschäftig und auf Qualität bedacht.

Text: Susanne Perren. Fotos: Hansjörg Egger

Europäisches Eisenbahn- logistikkonzept mit **Beispielcharakter.**



Wolfgang Wainer

ist Leiter des Versandes der Saarstahl AG und Geschäftsführer der Saarlog-Saarstahl Speditions- und Logistik GmbH. Die Saarstahl AG zählt mit ihren Standorten in Völklingen, Burbach und Neunkirchen zu den bedeutendsten Langprodukteherstellern weltweit. Die Saarstahl AG hat sich auf die Produktion von Walzdraht, Stabstahl und Halbzeug in verschiedenen Qualitäten sowie Formstahl und Breitflanschträgern spezialisiert. Die 5200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter produzierten im Jahr 2003 2,5 Millionen Tonnen Rohstahl bzw. 2,26 Millionen Tonnen Walzstahlerzeugnisse und erzielten einen Umsatz von rund einer Milliarde Euro.

Welcher Versandleiter und Logistiker kennt nicht die Schwierigkeiten auf der Transitstrecke Deutschland–Italien und zurück? Hier fehlen Lokomotiven und Mitarbeitende, dort werden Züge nicht übernommen, was zu überfüllten Rangierbahnhöfen führt. Oder Züge werden zurückgewiesen, bis zum Stillstand auf unbestimmte Zeit. Bereits messen wir Verspätungen bei Kombi-

« **Wir brauchen
eine grenzüberschreitende
Eisenbahnlogistik,
die diesen
Namen auch verdient.** »

Wolfgang Wainer

verkehrsügen in Stunden – die der fahrplanmässigen Regelzüge im Güterverkehr in Tagen und Wochen.

Mit den Folgen müssen Lieferanten und Kunden leben: Die hohen Sicherheitsbestände in den Materiallagern binden Kapital. Produktionsleiter müssen laufend ihre Produktionen umstellen, weil dringend benötigte Chargen auf dem Transport gesplittet wurden und noch nicht eingetroffen sind. Auch müssen zahlreiche Mitarbeitende viel Zeit beim Finden verloren gegangener Sendungen aufwenden. Was Wunder, dass ein Grossteil der Tonnage nach Süden einen anderen Transportweg sucht: Küstenmotorschiffe werden zum Transport nach Mittel- und Südtalien gechartert, Firmen in Norditalien verstärkt mit Lastwagen beliefert.

Abkehr vom traditionellen System.

Freilich sind Lastwagentransporte bei den wachsenden Güterströmen, zumindest auf den sehr langen Strecken nach Italien, nicht die Lösung des Problems. Regelmässige Schwierigkeiten am Brenner und am Gotthard tragen oft dazu bei, dass sich Transportzeiten verlängern.

Daher stellen die Logistikverantwortlichen der Saarstahl AG, Völklingen, und der Saarlog den Anspruch an eine grenzüberschreitende Eisenbahnlogistik nach und von Italien, die diesen Namen auch verdient. Und das heisst auch eine Abkehr vom herkömmlichen länderübergreifenden Gütertransportsystem: Zwar gab es bislang für den Verloader einen Ansprechpartner, mit dem er den Transportvertrag abschloss. An einem Transport waren aber mehrere Bahnen beteiligt. Die unterschiedlichen Partner erbrachten Leistungen – und die Kette war nur so stark wie ihr schwächstes Glied.

Daher begrüsse ich, dass SBB Cargo ein Transportkonzept anbietet, das im Nord-Süd-Verkehr eine höhere Qualität der Dienstleistung im Rahmen der gesamten Transportkette verspricht. SBB Cargo erbringt Transportleistungen mit eigenen Lokomotiven und Waggons in Deutschland, in der Schweiz und in Italien. Es ist ein grenzüberschreitendes Konzept mit Beispielcharakter im europaweiten Transportwesen.

Entscheidende Ziele beeinflussen.

SBB Cargo hat bei ihrem Konzept die volle Kostenverantwortung innerhalb der eigenen Organisation und kann selbstständig über die Qualität des rollenden Materials und die Transportzeit entscheiden. Damit werden drei entscheidende Ziele einer Transportkette beeinflusst: die Qualität des Produkts auf dem Transport, die Transportzeit und die Transportkosten. Wenn die Abläufe auch funktionieren, macht dies den Güterverkehr für die Verloader wirklich interessant.

Das innovative Konzept wird zu mehr Wettbewerb führen – und zur Steigerung der Qualität. Denn ich bin mir sicher: Es kann vieles verbessert werden, noch bevor die Basistunnel am Gotthard und am Lötschberg fertig gestellt sind. Denn auf Güterzüge können und wollen wir auch in Zukunft nicht verzichten.

Foto: Guy Perrenoud



Zur Nachahmung empfohlen.

Die Firma Dachser hat ihren Cargo Domino-Einsatz zwischen den Grossräumen Zürich und Lausanne verdoppelt.

Wie erspart sich ein Schweizer Transportunternehmen jährlich 500 Truckrundfahrten à 438 Kilometer? Peter Bauer, Direktor der Dachser Spedition AG, weiss die Antwort: «Indem es unserem Beispiel folgt. Wir schaffen das mit Cargo Domino, dem Kombiverkehrsprodukt von SBB Cargo.» Das Schweizer Nachtfahrverbot für Lastwagen, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe und zunehmend chaotische Strassenverhältnisse hatten das Dachser-Management zum teilweisen Umstieg auf die Schiene bewogen. Seit Januar vergangenen Jahres rollen alle Sammelguttransporte zwischen dem Hauptsitz Dübendorf und der Westschweiz per Cargo Domino.

Zu Beginn füllte die Ladung täglich ein bis zwei solche Behälter. Seither hat sich das Aufkommen – und damit der Containerbedarf – verdoppelt. Heute gehen pro Woche 100 bis 130 Tonnen Güter in Dietikon auf die Bahnreise nach Renens nahe Lausanne. Die Federführung des Vor-, Haupt- und Nachlaufs liegt bei SBB Cargo.

Und so läuft es ab: Fahrzeuge des lokalen Subunternehmers Hans Bosshard Transporte versorgen den Dachser-Terminal Dübendorf werktäglich zweimal vom Freiverladkomplex Dietikon aus mit leeren Cargo Domino-Behältern. Beide Shuttlezeitfenster sind knapp bemessen: Die Anlieferungen müssen zwischen 16.30 und 17 Uhr respektive zwischen 18.30 und 19 Uhr erfolgen. Gleich nach dem Andocken werden die Boxen beladen und später von denselben Lastwagen nach Dietikon überstellt, wo diese erneut Leercontainer zur Beladung in Dübendorf aufnehmen. Will der letzte Truck den Abendzug nicht verpassen, muss er spätestens um 20.15 Uhr vom Dachser-Terminal nach Dietikon abfahren.

Nachtschicht.

In der dortigen Freiverladanlage werden die Cargo Domino-Behälter per mobiles Spezialgerät oder integrierten LKW-Kran auf Bahnwagen umgesetzt. Auf ihnen rollen sie im Nachtsprung zum Zielbahnhof Renens, Kanton Waadt.

Kräftiges Umsatzplus.

Das nationale Netzwerk der Dachser Spedition AG umfasst neben dem Hauptsitz Dübendorf Stützpunkte in Birsfelden, St. Margrethen, Kreuzlingen und Cheseaux-sur-Lausanne sowie an den Flughäfen Zürich und Genf. 2003 erzielte das Unternehmen einen Umsatz von 27,6 (Vorjahr: 24,6) Millionen Euro. Das Plus ist auf sein nationales und europäisches Stückgutnetz sowie auf seine Luft- und Seefrachtverkehre zwischen der Schweiz und den weltweit bedeutendsten Wirtschaftszentren zurückzuführen.

Für den Zehn-Kilometer-Nachlauf zu Dachser Terminal in Cheseaux-sur-Lausanne sorgt ein anderer Subunternehmer von SBB Cargo.

Laut Vereinbarung, die in Bauers Worten «nicht immer präzise eingehalten wird», müssen die Boxen dort um 5.30 Uhr am nächsten Morgen eintreffen. Nur so könne die Fracht nach ihrer Umladung fristgerecht in die Feinverteilung eingespeist werden. Die regionale Distribution und Kollektion des Sammelguts wird von

Dachser-kontrahierten Fahrzeugen durchgeführt. Der gleiche Prozessablauf findet spiegelbildlich von Cheseaux-sur-Lausanne nach Dübendorf statt. Beide Terminals beschäftigen 150 Fahrzeuge, vom Lieferwagen bis zum Hängerzug. Cheseaux-sur-Lausanne deckt einen Radius von hundert Kilometern, Dübendorf die ganze Ostschweiz ab. Daran wird sich auch durch den Umzug der Dachser-Zentrale ins fünfzehn Kilometer entfernte Regensdorf nichts ändern.

Neues Logistikzentrum in Regensdorf.

In Regensdorf entsteht seit Herbst vergangenen Jahres auf einem betriebseigenen 28 000-Quadratmeter-Areal für sechzehn Millionen Euro ein Logistikzentrum. Der aus einem dreigeschossigen Bürogebäude nebst 3800-

« Cargo Domino ist ein sehr flexibles System, jeder sporadische Zusatzbedarf an Behältern wird von SBB Cargo prompt gedeckt. »

Peter Bauer

Quadratmeter-Umschlaglager mit fünfzig LKW-Toren bestehende Komplex soll Ende August 2004 bezugsfertig sein.

Bauer begründet das Projekt mit «unserem enormen Wachstum im nationalen Logistikmarkt seit Einführung des flächendeckenden Stückgutnetzes». Dadurch sei eine operationelle und personelle Kapazitätsaufstockung im Grossraum



Strassenkilometer eingespart: Peter Bauer, Direktor der Dachser Spedition AG.



Zürich erforderlich geworden. Nach Inbetriebnahme des neuen Logistikterminals soll dessen Mitarbeiterstab von jetzt 61 auf bis zu 120 anwachsen.

«Cargo Domino ist ein sehr flexibles System. Jeder sporadische Zusatzbedarf an Behältern wird von SBB Cargo prompt gedeckt. Ihr Haus-zu-Haus-Service klappt weitgehend reibungslos», lobt Bauer. Allerdings liessen die pünktliche Zugsankunft in Renens und die Überstellung der Boxen zum Dachser-Terminal bisweilen zu wünschen übrig. Da bestehe seitens SBB Cargo noch Verbesserungsbedarf. Dessen ist sich SBB Cargo-Kundenberater Hanspeter Fries bewusst: «Dank der engen Zusammenarbeit kennen wir die Bedürfnisse von Dachser genau. Wir haben den Hinweis aufgenommen und arbeiten an Lösungen.»

Cargo Domino technisch verbessern.

Für eine technische Optimierung plädiert Dachser-Speditionschef Thomas Gerster, der sich zu den Fans dieser Verkehrsvariante zählt. Dass die Ladungssicherung in diesen Behältern besondere Ansprüche stelle, «zumal sensible Waren nicht aufeinander gestapelt werden können», sei Insidern geläufig, sagt Gerster. Aus seiner Sicht kämen der an maximaler Stauraumnutzung interessierten Transportbranche doppelstocktaugliche Boxen mit mehr Innenhöhe zupass. Durch ihre Ausstattung mit verschiebbaren Querbalken liesse sich je nach Bedarf eine Zwischendecke einziehen. Gerster zum praktischen Nutzen: «Ein Standardbehälter kann 17 Europaletten aufnehmen; im Doppelstöcker hätten 34 Platz.»

Text: Wilf Seifert. Fotos: Hansjörg Egger, Wilf Seifert

Im Takt durch die Alpen: Züge fahren pünktlicher.

SBB Cargo hat im Dezember 2003 auf der Nord-Süd-Achse den Taktfahrplan eingeführt. Damit ist die Pünktlichkeit der Züge im Transitverkehr durch die Schweiz markant gestiegen.

Der Taktfahrplan im internationalen Güterverkehr von SBB Cargo hat bereits kurz nach der Einführung höhere Pünktlichkeit, mehr Stabilität und Zuverlässigkeit gebracht: Im ersten Quartal 2004 kamen 77 Prozent der Züge in Chiasso pünktlich an. In der Vergleichsperiode 2003 waren es 66 Prozent.

Mit Prinzip Skilift durch die Alpen.

Der Taktfahrplan funktioniert nach dem Prinzip eines Skilifts: Die Zeitfenster, um eine Zugstrecke befahren zu dürfen, sind fix reserviert, und die Lokomotiven fahren rund um die Uhr in regelmässigen Intervallen. Die in den Grenzbahnhöfen eintreffenden Güter werden, vereinfacht dargestellt, an die nächste abfahrende Lok gehängt und auf die Reise geschickt. Mit dem Prinzip Skilift wechselte SBB Cargo von der Nachfrage- zur Angebotsplanung.

Höhere Kapazität auf der Nord-Süd-Achse.

Der Systemfahrplan bringt nicht nur SBB Cargo und ihren Kunden Nutzen: Die ganze Bahninfrastruktur wird besser genutzt und damit leistungsfähiger. Entsprechend können mit der bestehenden Infrastruktur mehr Güter auf der Nord-Süd-Achse transportiert werden. Damit ist eine wichtige Voraussetzung geschaffen für die Verlagerung zusätzlicher Güter von der Strasse auf die Schiene.



Wie das **Swiss Heidi Hotel** nach Maienfeld kam.

Nicht alle Tage reisen 72 Hotelzimmer durch die Schweiz. Ungewöhnlich ist auch der Bau, der daraus entstehen soll. Eine Geschichte von einem etwas anderen «Hotelzug».

Avenches bei Murten an einem sonnigen Montagnachmittag im März. Um 14.25 Uhr schaltet das Ausfahrtssignal am Bahnhof auf Grün, und ein logistisches Abenteuer der besonderen Art nimmt seinen Anfang: Was sich auf einem Sonderzug in Richtung Bündnerland in Bewegung setzt, wird vier Tage später der Rohbau eines Hotels sein.

Begonnen hat die Geschichte ein gutes halbes Jahr früher mit dem Auftrag an die Firma Prebeton SA, für das Swiss Heidi Hotel in Maienfeld 72 Hotelzimmer aus Beton vorzufertigen. Nebst preislichen Überlegungen sprach vor allem eine Tatsache für diese Bauweise: Ein modular gebautes Hotel kann jederzeit ohne Beeinträchtigung des Betriebs aufgestockt werden.

Bereits ab Anfang Jahr begannen sich die Zimmermodule in langen Reihen im Werk in Avenches zu stapeln: drei Meter vierzig mal sechs Meter fünfzig gross, 24 Tonnen schwer, Aussparungen für Fenster und Türe, eingelegte Elektro-, Heizungs- und Wasserrohre, bereit, auf das Fundament, das unterdessen in Maienfeld entstanden ist, aufgesetzt zu werden.

Brückenschlag mit der Bahn.

Bis zu besagtem Montag liegen zwischen Fundament und Zimmern 250 Kilometer. Dank eines transporttechnischen Glanzstücks sollen Avenches und Maienfeld jedoch so nahe zusammenschliessen, als existiere diese Distanz nicht: In Avenches werden an vier aufeinander folgen-

den Vormittagen je achtzehn Module auf neun Bahnwagen verladen. Die Wagen bilden einen Ganzzug, der Avenches am Nachmittag verlässt und rund sechs Stunden später in Landquart ankommt. Am nächsten Morgen in aller Frühe beginnt dort mittels Portalkran der Umschlag auf zwei Tieflader, die zwischen dem Bahnhof und der sieben Kilometer entfernten Baustelle pendeln. Ein gemieteter Mobilkran hebt schliesslich die Module vom Lastwagen direkt an ihren definitiven Platz. Sobald der Zug in Landquart entladen ist, kehrt er nach Avenches zurück, derweil sich dort sein Pendant bereits Richtung Landquart in Bewegung gesetzt hat. So viel vorab: Der Plan wird funktionieren. Vier Tage lang wird in Maienfeld im Zwanzig-Minuten-Takt Zim-



Oben: Los gehts: Verladung der vorgefertigten Hotelzimmer in Avenches.

Mitte: Überbreit: Die spezielle Fracht unterwegs.

Unten: Häuslebauen: Das Swiss Heidi Hotel wird in Landquart zusammengesetzt.

mer an Zimmer gereiht, bis sich am Freitag vor imposanter Bergkulisse der fertige Rohbau des Swiss Heidi Hotel erhebt.

Ökologisch, ökonomisch.

Theoretisch hätten die 72 Module auch in 72 Lastwagenfahrten von Avenches nach Maienfeld geliefert werden können, doch sprachen zwei Argumente für einen Transport mit der Bahn. «Erstens ist dies kostengünstiger und zweitens auch umweltschonender», sagt Hans-Rudolf Baertschi, Projektverantwortlicher bei Prebeton. Günstiger vor allem deshalb, weil für einen Strassentransport wegen der überbreiten Module Sondergenehmigungen bei insgesamt acht Kan-

tonen hätten eingeholt werden müssen. «Natürlich spielten auch Zuverlässigkeit und der Just-in-time-Faktor eine wichtige Rolle.» Die Möglichkeit, schwere und übergrösse Betonelemente mit der Bahn zu transportieren, bezeichnet er als geradezu «bestechend», allerdings unter der Voraussetzung, dass der Einsatz der Entladevorrichtungen nicht die ganze Kostenersparnis des Bahntransports zunichte mache. Die Umschlagsmöglichkeit am Bahnhof von Landquart war diesbezüglich ein Glücksfall.

Sonderwagen und Sonderzug.

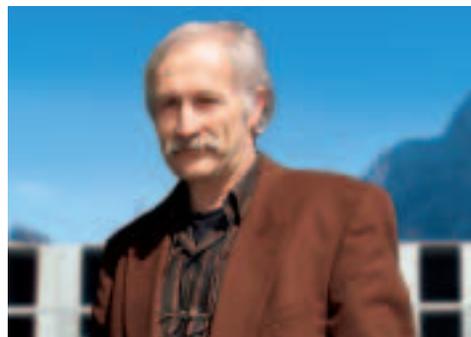
Wegen der Übergrösse der Elemente hatte aber auch der Transport mit der Bahn seine Tücken: Obwohl SBB Cargo für die Module in Deutschland achtzehn tiefer gelegte Wagen des Typs Transwaggon TWA 800 angemietet hatte, konnten diese nicht in einen Regelgüterzug integriert werden; die Fracht ragte immer noch über das Lichtraumprofil der Standardroute hinaus,

« Der Transport mit der Bahn ist kostengünstiger und umweltschonender. »

Hans-Rudolf Baertschi

die über den Rangierbahnhof «Lausanne Triage» und damit durch den engen Tunnel von Mormont zwischen Yverdon und Lausanne geführt hätte.

Blieb also nur die Variante Sondergüterzug mit individueller Routenführung. Daher fuhren die Hotelzimmer anstatt über Lausanne über Biel, via Jura-Südfuss-Linie nach Zürich und schliesslich entlang des Zürich- und des Walensees nach Landquart. Doch selbst auf dieser Strecke waren die Einschränkungen so zahlreich, dass sie eine ganze A4-Seite füllten, angefangen bei massiven Geschwindigkeitsbeschränkungen für Bahnhof- und Tunneldurchfahrten bis hin zu Verboten von Parallelfahrten auf gewissen Streckenabschnitten. Eine virtuelle Zugsfahrt auf einem modernen Rechner machte «per Knopfdruck» alle Hindernisse sichtbar und legte so die Einschränkungen innert kürzester Frist fest – Computer-



Alles im Griff: Hans-Rudolf Baertschi, Projektverantwortlicher bei Prebeton SA.

Modular mobil.

Modular errichtete Bauten können nicht nur jederzeit erweitert, sondern auch umplatziert werden. So geschehen mit dem von Prebeton vorgefertigten Expo-Hotel in Yverdon, das heute an einem neuen Standort als Studentenwohnheim genutzt wird. Zimmermodule können auch für Spitäler oder Gefängnisse eingesetzt werden; möglich ist jeder erdenkliche Standard bis hin zur fertigen Einrichtung.

Nebst den Zimmermodulen stellt Prebeton SA die verschiedensten Bausysteme und Betonelemente her. Das Unternehmen beschäftigt achtzig Mitarbeitende und erzielt einen Jahresumsatz von beinahe zwanzig Millionen Franken.

technik sei Dank! Als Nächstes galt es, einen Fahrplan für den Hotelzug zu finden; kein Kinderspiel angesichts des dichten S-Bahnverkehrs, der am frühen Abend in der Grossregion Zürich herrscht.

Gut geplant ist halb gebaut.

Nicht genug damit: Die Vorbereitungen gingen so weit, dass der Verlad auf Initiative des Zugvisiteurs vorab «geübt» wurde. So wusste Prebeton von vornherein, wie die Wagen korrekt beladen und gesichert werden mussten und wie viel Zeit dies in Anspruch nehmen würde. Dadurch liessen sich unnötige Verzögerungen vermeiden. Schliesslich galt es, den festgelegten Fahrplan genau einzuhalten.

Und dies ist auf der ganzen Linie geglückt: zufriedene Gesichter auf allen Seiten. Nur drei Monate nach dem «Abenteuer Hotelzug» gehen die ersten Gäste im Swiss Heidi Hotel ein und aus. Den rohen Kern sehen sie ihren Zimmern übrigens nicht mehr an; diese präsentieren sich so, wie man es von einem gepflegten Dreisternehotel erwartet: «unkompliziert und stilvoll» – so lautet jedenfalls das Motto, unter dem das Swiss Heidi Hotel vermarktet wird.

Text: Ursula Homberger. **Fotos:** Hansjörg Egger



Ulrich Winkler

Hundertmal sauberer: Die neue Diesellokomotive Am 843.

Wichtig steht die neue Diesellokomotive Am 843 in der Serviceanlage Basel. Es ist ein besonderer Tag: Drei Monate nach Inbetriebnahme der Lokomotive wird erstmals der eingebaute Feinpartikelfilter kontrolliert. Ausserdem wird mit den künftig zuständigen Mitarbeitern der Serviceanlage das Vorgehen zur Reinigung des Filters gepröbt und der Bedarf an Hilfsmitteln abgeklärt.

Auf dem Dach der Lokomotive blicken drei Techniker durch die Luke ins Innenleben der Maschine auf das, was die Am 843 zu einer Weltpremiere macht: Den zylinderförmigen, rund zwei Kubikmeter grossen Feinpartikelfilter. Als es an die Beschaffung einer neuen Serie Diesellokomotiven ging, zögerte die SBB zunächst,

den Filter als zwingende Bedingung ins Anforderungsprofil aufzunehmen. Die Technologie ist neu und hat ihren Preis.

Technisch schöne Umsetzung.

Heute ist Ulrich Winkler, verantwortlich für die Beschaffung von Lokomotiven bei SBB

Cargo, froh, dass die Am 843 mit den Filtern ausgerüstet sind. Doch die technische Umsetzung war anspruchsvoll. «Wir wollten keine Neuentwicklung, sondern eine Lokomotive, die sich bereits bewährt hat.» Die offerierenden Lokomotivhersteller mussten den korpulenten Filter also in eines ihrer bestehenden Modelle integrieren.

Das deutsche Unternehmen Vossloh Locomotives hat das elegant gelöst und schliesslich den Zuschlag erhalten: Statt wie die Konkurrenz den Filter als unschönen Rucksack auf die Schnauze der Lokomotive zu packen, wurde er an Stelle des Schalldämpfers in den Motorraum integriert und übernimmt dort beide Funktionen. Auch sonst begeistert die Am 843 Ulrich Winkler: «Bei den Abnahmefahrten hat die Lok alle im Pflichtenheft geforderten Leistungsdaten erfüllt

« Wir wollten keine Neuentwicklung, sondern eine Lokomotive, die sich bereits bewährt hat. »

Ulrich Winkler

und teilweise sogar übertroffen. Trotz der Masse von achtzig Tonnen kann im Rangierdienst präzise gearbeitet werden – wenn nötig mit Funkfernsteuerung vom Boden aus.»

Auch wenig kann zu viel sein.

«Lokal kann die Belastung durch Diesellokomotiven beträchtlich sein», sagt Hansjörg Sommer, Abteilungsleiter Lufthygiene des Kantons Zürich. Moderne Dieselmotoren geben zwar keine schwarzen Russwolken mehr von sich, stossen aber Feinpartikel aus. Die ultrafeinen Teilchen gelangen über die Bronchien in die Lungen, können Bronchitis, Asthma und Kreislauferkrankungen verstärken und stehen im Verdacht, Krebserkrankungen auszulösen. Hansjörg Som-



Zwei Kubikmeter Feinpartikelfilter.

Technische Daten.

Hersteller: Vossloh Locomotives GmbH, Kiel
Fahrzeugtyp: Vierachsige dieselhydraulische Drehgestelllok
Baureihe: Am 843
Antrieb: Dieselmotor 1500 kW mit Partikelfilter, zweigängiges hydrodynamisches Getriebe
Sicherheitssystem: Integra Signum, ZUB
Gewicht: 80 t
Länge über Puffer: 15 200 mm
Max. Geschwindigkeit: 100 km/h
Anfahrzugkraft: 250 kN
Einsatzgebiet: Schweiz



mer hat die Feinpartikelbelastung durch den Rangierbahnhof Limmattal hochgerechnet: «Ohne die nahe Autobahn zu berücksichtigen, werden rund fünfzehn Prozent der Feinstaubbelastung der beiden Nachbargemeinden durch die acht Dieselloks des Rangierbahnhofs verursacht.» Die jährliche Belastung durch eine Diesellokomotive entspricht ungefähr derjenigen von fünfzig Lastwagen. «Der Wirkungsgrad der Filtertechnologie und der Nutzen für Gesundheit und Volkswirtschaft sind enorm. Es ist sehr erfreulich, dass die SBB Diesellokomotiven mit Feinpartikelfiltern beschafft und in der ganzen Schweiz einsetzt. Aus lufthygienischer Sicht kann man dazu nur sagen: Zur Nachahmung empfohlen, auch beim Strassentransport», sagt der Lufthygieniker.

Verblüffende Wirkung.

Auf dem Dach der Am 843 wird inzwischen vorsichtig ein Filterelement mit einer Spindel herausgezogen. Der Feinstaubfilter besteht aus porösen Keramikelementen, durch welche die Dieselabgase gedrückt werden. Die Partikel bleiben im Filter fast wie in einem Teesieb hängen. Ein integrierter Brenner, die katalytische Beschichtung und die Betriebswärme sorgen dafür, dass die Partikel verbrennen und sich der Filter so laufend selbst reinigt. Auf der Messanlage der Fachhochschule Biel wurde die Wirksamkeit des Filters getestet: Er reduziert den Feinpartikelaustritt um mindestens 99 Prozent. Hundert Lokomotiven des Typs Am 843 verursachen somit dieselbe Verschmutzung wie eine alte Diesellok.

Die SBB als Vorreiterin.

Die SBB hat bei Vossloh Locomotives 59 Diesellokomotiven des Typs Am 843 bestellt. Seit Juli 2004 sind bereits fünfzehn Loks im Einsatz. Bis Juni 2005 kommen jeden Monat vier weitere Lokomotiven hinzu. Innerhalb von nur zwei Jahren wird die SBB so zwei Fünftel ihrer herkömmlichen dreiachsigen Diesellokomotiven durch saubere Am 843 ersetzen. Die Lokomotivbeschaffung kostet insgesamt rund 150 Millionen Franken. Die einzelne Lokomotive wird durch den Filtereinbau um rund 100 000 Franken ver-

teuert. Wieso gab ausgerechnet die SBB mit ihrem weitgehend elektrifizierten Schienennetz den Anstoss zur ersten Serie sauberer Dieselloks? «In der Schweiz ist man sich gewohnt, dass Züge mit Strom fahren und deshalb sauber sind. Auf Diesellokomotiven reagiert man deshalb sensibel», meint Lokbeschaffer Ulrich Winkler. «Ausserdem könnte das Gesetz die Feinpartikelfilter ja schon bald einmal verlangen. Da kostet es sicher weniger, sie bereits beim Bau zu integrieren, als nachzurüsten. Eine neue Technologie kann natürlich auch Probleme mit sich bringen. Aber da wir die Lokomotivhersteller jeweils eng beim Bau begleiten, schien uns dieses Risiko vertretbar.» Die Zukunft wird zeigen, ob andere Bahnunternehmen dem Beispiel der SBB folgen und den sauberen Dieselloks zum Durchbruch verhelfen werden.

Die Techniker haben den Filter unterdessen wieder mit der Isolationsmatte gedeckt und die Einrichtung zum Herausziehen der Elemente entfernt. Das abmontierte Dachelement des Vorbaus schwingt leicht am Haken des Krans, wird gepackt und vorsichtig auf die Luke gepasst. Die Am 843 ist starkklar. Erst Ende 2004, nach 3000 Betriebsstunden, muss der Aschebehälter des Filters das nächste Mal geleert werden.

Text: Suzanne Michel. Fotos: Erwin Zbinden, Hansjörg Egger, Alain Boillat

Leicht, lang und leise.



SBB Cargo lässt topmoderne zweiachsige Schiebewandwagen bauen. Die ersten sind bereits im Einsatz. Sie sind ein Beispiel für die neuen Entwicklungen im Wagenbau: leichter, länger und vor allem leiser.

Je leichter der leere Bahnwagen, umso höher die Zuladung. Eine Formel, wie sie einfacher nicht sein könnte – und nicht schwieriger zu erfüllen. Dennoch hat SBB Cargo bei der Beschaffung von 600 neuen zweiachsigen Schiebewandwagen mit Trennwänden dieses Argument mit in die Waagschale geworfen.

Die Ausschreibung hat die deutsche Greenbrier GmbH mit Sitz in Siegen gewonnen; ein Unternehmen, das teilweise aus dem ehemaligen Güterwagenbereich der ADtranz hervorgegangen ist. Greenbrier erbrachte nicht nur den nötigen Leistungsausweis und die Kapazitäten für einen Auftrag in dieser Grössenordnung, sondern

konnte SBB Cargo einen Wagen anbieten, der einen Meter länger ist als ein herkömmlicher Zweiachser und dank Leichtbauweise trotzdem nicht mehr wiegt. Möglich wurde dies dank der Verwendung von Spezialmaterialien, die trotz ihrer Leichtigkeit hohen Ansprüchen an die Festigkeit genügen, so etwa Aluminiumprofile für die Wände oder spezielle Stahlprofile für die Trennwände. Die Haut des Wagens ist ebenfalls aus Aluminium. «Leichtigkeit und Festigkeit unter einen Hut zu bringen, war äusserst schwierig», sagt Thomas Müller, Vizepräsident von Greenbrier, über die Entstehung des «Leichtgewichts». Ein weiteres Merkmal des Wagens mit der Bezeichnung Hbbillns sind leichtgängige Schiebewände, die die Hälfte des Wagens offen legen. Sie haben sechs fest verriegelbare, individuell einstellbare Trennwände sowie eine Labyrinthdichtung an den Schiebewänden, die im Gegensatz zu einer Gummidichtung nicht einfrieren kann. Dank des zusätzlichen Meters Länge bietet der Hbbillns Platz für vierzig Paletten, dies bei einer Zuladung von 28,5 Tonnen.

Der neue Wagen ist nicht nur leicht, er ist dank seiner Kunststoffbremssohlen auch nur halb so laut wie herkömmliche Wagen. Seit 1999 beschafft SBB Cargo nur noch Wagen mit Kunststoffbremssohlen. Sie sind in der Anschaffung zwar teurer, aber im Unterhalt billiger, denn

«Besonders geeignet für empfindliche Güter.»

Wer setzt die zweiachsigen Schiebewandwagen ein?
Patrick Christ, Wagenverantwortlicher im Produktmanagement: «Wer immer seine Güter mit Paletten transportieren will. Dieser Wagen wird in allen Branchen eingesetzt, am häufigsten vom Detailhandel und von der Papierindustrie.»

Was ist der Vorteil der Trennwände?

Christ: «Dank der fest verriegelbaren Trennwände sind diese Wagen ganz besonders geeignet für Transporte von empfindlichen Gütern auf Paletten. Transportschäden, insbesondere beim Transport von Teilladungen, können somit verhindert werden. Zusätzlich vermindert sich der Aufwand für die Kunden durch die einfache Bedienung der Trennwände beim Belad und Entlad deutlich.»

Welches Cargo-Produkt wird mit den Schiebewandwagen gefahren?

Christ: «Die Hbbillns werden in allen Produkten eingesetzt, der höchste Anteil hat dabei das Produkt «Cargo Express». Der verkürzte Nachtsprung – also der späte Verlad und der frühe Entlad – entspricht den Bedürfnissen des Handels präzise.»



Längere Lebensdauer: Kunststoffbremssohlen.

Schiebewandwagen Hbbillns.

Lastgrenzen	A	B	C	D
S	15,0 t	19,0 t	24,0 t	28,5 t
Tara	16,5 t			
Bodenfläche	44,0 m ²			
Laderaum	119 m ³			
Kleinster befahrbarer Gleisradius	35 m			
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h			
Höchstbelastung des Wagenbodens	10 kg/cm ²			
Maximale Anzahl Paletten	40			



Kunststoffbremssohlen haben eine längere Lebensdauer als solche aus Grauguss.

Leicht in die Zukunft.

«Die Erfahrungen mit den ersten 200 Wagen zeigen, dass die Fahrzeuge bei den Kunden eine hohe Akzeptanz genießen und dass sie in den Serviceanlagen äusserst seltene Gäste sind. Dies lässt auf ein hohes Qualitätsniveau schliessen», lobt René Enz vom Einkauf Rollmaterial bei SBB Cargo. Dies ist keine Überraschung für Müller, denn bei der DB-Gruppe verkehren 550 Stück eines leichtgewichtigen Vorgängermodells komplikationsfrei. Für ihn ist klar, dass die

«**Die Wagen genießen bei den Kunden eine hohe Akzeptanz und sind in den Serviceanlagen äusserst seltene Gäste.**»

René Enz

Leichtbauweise in Zukunft an Bedeutung gewinnen wird, und zwar bei verschiedenen Wagentypen. Die Forschungsanstrengungen von Greenbrier gehen denn auch gezielt in diese Richtung: Mit CAD-Systemen und mit Hilfe modernster Programme zur statischen Berechnung wird am Güterwagen von morgen getüftelt. Daneben arbeitet das zwölfköpfige Entwicklungsteam in Siegen gemeinsam mit seinen Kollegen aus dem Werk in Polen an der Verbesserung von

Ladungssicherungen sowie an der Optimierung von Belade- und Entlademöglichkeiten. Der Hbbllns wartet auch diesbezüglich mit einer Innovation auf: Dank einer seitlichen Ladegutsicherung kann die Fracht nicht nur in Längs- sondern auch in Querrichtung festgezurt werden.

Neuentwicklungen dauern.

«Für unsere Entwicklungsarbeit orientieren wir uns stark am Markt. Wir versuchen einerseits abzuschätzen, was der Kunde in Zukunft verlangt, und analysieren andererseits die Schwachstellen des bestehenden Materials», sagt Müller über die Marschrichtung von Greenbrier. Eine Wagenneuentwicklung ist allerdings eine äusserst aufwändige und kostspielige Angelegenheit: Aufgrund der vielen Vorschriften dauert es eineinhalb bis zwei Jahre, ehe ein neuer Wagentyp marktreif ist. «Jede Neuerung muss sich im Praxistest erst bewähren – der Wagen wird fast zerrissen und zerdrückt, ehe er

Hochwertige Qualität.

Greenbrier fertigt die Leichtbauwagen in Swidnica, Polen. Das dortige Werk gilt als eines der fortschrittlichsten seiner Art in Osteuropa. Die 750 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fertigen jährlich bis zu 2000 Wagen. An SBB Cargo werden seit letztem September Monat für Monat in gleich bleibender Kadenz und Pünktlichkeit 25 Wagen geliefert.

für tauglich befunden und zugelassen wird», erklärt Müller. Die Kosten für eine Neuentwicklung belaufen sich auf zwei bis drei Millionen Euro. Kein Wunder, müssen Eisenbahnwagen so lange halten!

Text: Ursula Homberger. Fotos: Bernhard Blattner, Marc Probst, Greenbrier



Leichtigkeit und Festigkeit unter einen Hut gebracht: Thomas Müller, Vizepräsident von Greenbrier.



Hundert Jahre moderne Rhein-schifffahrt in Basel.

Es begann mit einer Havarie. Heute geht ein Siebtel des Schweizer Aussenhandels durch die Basler Rheinhäfen.

Am 2. Juni 1904, 18.55 Uhr, empfing eine Menschenmenge in Basel mit viel Applaus den Schraubendampfer *Knipscheer IX* mit der *Christina* im Schlepptau. Die Ankunft des Schleppzugs, der acht Tage zuvor in Ruhrort aufgebrochen war, markierte den Anschluss Basels an die internationale Rheinschifffahrt. Zwar ist die Schifffahrt bei Basel seit der Römerzeit nachgewiesen, und das erste Dampfschiff war 1832

in Basel eingetroffen. Politische und wirtschaftliche Schwierigkeiten hatten die Aufnahme des modernen Gütertransports auf dem Rhein aber verzögert.

Die 300 Tonnen Ruhrkohle, welche die *Christina* geladen hatte und die für das Basler Gaswerk bestimmt waren, mussten mit Hilfe von Schubkarren gelöscht werden, denn es gab keine Krane. Auch sonst war Basel nicht für solche Schiffe eingerichtet: Auf der Rückfahrt krachte der Dampfer in die Kleinbasler Ufermauer, das Schlepptau riss, die *Christina* zerschellte an der Hüniger Schiffsbrücke und sank.

Trotz diesem Unfall führten die Pioniere in den folgenden Jahren weitere Versuchsfahrten durch und konnten schliesslich den Kanton Basel-Stadt dazu bringen, die Hafenanlagen St. Johann mit Kranen und Gleisanschluss zu bauen, wo 1912 bereits 100 000 Tonnen Güter umgeschlagen wurden. Ab 1919 folgten die Häfen Kleinhüningen und Birsfelden sowie der

Auhafen. Seit 1946 sind diese vier Hafenteile bekannt unter dem Begriff «Rheinhäfen beider Basel».

Kohle, Mineralöl und immer mehr Container.

Bis Mitte der Sechzigerjahre des vorigen Jahrhunderts wurde in Basel hauptsächlich Kohle umgeschlagen. Weil die Kohle gegenüber anderen Energieträgern an Bedeutung verlor, machten Mineralölgüter einen immer grösseren Anteil am Umschlagvolumen der Basler Rheinhäfen aus – heute rund die Hälfte des gesamten Volumens von acht bis neun Millionen Tonnen pro Jahr. Immer wichtiger wurde in den letzten Jahren der Containerverkehr. 2003 wurden 78 000 TEU (twenty foot equivalent unit) wasserseitig umgeschlagen.

Von Anfang an wurden die in Basel gelöschten Güter auf die Bahn umgeladen; lediglich für den Lokalverkehr setzte man Pferdefuhrwerke



Blick auf das Kleinhüninger Hafenbecken.

und Camions ein. Die Gleisanlagen gehörten und gehören den Kantonen beider Basel; die Gleislänge beträgt heute hundert Kilometer. Die SBB besorgten anfänglich nicht nur den Bahnbetrieb, sondern auch die Kranbedienung und die Regelung des Schiffsverkehrs.

Seit dem Zweiten Weltkrieg fand der Weitertransport der Waren vermehrt auch auf der Strasse statt: Für Mineralölprodukte kamen Zisternenlastwagen zum Einsatz. Die Einführung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) 2001 hat nun wieder eine Trendwende zugunsten der Bahn eingeleitet.

Binnenschifffahrt wird modern.

Sowohl Eisenbahn wie Rheinschifffahrt haben sich in den vergangenen hundert Jahren gewaltig entwickelt. Die Dampfmaschine wich Diesel- und Elektromotoren. Schon kurz nach dem Ersten Weltkrieg waren die ersten Motorschleppboote in Basel zu sehen, gefolgt von den ersten Gütermotorschiffen in den Zwanzigerjahren. Die Zweikamminer-Seitenraddampfer *Bern* und *Franz Haniet XII* fuhren 1954 als letzte ihrer Art auf dem Oberrhein. Die Einführung von Funk und Radar waren weitere Meilensteine bei der Modernisierung der Binnenschifffahrt. Elektronische Wasserstrassenkarten, Satellitennavigation und vernetzte Informatiktechnologie sind die nächsten Schritte, die bereits eingeleitet worden sind und dazu beitragen, den Stellenwert der Binnenschifffahrt im Konkurrenzkampf der verschiedenen Verkehrsträger laufend zu verbessern.

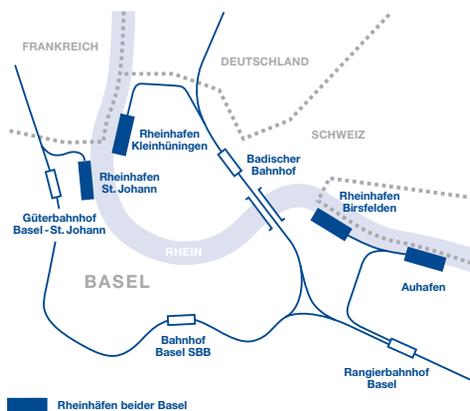
Die SBB – obwohl hinsichtlich der Elektrifizierung ihres Streckennetzes eine Pionierin unter den europäischen Bahnen – fuhr in den Rheinhäfen beider Basel noch bis in die Sechzigerjahre mit Dampf. Zum Einsatz kamen Lokomotiven der Typen E 3/3 («Tigerli») und E 4/4 im

Rangierdienst sowie C 5/6 («Elefant») für die Überführung von und zu den Anschlussbahnhöfen. Die Schweizerische Reederei AG und das Gaswerk verfügten über eigene «Tigerli». Eine davon steht heute im Garten des Schifferkinderheims in Kleinhüningen, eine andere befördert Gästezüge zwischen dem Bahnhof Rheinfelden und der Brauerei Feldschlösschen. Gegenwärtig wird der Rangierdienst der SBB mit Dieselloks des Typs Bm 4/4 bewältigt; für die Überführung und Beförderung von Blockzügen sind Elektroloks der Typen Ae 6/6, Re 6/6 – vereinzelt auch in Kombination mit Re 4/4 II – und die neuen 482er im Einsatz. Im Zuge des «open access» trifft man hin und wieder auch eine Lokomotive der BLS Lötschbergbahn in den Häfen an.

Hafenbahnbetrieb in neuer Struktur.

Die am 1. Januar 1999 in Kraft getretene Bahnreform bedingte eine neue Struktur des Hafenbahnbetriebes. Die Konzession des Kantons Basel-Stadt ist in der Folge um die Anlagen des Rheinhafens St. Johann erweitert worden. Die Hafengebiete des Kantons Basel-Stadt (HBS) und des Kantons Basel-Landschaft (HBL) sind zusammen mit der SBB für die Infrastruktur verantwortlich. Den Bahnbetrieb besorgt zur Hauptsache SBB Cargo. Einzelne Umschlagfirmen verfügen über eigene Rangierloks, darunter drei ferngesteuerte. Eine davon ist schon seit Jahren bei der Kesselwagen-Abfüllstelle der Satram-Huiles SA am Südquai des Kleinhüninger Hafenbeckens II im Einsatz; die beiden anderen dienen dem Verschieben von Kesselwagen in der Abfüllstelle des Migrol-Tanklagers am Klybeckquai.

Für die schweizerischen Eisenbahnen ist die Rheinschifffahrt keine Konkurrenz, sondern ein wichtiger Zubringer – immerhin durchlaufen



fünfzehn Prozent des schweizerischen Aussenhandelsvolumens die Rheinhäfen. Hinzu kommen rund eine Million Tonnen Transitgüter pro Jahr im Verkehr mit Norditalien. Die Rheinschifffahrt und die Häfen haben das Potenzial, kurzfristig zusätzliche Kapazitäten anzubieten. Sie sind damit ein zuverlässiger Partner der Bahn.

Text: Urs Vogelbacher. Fotos: Erwin Zbinden, Alain Boillat, Archiv RSD



Kohle geladen, mit Kohle betrieben: Schiff- und Bahnverkehr arbeiten in Basel seit Beginn Hand in Hand.



Alte Munition im Eisenschrott.

Geschosse, verworrene Drahtseile und immer etwas zu löschen: Im Basler Rheinhafen wird es nie langweilig.

Der Blick aus dem Büro im Basler Rheinhafen fällt auf den Rhein, schweift hinüber nach Frankreich und nach Deutschland. Bruno Imhof heuerte vor 23 Jahren in der Binnenschifffahrt an, weil er gerne reiste und es abenteuerlich mochte. Auf einen Job bei einer Versicherung oder einer Bank hatte er keine Lust. Herr Imhof, ist der Blick aus dem Fenster alles, was Ihrem Fernweh und Ihrer Abenteuerlust bleibt? «Nein», sagt Imhof, «und deshalb bin ich auch bei Rhenus geblieben. Ich bin hier immer im Kontakt mit Leuten verschiedenster Berufe: Disponenten, Hafentarbeiter, Schifflleute – oder Schulklassen, die ich durch den Hafen führe.» Und manchmal auch Polizei und Militär, dazu später.

Als Imhof nach der kaufmännischen Berufsausbildung zu Rhenus (heute: Rhenus Alpina) kam, wusste er von der Branche so wenig, dass er

« Die Schiffposition wurde den Kunden per Post mitgeteilt. »

Bruno Imhof

dachte, es müsse auf den Schiffen wohl immer ein wenig brennen, da so viel vom «Löschen» die Rede war. Bis er realisierte: «Ein Schiff löschen» heisst «Ein Schiff entladen».

Und die Abenteuer? Etwas Seemannsgarn bitte, Herr Imhof! «Da waren die Geschichten mit dem Schrott. Schrott ist immer spannend. Es hiess: gescherter, also zerkleinerter Schrott aus Deutschland kommt, wir müssen ihn zum Weitertransport nach Italien auf die Bahn verladen. Wir begannen zu löschen, als plötzlich Munition zum Vorschein kam – Geschosse für Rakrohre und Ähnliches. Der Betriebsvorarbeiter erstattete Meldung. Wir hatten keine Ahnung, ob das Zeug scharf war oder nicht. Wir liessen Experten kommen, die Polizei war da und Fachleute der Armee. Es stellte sich heraus, dass es noch funktionsfähige Munition aus Osteuropa war. Der Absender? Der hatte in einem deutschen Hafen geladen und erschrak ziemlich, als

wir ihn anrufen. Er hatte die Munition nicht bemerkt. – Und ein anderes Mal nahmen wir Drahtseilschrott an. Die Seile waren nicht richtig zerkleinert, sie hingen ineinander wie klebrige Spaghetti. Der Kran konnte das unmöglich hochheben, er hätte mit einem Griff die halbe Ladung erwischt. Also hob er nur ein wenig an, und wir schnitten die Seile einzeln mit dem Brenner durch. Wir arbeiteten Tag und Nacht; statt hundert Tonnen wie normalerweise löschten wir nur zehn Tonnen pro Stunde.»

Immer schneller.

Bruno Imhof hat nach wie vor täglich mit verschiedensten Leuten zu tun. Was sich geändert hat, sind die Form der Kontakte und die Geschwindigkeit. Als Imhof die Stelle bei Rhenus antrat, hatten die Schiffe in der Regel nicht einmal Funk an Bord; GPS und Mobiltelefonie waren unbekannt. «Um zu wissen, wo sich ein Schiff befinde, rief ich die Schleusenwärter entlang der Strecke an und fragte sie, ob sie es schon haben vorbeifahren sehen.» Die so ermittelte Position wurde den Kunden brieflich mitgeteilt – bei den damaligen Laufzeiten war die Post allemal schnell genug.



Bruno Imhof, 44, ist Bereichsleiter Port Logistics/Infrastruktur/Operation bei der Rhenus Alpina AG im Basler Rheinhafen. Die Rhenus-Gruppe ist ein Logistik-Dienstleister mit 5000 Mitarbeitern an mehr als sechzig Standorten in Europa. Sie erzielt einen Umsatz von 690 Millionen Euro. Die Schweizer Rhenus Alpina-Gruppe ist 2000 aus der Fusion von Schweizer Rhenus-Gesellschaft und SRN Alpina entstanden, die ihrerseits in den 1910er-Jahren gegründet worden waren.

Text: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister

SBB Cargo Güterwagenrollen kundentfreundlicher.



Einfach buchen: im Kunden Service Center.

SBB Cargo will den Wagenpark zukünftig effektiver bewirtschaften und so die Produktivität weiter steigern. Ab September wird das Wagenmanagement neu gestaltet. Damit werden Abläufe transparenter und einfacher.

Wer ab 20. September einen Güterwagen braucht, bestellt ihn neu direkt über das Kunden Service Center. Umgehend erhält der Besteller eine Bestätigung, welche Wagen gebucht sind. Falls ein gewünschter Wagentyp nicht verfügbar sein sollte, unterbreitet das Kunden Service Center ein Angebot für einen Ersatzwagentyp. So können Wagenbesteller frühzeitig über mögliche Alternativen entscheiden.

Neu können Wagen beliebig früh vor der Transportdurchführung gebucht werden. Den Wagenbestellern stehen für die Übermittlung der Buchung E-Mail, Telefon oder Telefax zur Verfügung. Vorzugsweise werden Wagen wegen des schnellen, einfachen Zugangs direkt elektronisch gebucht.

Die Neugestaltung des Wagenmanagements macht es dem Kunden Service Center möglich, die Abläufe von der Buchung bis zur Abrechnung durchgehend zu überwachen. Damit haben Wagenbesteller einen zentralen Ansprechpartner, der erst noch rund um die Uhr kompetent Auskunft über die Verfügbarkeit der Wagen geben kann.

SBB Cargo kann dank der Neugestaltung den Wagenpark besser bewirtschaften und die Wagenumläufe verkürzen, was jährlich die Kosten um rund sechs Millionen Franken mindert. Das macht SBB Cargo konkurrenzfähiger.

Weitere Informationen unter

- ▶ Kunden Schweiz
Telefon 0800 707 100
- ▶ Kunden international
Telefon 00800 7227 2224
- ▶ **www.sbbcargo.com**



Pionier in Sachen Sicherheit.

Der Gefahrgutbeauftragte Heinz Buchmann setzt sich dafür ein, dass Gefahrgüter mit der nötigen Sicherheit die Schweiz durchqueren.

In der Nacht rollt der Schienenverkehr unter besonderer Beobachtung. Dann bewegen sich jährlich Millionen von Tonnen Gefahrgüter durch die Schweiz. Dass wir dennoch ruhig schlafen können, dafür sorgt unter anderen Heinz Buchmann. Der 46-jährige Zürcher aus Nänikon am Greifensee ist Gefahrgutbeauftragter bei der Basler Firma ChemOil Logistics, einer Tochtergesellschaft von SBB Cargo. Gefährliche Güter, das sind zu circa achtzig Prozent Mineralöle, in kleineren Mengen Benzin oder Chemikalien. Buchmann berät Kunden, die eben solche gefährliche Ware verschicken wollen. Dabei ist er eher selten direkt an der Schiene anzutreffen. Buchmann wird aktiv, wenn die Visiteure bei

der Wagenkontrolle Verstösse gegen die Vorschriften der internationalen Gefahrgutverord-

« Für uns Gefahrgutbeauftragte gilt es, proaktiv auf die Transporte einzuwirken. »

Heinz Buchmann

nungen feststellen. Dann nimmt er Kontakt mit seinen Kunden auf, um die Mängel zu besprechen und Lösungen auszuarbeiten. «Dabei», sagt

Buchmann, «ist es wichtig, stets den richtigen Ton zu treffen.» Seufzer wie: «Jetzt muss der auch noch kontrollieren!» steckt er mittlerweile lächelnd weg.

Höchste Vorsicht.

Heinz Buchmann gehört zu den Pionieren in seinem Beruf. In der Schweiz ist die Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GGBV) erst seit 1. Januar 2003 in Kraft. Bundesrat Moritz Leuenberger hat sie im Rahmen der bilateralen Verträge unterzeichnet. Hiermit wurde die Zusammenarbeit mit Sicherheitsprofis für jeden Beförderer von Gefahrgut Pflicht. Dass der Gefahrgutanteil im Schienenverkehr vergleichsweise hoch ist, ►



Gefährliches Gut sicher transportieren: ChemOil.

Stichwort Gefahrgut.

SBB Cargo gehört in der Schweiz zu den grössten Beförderern von Gefahrgütern. Die Anteile der wichtigsten Warengruppen:

65 %	Mineralölprodukte
25 %	chemische Grundstoffe
4 %	Gase
3 %	Pharma/Farben
3 %	Dünger

www.chemoil.ch

ist für Buchmann nur logisch: «Die äusseren Einflüsse sind sehr viel besser zu kontrollieren als auf der Strasse.»

Dennoch ist auch auf der Schiene höchste Vorsicht geboten, weshalb Heinz Buchmann auch externe Schulungen anbietet. So unterrichtet er das Personal der ChemOil-Kunden, zeigt ihnen, wie man die Kesselwagen exakt beschriftet oder sicherstellt, dass auf der Reise alle Behälter oder Befüll- und Entleereinrichtungen fachmännisch verschlossen bleiben. Heinz Buchmann: «Für uns Gefahrgutbeauftragte gilt es, proaktiv auf die Transporte einzuwirken.» Welche Folgen ein Unfall mit Gefahrgut im Extremfall haben kann, das zeigt das Zugunglück in Nordkorea im April dieses Jahres.

Text: Thorsten Stecher. Foto: Erwin Zbinden



Kunden Service Center

Kunden Service Center

Rue de la Carrière 2A
 CH-1700 Fribourg
 Tel. Schweiz 0800 707 100
 Fax Schweiz 0800 707 010
 Tel. Europa 00800 7227 2224
 Fax Europa 00800 7222 4329
cargo@sbb.ch
www.sbbcargo.com

Customer Relationship Management (CRM)

Verkauf Schweiz (ohne Tessin)

Postfach
 CH-4065 Basel
 Tel. +41 (0)512 29 00 04
 Fax +41 (0)512 29 01 01
cargo.verkauf@sbb.ch

Verkauf Schweiz Region Tessin / Italien

SBB Cargo
 Via Vittor Pisani 7
 I-20124 Milano
 Tessin:
 Tel. 0800 864 360
 Fax 0800 864 361
 Italien:
 Tel. +39 02 6749 0097
 Fax +39 02 6710 1183
sales.italy@sbb.ch

Telesales

Kunden Service Center
 Rue de la Carrière 2A
 CH-1700 Fribourg
 Tel. +41 (0)512 21 64 03
 Fax +41 (0)512 21 64 83
frachtauskunft@sbb.ch

Verkauf

Deutschland / Benelux

SBB Cargo Deutschland GmbH
 Bayenstrasse 2
 D-50678 Köln
 Tel. +49 (0)221 390 18 00
 Fax +49 (0)221 390 18 18
deutschland@sbbcargo.com

Verkauf Frankreich

CFF Cargo
 23, rue d'Alsace
 F-75010 Paris
 Tel. +33 (0)1 46 07 41 45
 Fax +33 (0)1 46 07 48 33
gvp@sbb.ch

Kombinierter Verkehr

Postfach
 CH-4065 Basel
 Tel. +41 (0)512 29 00 04
 Fax +41 (0)512 29 01 01
cargo.verkauf@sbb.ch

Chemie, Mineralöl

ChemOil Logistics AG
 Güterstrasse 97
 Postfach
 CH-4002 Basel
 Tel. +41 (0)61 226 60 60
 Fax +41 (0)61 226 60 30
info@chemoil.ch

Starkstrom.

**Wir setzen uns mit aller Kraft
für Ihre Transporte auf der
Nord-Süd-Achse ein.**

SBB Cargo heisst Ihr starker, zuverlässiger und pünktlicher Güterbahnpartner. Wir wickeln als Einzige grenzüberschreitende Transporte durch Deutschland, die Schweiz und Italien ab. Und zwar von A bis Z in Eigenregie. Mit optimal abgestimmten Lösungen und den besten Verbindungen. Zu jeder Zeit und rund um die Uhr. Was wollen Sie noch mehr: Tel. aus Europa 00800 7227 2224, Tel. aus der Schweiz 0800 707 100, www.sbbcargo.com