

# cargo

- Getreide für Schwein und Kuh.** Die UFA produziert Kraftfutter aus Schweizer Getreide. 6  
**Hartes Korn, zarte Pasta.** Der Weizen für heimische Nudeln kommt aus Amerika. 10  
**Sauberkeit für Lebensmittel.** Das neue SBB Cargo-Hygienekonzept. 13  
**Zu Tisch auf höchster Ebene.** Die Logistik des diplomatisch korrekten Gastmahls. 16



**Schotter. 4**

Ausbildungszentrum in Gallarate. Kalender 2006. Verkehrsminister im Führerstand.

**Bereit zur Fütterung. 6**

Die UFA stellt Kraftfutter für Nutztiere her. SBB Cargo liefert Getreide von Schweizer Äckern.

**Logistik für Zuckerrüben. 9**

Carte Blanche für Fritz Blaser, Zuckerfabriken Aarberg und Frauenfeld AG.

**Hartes Korn für zarte Pasta. 10**

Die Schweizer Teigwarenproduzenten importieren ihren wichtigsten Rohstoff aus Nordamerika.

**Saubere Transporte. 13**

Zu Beginn der diesjährigen Getreideernte hat SBB Cargo ein neues Hygienekonzept eingeführt.

**Chemietracking durch Europa. 14**

Gute Erfahrungen mit den ChemOil-Chemietransporten von Antwerpen in die Schweiz.

**Zu Tisch auf höchster Ebene. 16**

Heinrich Lauber bekocht Staatsgäste. Ein kulinarisch-logistisches Fünfsterunternehmen.

**Im Zeichen der Liberalisierung. 17**

Das Wichtigste zum neuen Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr, Cotif.

**Kraftvoll am Korn. 18**

Philipp Bösiger ist SBB Cargo-Verkaufsleiter für die «Kornkammer» der Schweiz.

**Titelbild:** Der Transport von Lebensmitteln stellt hohe Anforderungen an Sicherheit und Hygiene. Ein Heft zwischen Getreidefeld, Futtermühle und Bankettsaal.

**Sie wünschen ein Gratisabonnement?**

Sie finden das Online-Formular unter: [www.sbbcargo.com/magazin](http://www.sbbcargo.com/magazin). Dann erhalten Sie *cargo* viermal pro Jahr kostenlos ins Büro oder nach Hause gesandt.

**Änderung von Adresse oder Abonnement**

Bitte schicken Sie die Originaletikette zusammen mit der Angabe der gewünschten Änderung (Adresse, Anzahl Exemplare, Sprache etc.) per Fax +41 (0)512 29 00 69 oder mit der Post an

SBB Cargo, Logistikmagazin cargo,  
G-MS-MK, Elsässertor, 4065 Basel, Schweiz

**Impressum.**

**cargo 3|05.** September 2005. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 30 000 Exemplare. **Redaktion** Martin Radtke (Leitung), Stephan Appenzeller, Marcel Hänggi, Urs (Longo) Hofer, Benno Grüter, Erwin Rosenast, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Grafik/Satz** Favo Werbeagentur, Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)512 29 06 55, Fax +41 (0)512 29 06 66, [cargomagazin@sbb.ch](mailto:cargomagazin@sbb.ch), [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

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



«Wer Rohstoffe für Lebensmittel und Tierfutter transportiert, muss hohe Anforderungen an die Hygiene erfüllen.»

Liebe Leserin, lieber Leser

Je nach Ernte produzieren die einheimischen Landwirte 50 bis 60 Prozent des jährlichen Getreidebedarfs der Schweiz; der Rest wird eingeführt. Hierzulande gibt es für Getreide – vereinfacht gesagt – zwei Hauptgüterströme. Güterstrom eins ist die Binnenproduktion: Tierfutter wird beispielsweise in der Westschweiz produziert, im Mittelland verarbeitet, in der Nord- und Ostschweiz verfüttert. Lesen Sie ab Seite 6, wie Korn im grössten Mischfutterwerk Europas, der UFA-Mühle in Herzogenbuchsee, zu Kraftfutter für Kühe, Schweine und Pferde wird.

Güterstrom zwei ist der Import aus Übersee: Schiffe bringen beispielsweise das Getreide über den Atlantik nach Rotterdam, dann rheinaufwärts nach Basel, wo es auf Güterwagen umgeschlagen wird. Die Bahn transportiert es zu den Mühlen, wo es zu Griess, Mehl oder anderen Zwischenprodukten verarbeitet wird. Ab Seite 10 lesen Sie, wie die Firmen Meyerhans Hotz sowie Pasta Premium dazu beitragen, dass aus Hartweizen Pasta wird.

Ob Binnenernte oder Import: In beiden Fällen ist SBB Cargo die richtige Adresse für den Transport von Weizen, Gerste, Soja, Sonnenblumenkernen, Roggen, Hirse, Reis und so weiter. SBB Cargo ist damit ein wichtiges Glied in der Schweizer Grundversorgung.

Wer Rohstoffe für Lebensmittel und Tierfutter transportiert, muss hohe Anforderungen an die Hygiene erfüllen. In enger Zusammenarbeit mit Kunden hat SBB Cargo eigens für diese Branche ein Hygienekonzept erarbeitet. Das Konzept wird seit Juni umgesetzt (ab Seite 13). Damit sollen Qualität und Sicherheit besser werden.

Auch für Chemieunternehmen überschreitet SBB Cargo regelmässig die Grenzen. So fahren unter der Federführung von ChemOil seit Januar 2005 fünf Mal pro Woche Chemietransporte von Antwerpen in die Schweiz und wieder zurück. Dabei bündeln wir Wagengruppen von verschiedenen Kunden zu einem Ganzzug und übernehmen die Gesamtkoordination dieser Transporte. Solche Kundenlösungen werden wir in Zukunft für weitere Branchen noch verstärkt anbieten.

Und in Italien rücken wir demnächst noch näher zu unseren Kunden: Neben Desio in der Nähe von Mailand fahren wir noch dieses Jahr unsere Züge neu auch nach Turin. Wir fahren dabei eine Plattform an, um Güter von der Bahn auf die Strasse oder von der Strasse auf die Bahn umzuschlagen – eine neue Dienstleistung für unsere Kunden ohne eigenen Gleisanschluss. Gerne unterbreiten wir Ihnen heute schon ein konkretes Angebot.

Ihr

**Paul Wittenbrink**  
Leiter Marketing & Sales

## Ausbildungszentrum eingeweiht.

**Der Bürgermeister von Gallarate, Nicola Mucci, hat Anfang Juni das Ausbildungszentrum von SBB Cargo offiziell eingeweiht.**

In seiner Rede lobte Bürgermeister Nicola Mucci SBB Cargo Italia für ihre Leistungen im Bereich der Ausbildung und für das Schaffen neuer Arbeitsplätze in der Region. Danach schnitt er zusammen mit Rudolf Scheibler, dem Geschäftsführer von SBB Cargo Italia, das Eröffnungsband durch. Den Segen für das Zentrum sprach Monsignore Francesco Carnevali.

SBB Cargo Italia hat in den zwei Jahren ihres Bestehens bereits 80 Mitarbeitende ausgebildet. Stellvertretend für alle erhielten drei frisch gebackene Lokomotivführer ihre Patente überreicht. Zurzeit absolvieren weitere 20 Studierende die Ausbildung. Im Herbst 2005 startet eine neue Klasse. Bei SBB Cargo Italia absolviert jeder Lokomotivführer eine Zweitausbildung als Visiteur oder Wagenkontrollbeamter. SBB Cargo Italia betreibt in Italien ein eigenes Ausbildungszentrum, weil in Italien die Lizenz für das Führen eines Zuges nicht an eine Person gebunden ist, sondern an ein Unternehmen.

Foto: Kaspár Sutter



Bürgermeister Nicola Mucci eröffnet das Ausbildungszentrum in Gallarate.



Selbstporträt Gérard Pétremand.

## Neues Kleid für den Kalender 2006.

**SBB Cargo hat den Fotografen Gérard Pétremand beauftragt, den Kalender 2006 nach einem neuen Konzept zu gestalten. Das Ziel ist – ähnlich wie bei der Anzeigenkampagne – die Vielfalt der von SBB Cargo transportierten Güter zu thematisieren.**

Der Genfer Künstler Pétremand versucht in seinem Schaffen, Orte an denen wir leben und arbeiten spielerisch festzuhalten. Die Betrachter nehmen die Bilder zunächst als Modelle wahr, interpretieren die Räume dann aber für sich. Der neue Kalender ist der Beginn einer Serie über drei Jahre, welche entlang der Wertschöpfungskette im ersten Jahr Rohstoffe, im zweiten Halbfabrikate und im dritten Jahr Endprodukte kunstvoll in Szene setzt. Im November 2005 erhalten alle Kunden den SBB Cargo-Kalender 2006 als Geschenk. Interessenten können den Kalender mit einer Vorauszahlung bestellen. Die Lieferung erfolgt Anfang Dezember.

SBB Cargo AG, 4065 Basel, Schweiz  
Postkonto 17-667220-5  
Vermerk «Kalender 2006»

Schweiz: 45 Franken / Europa: 33 Euro  
(inkl. MWSt und Versandkosten)



Scherbensegen für Eurovetro.

## Schweizer Bruchglas für Italien.

### SBB Cargo fährt für die Vetro-Recycling AG wöchentlich mehr als 200 Tonnen Altglas nach Norditalien.

Seit April belädt ein Frontlader der Firma Vetro-Recycling wöchentlich acht Schüttgutwechselfässer in Rümlang, Kanton Zürich. SBB Cargo holt die vier Wagen direkt vom firmeneigenen Anschlussgleis ab und fährt sie in Zusammenarbeit mit der italienischen Tochterfirma zur Umschlagplattform nach Desio. Hier werden die Container auf Lastwagen umgeschlagen und zur Firma Eurovetro nach Origgio transportiert. Eurovetro verwendet das Bruchglas für die Herstellung von neuem Glas.

Vetro-Recycling gehört zum Glashersteller Vetropack AG und ist mit einem Anteil von 30 Prozent am gesammelten Altglas das grösste Glasrecyclingunternehmen der Schweiz. Es exportiert jährlich 92 000 Tonnen gesammeltes Altglas.

## Qualitätsvereinbarung.

### SBB Cargo und Midor haben eine Qualitätsvereinbarung abgeschlossen.

Die Midor AG, ein Betrieb des Detailhandelsunternehmens Migros, stellt auf modernsten Anlagen Biscuits, Apéroartikel, Dessertpulver, Eiswaren und Fasnachtsgebäck her. SBB Cargo beliefert Midor mit Tauschgeräten und transportiert Fertigprodukte an das zentrale Lager. Die beiden Unternehmen haben jetzt eine Qualitätsvereinbarung miteinander abgeschlossen. Darin werden Qualitätskriterien wie Sauberkeit der Bahnwagen, Einhaltung der Kühlkette und das Verhalten bei Unregelmässigkeiten geregelt.

## Verkehrsminister als Lokführer.

### Anfang Juli hat Bundesrat Moritz Leuenberger SBB Cargo besucht: Im Führerstand einer Lokomotive ist er von Offenburg nach Gallarate mitgefahren.

Grosse Ehre für SBB Cargo: Der Schweizer Verkehrsminister hat sich ein aktuelles Bild vom grenzüberschreitenden Bahngüterverkehr gemacht. In einer zweitägigen Reise ist er von Deutschland über die Schweiz nach Norditalien gereist. Er zeigte sich beeindruckt von der Leistung des Bahngüterverkehrs und von der Technik.



Minister auf Achse: Moritz Leuenberger.

# Getreidetransporte haben immer Saison.



Ernte: Unter Zeitdruck, doch mit klimatisiertem Arbeitsplatz in der Führerkabine.

## Schweizer Getreide wächst vor allem in der Westschweiz; verarbeitet und verfüttert wird es hauptsächlich in der Ostschweiz. SBB Cargo stellt einen grossen Teil des Getreideflusses West–Ost sicher.

Man könnte es knistern hören, wenn der Haspel die trockenen Ähren erfasst und sie ins Innere der Maschine kämmt. Man könnte, wäre da nicht die klimatisierte, staubdichte Kabine. Schweiss und Staub beim Ernten des Getreides sind Vergangenheit, an ihre Stelle ist der allgegenwärtige Leistungs- und Zeitdruck getreten.

Die Ernte ist eine Sache weniger Wochen, entsprechend hoch sind die Anforderungen an Mensch, Maschine und Logistik. Letztere beginnt im Kleinen, mit den Wagen, die der Landwirt am Ackerrand für das Korn bereitstellt. Wenige Tage später bringt er die Ernte zur Getreidesam-

« Weil wir kein grosses Rohstofflager haben, sind wir auf eine kontinuierliche Zufuhr angewiesen. »

Peter Hofer

melstelle, pünktlich gemäss Aufgebot, manchmal mitten in der Nacht, denn hier herrscht in diesen Zeiten Hochbetrieb. So auch in Eysins am Genfersee, im Herzen der Schweizer Kornkammer. Hundert Landwirte aus einem Umkreis von 20 Kilometern liefern hier innerhalb weniger Wochen ihr Getreide ab, 9000 Tonnen insgesamt.

### West-Ost-Verkehr.

Die Romandie produziert deutlich mehr Getreide, als sie selber verarbeiten und verwerten kann. Da in den östlichen Teilen unseres Landes gerade das Umgekehrte der Fall ist, findet innerhalb der Schweiz ein reger Getreideverkehr statt: Jährlich werden nicht weniger als eine Million Tonnen verschoben. Dank der Lagerfähigkeit

des Getreides gibt es nicht eine eigentliche Transportkampagne wie bei den Zuckerrüben, sondern die Transporte zwischen Sammelstellen und den Mühlen und Futterwerken verteilen sich über das ganze Jahr. Dennoch kommt es in den Erntemonaten Juli und August zu Verkehrsspitzen, da nicht alle Sammelstellen über ausreichende Lagerkapazitäten verfügen.

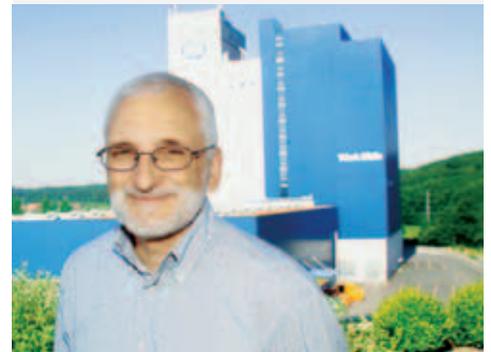
Das grösste unter den Futtergetreidewerken in der Schweiz und zugleich das modernste Europas ist das zur Fenaco-Gruppe gehörende Mischfutterwerk Biblis in Herzogenbuchsee im Kanton Bern. Hier werden jährlich 200 000 Tonnen Futtergetreide für die beiden Hersteller UFA und Melior zu Mischungen für sämtliche Nutztiere verarbeitet. Damit verwertet das 2002 erbaute Werk 20 Prozent der gesamten Schweizer Getreideproduktion.

### Kontinuierliche Anlieferung.

Tagein, tagaus fahren im Biblis zwischen 5 und 20 Bahnwagen vor, denn zwei Drittel der Gesamtmenge kommt auf dem Schienenweg nach Herzogenbuchsee. Der Entlad der Getreidewagen erfolgt über zwei Gossen: Am Bahnwagen werden die Schieber gezogen, und die Körner ergiessen sich in einen unterirdischen Kanal. Das Rangierteam von SBB Cargo sorgt bei der frühmorgendlichen Zustellung für eine nach Getreideart sortierte Wagenreihenfolge. Dadurch müssen die Gossen nicht nach jeder Wagenladung vollständig geleert und gereinigt werden. «Wir arbeiten sehr gut mit dem lokalen SBB Cargo-Team zusammen», sagt Heinz Beutler, Produktionsleiter im Biblis. Und Peter Hofer, Mitglied der UFA-Geschäftsleitung und verantwortlich für alle UFA-Mischfutterwerke, betont die Wichtigkeit einer zuverlässigen und kontinuierlichen Zufuhr, weil das Werk kein grosses Lager für Rohstoffe habe: «Bisher hatten wir diesbezüglich nie Probleme.»

## Fenaco – im Dienste der Landwirtschaft

Fenaco ist 1993 aus dem Zusammenschluss von sechs landwirtschaftlichen Genossenschaftsverbänden entstanden und erzielte 2004 einen Jahresumsatz von 4 Milliarden Franken. Nebst den Landi- und den Volg-Läden gehören ihr verarbeitende Betriebe wie die UFA und die Melior. Mit der Fenaco-GOF besitzt sie auch eine eigene Getreide- und Rohwarenhandelsfirma. Deren Konzept sieht vor, dass das Getreide zwischen rund hundert Sammelstellen und den verarbeitenden Mischfutterwerken und Mühlenbetrieben in erster Linie mit der Bahn transportiert wird. Dadurch kommt für die Schiene jährlich ein Volumen von einer halben Million Tonnen zusammen. Die Bahntransporte sind zwar historisch gewachsen, müssen heute aber auch wirtschaftlichen Überlegungen standhalten. Fortunat Schmid, verantwortlich für die Logistik bei der Fenaco-GOF, sagt es klar: «Die Leistung von SBB Cargo muss für uns stimmen, denn wir sind unsererseits ebenfalls darum bemüht, die Rahmenbedingungen für die Bahntransporte möglichst günstig zu gestalten.» Mit der Einführung des neuen Hygienekonzepts (siehe Artikel Seite 13) und der Behebung der Probleme bei der Zustellung der bestellten Wagen, die im Zusammenhang mit dem neuen Wagenmanagement aufgetreten sind, unternimmt SBB Cargo zwei wichtige Schritte, um diese Forderung zu erfüllen.



Peter Hofer, Geschäftsleitung UFA.

Nach dem Entlad wird das Getreide im Biblis in Rohkomponentenzellen zwischengelagert und anschliessend zu Halbfabrikaten wie Würfel, Flocken und so genannten Expandaten (unter Druck erhitzte und verdichtete Rohstoffe) verarbeitet. Erst in einem zweiten Schritt werden die Fertigmischungen nach den Rezepten von UFA und Melior erstellt. 40 Prozent davon werden ►



Transport: Tagein, tagaus die kontinuierliche Zulieferung zu den Futterwerken gewährleisten.



Entlad: Die Wagen sind nach Getreidearten sortiert.

## Grundnahrungsmittel seit zwölf Jahrtausenden.

Vor über 12 000 Jahren haben die Menschen entdeckt, dass die Körner bestimmter Gräser gut schmecken und sättigen. Später lernten sie, solche Gräser zu säen und zu ernten. Mit der Zeit entstanden die heutigen Getreidesorten mit besonders grossen Ähren. Die Körner sind reich an Nährstoffen wie Eiweiss, Stärkemehl, Fetten und Vitaminen. An der Spitze steht der Weizen mit weltweit rund 650 Millionen Tonnen Jahresernte. Andere Getreidesorten wie Roggen, Gerste, Dinkel und Hafer spielen eine geringere Rolle. In Asien essen mehr als zwei Milliarden Menschen täglich Reis. In Afrika wird viel Hirse angebaut.

abgesackt und im topmodernen Hochregallager abgesackt und im topmodernen Hochregallager mit seinen 5500 Palettenplätzen zum Versand bereitgehalten.

### Vom Lastwagen in den Silo.

Der Grossteil des Mischfutters wird lose an die Kunden – Landi, Landwirte und Grossbetriebe – ausgeliefert. Dafür kommen hauptsächlich die Lastwagen der Traveco AG, des Fenaco-eigenen Transportunternehmens, zum Einsatz. Sie machen sich von Herzogenbuchsee aus auf den Weg in die grossen Verbrauchsgebiete in der Zentral- und Ostschweiz. Beim Bauern wird das Futter direkt in den Silo geblasen – eine

Dienstleistung der komfortablen Art. Abermals rinnt kein Schweisstropfen. Dennoch bleibt auch hier der Ruf nach Leistung: Jetzt ist es an der Kuh Vroni, diese zu erbringen.

Text: Ursula Homberger.  
Fotos: Guy Perrenoud, Hansjörg Egger.



Verarbeitung: Cereals für Schweine, Rinder, Pferde & Co.

# Durchdachte Logistik für den **Zuckerrüben**transport.



**Fritz Blaser**

ist Leiter Rübenmanagement der Zuckerfabriken Aarberg und Frauenfeld AG, ZAF. Aktionäre der ZAF sind die Kantone Bern, Freiburg, Solothurn, Thurgau und Waadt und der Schweizerische Verband der Zuckerrübenproduzenten. Die ZAF erwirtschafteten im Geschäftsjahr 2003/04 einen Umsatz von 278 Mio. Franken (185,3 Mio. Euro). Während der Zuckerrübenkampagne von Ende September bis Ende Dezember arbeiten in den beiden Werken Aarberg und Frauenfeld 360 Mitarbeitende. Verarbeitet werden dann täglich über 16 000 Tonnen Rüben. Es entstehen Kristallzucker, Melasse, Pressschnitzel, Zucker in Dicksaft und Trockenschnitzel.

Rund um die Zuckerherstellung werden in der Schweiz jährlich gegen 2 Millionen Tonnen Rohstoffe, Fertig- und Nebenprodukte transportiert. Davon machen allein die Zuckerrübentransporte 1,4 Millionen Tonnen aus; gegen 1 Million Tonnen gelangen mit der Bahn in die beiden Zuckerfabriken Aarberg und Frauenfeld.

Im Gegensatz zu anderen landwirtschaftlichen Produkten sind die Transporte der Zuckerrüben ein bedeutender Kostenfaktor, denn die Erntemenge je Hektare ist doppelt so hoch wie bei den Kartoffeln und zehnmal höher als beim Getreide. Mit dem Umbau der Zuckermarktordnung Europas, die in jüngster Zeit heftig diskutiert wird, soll der Zuckerpreis um 40 Prozent gesenkt werden. Die Schweiz wird sich dieser Situation

« **Die Neuorganisation brachte einen rationelleren Bahntransport, beschleunigte Wagenumläufe und reduzierte Kosten.** » »

Fritz Blaser

anpassen müssen. Die Erlöse der Zuckerwirtschaft werden drastisch sinken. Es entsteht ein enormer Kostendruck auf die Zuckerrübenproduzenten, die Zuckerindustrie und nicht zuletzt auf die Transportunternehmen.

## **Effizientes Bahntransportkonzept.**

Wir haben bereits 1996 den Bahntransport der Rüben massiv umstrukturiert und ein neues Transportkonzept eingeführt. Damals wurde unter anderem die Anzahl Rübenverladebahnhöfe gestrafft. Seither fährt SBB Cargo die Verladezentren mit Block- und Linienzügen nacheinander an und bringt die Rüben unter Umgehung der Rangierbahnhöfe direkt in die Zuckerfabriken. Während der Ernte verkehren täglich zwischen zehn und fünfzehn Rübenzüge, 250 bis 300

Bahnwagen werden täglich zwischen den Verladezentren und den Zuckerfabriken bewegt.

Die Erfahrungen waren äusserst positiv, brachten einen rationelleren Bahntransport, beschleunigte Wagenumläufe und reduzierte Kosten. In der Zwischenzeit wurde das Konzept weiterentwickelt. Die Entwicklung ging vom Feldrand aus, wo zunehmend Verlademaschinen eingesetzt werden. Diese nehmen die Rüben auf, reinigen sie und bringen sie auf bereitgestellte Transportfahrzeuge. Gleichzeitig lösen an den Bahnhöfen mobile Überladegeräte vermehrt die fixen Verladeanlagen ab. Die mobilen Geräte können in verschiedenen Bahnhöfen eingesetzt werden, was sie besser auslastet. Mit diesem Konzept können mehr als 1000 Tonnen Rüben pro Tag verladen werden – das entspricht der Transportkapazität eines Ganzzuges.

## **Mit partnerschaftlichen Lösungen in die Zukunft.**

Durch diese Verladetechnik gerät die bestehende Infrastruktur der Bahn jedoch zunehmend ins Hintertreffen. Nur in den wenigsten Bahnhöfen lassen sich 20 Wagen auf einmal und ohne Rangieren bereitstellen. Beim konzentrierten Verlad von 1000 Tonnen Rüben müssen ganze Wagenkompositionen zwei- bis dreimal am Tag ausgewechselt werden. Es entstehen Wartezeiten, die ungenutzt verstreichen. Bei gutem Einvernehmen zwischen Bahnmitarbeitern und dem Verlader können Leerzeiten auf ein Minimum reduziert werden.

Die geplante Menge zum richtigen Zeitpunkt zu günstigen Konditionen anzuliefern, sind die Forderungen der Zuckerfabriken an einen optimalen Rübentransport. Nur durch eine gut funktionierende Partnerschaft zwischen den Rübenpflanzern, SBB Cargo und den Zuckerfabriken kann diese Forderung erfüllt werden. Diese Voraussetzungen sind vorhanden. Sie haben die bisherigen Effizienzsteigerungen ermöglicht und stimmen zuversichtlich, dass die zukünftigen Herausforderungen ebenfalls gelöst werden können.



# Vom Cornfield zum **Nudelschmaus.**

**Die Versorgung von Schweizer Pastaherstellern mit Hartweizen aus Übersee hängt an einer ausgeklügelten Logistikkette. SBB Cargo ist mit von der Partie.**

Nordamerikanischer Hartweizen, den Verarbeitungsbetriebe wie die thurgauische Meyerhans Hotz AG bevorzugen, kommt auf verschlungenen Wegen in die Schweiz. An der multimodalen Lieferkette sind mit Ausnahme des Flugzeugs alle Verkehrsträger beteiligt. Auch SBB Cargo gehört dazu: Als letztes Glied trägt sie mit dem Nachlauf zwischen Basel und der Mühle in Weinfelden ihren Part zur ungebrochenen interkontinentalen Transportkette bei.

Für den Anbau von Hartweizen (durum wheat), dessen glasiger Griess wegen seiner Qualität und der gelblichen Färbung als idealer Teigwarengrundstoff gilt, ist die Schweiz klimatisch ungeeignet. Zwar zählen auch Argentinien, Australien, Spanien, Frankreich und Italien zu seinen klassischen Ursprungsländern. Doch Meyerhans Hotz AG importiert vorzugsweise aus Kanada und den USA. Denn mit dieser Ware erzielen ihre Kunden, darunter die

Pasta Premium AG in Frauenfeld, die besten Resultate.

Der Vorlauf startet gleich nach der Trennung des Weizens von der Spreu. Der Farmer bringt seine Ernte zu einem regionalen Silokomplex. Von da rollt das Getreide in Spezialfahrzeugen auf Strasse oder Schiene zu den Exporthäfen Thunder Bay (Ontario, Kanada) oder Duluth (Minnesota, USA). Beide liegen am Lake Superior. Schmale Schiffe, so genannte Laker, bringen



Kleinhüningen, in dessen beiden Becken die Rhenus Port Logistics AG sieben Silos vorhält. Ihr Weizenempfang summiert sich auf 60 000 Tonnen pro Jahr.

In Kleinhüningen kommt SBB Cargo zum Zuge: «Mit jährlich weit über hundert Silowagen à 60 Tonnen Hartweizen sichert sie unseren Nachschub», sagt Diego Della Cà, Geschäftsführungsvorsitzender der Meyerhans Hotz AG. Deren stündliches Löschpensum liegt bei 50 Tonnen. Der Betrieb verarbeitet 7000 bis 8000 Tonnen Hartweizen pro Jahr; im 24-Stunden-Zyklus werden 65 Tonnen vermahlen. Dazu gesellen sich mehr als 60 000 Tonnen anderes Getreide sowie Ölsaaten.

Ein Teil des Gesamtvolumens entfällt auf zwei weitere Meyerhans-Hotz-Standorte in Malters (Luzern) und Rheineck (St. Gallen). «Der

« Die Bahn bewältigt grosse Volumina en bloc; kompakter Umschlag bedeutet mehr Effizienz. »»

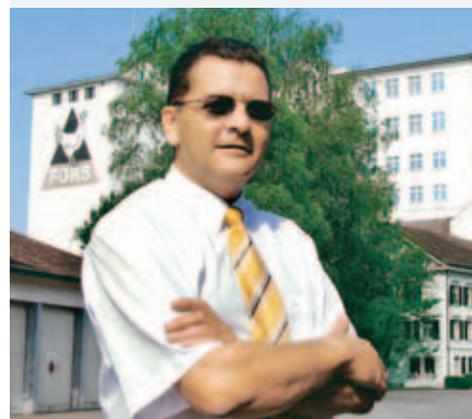
Diego Della Cà

Vorteil gegenüber der Strasse liegt auf der Hand», präzisiert der 46-jährige Della Cà: «Die Bahn bewältigt grosse Volumina en bloc; damit reduzieren sich unsere Löschzeiten. Kompakter Umschlag bedeutet mehr Effizienz.»

Die drei Werke beschäftigen 140 Leute. ▶

**Mühl- und Marksteine.**

Am Standort der heutigen Meyerhans Hotz AG in Weinfelden (Kanton Thurgau) hat die erste Gemeindemühle schon 1784 geklappert. 106 Jahre später ging sie in den Besitz der Familie Meyerhans über. Heute verarbeitet sie Weich- sowie Hartweizen und produziert Fors-Krafffutter. Am 5. Juni 1998 fusionierten die Betriebe der Meyerhans + Cie. AG und der Hotz + Co. zur Meyerhans Hotz AG mit Hauptsitz in Weinfelden. Neben den Produktionsstandorten Malters (Luzern) und Rheineck (St. Gallen) gehört noch eine Getreidesammelstelle in Bürglen (Thurgau) dazu. Eigene Mehllabors in Weinfelden und Malters führen regelmässige Rohstoffeingangs- und Mahlprodukteausgangs- sowie mikrobiologische Analysen durch; sie dienen der Qualitätskontrolle und der Zertifizierung. Der nur vom Werk Weinfelden in Pastagriess verwandelte Hartweizen wird zu 100 Prozent importiert. Das Gros des Rohstoffnachschubs der drei Werke liegt in den Händen von SBB Cargo.



Diego Della Cà, Meyerhans Hotz AG.

die Fracht durch den St. Lawrence Seaway in den Mündungsbereich des St.-Lorenz-Stroms, wo das Getreide zwischengelagert und später in zwei saisonalen Schüben (April/Mai und Oktober/November) auf Hochseeschiffen nach Europa gebracht wird.

**Im Massengutfrachter nach Europa.**

Massengutfrachter übernehmen das Getreide in den Abgangshäfen und bringen es über den Atlantik nach Rotterdam. Dort wird ihre Ladung auf Binnenschiffe, allesamt gedeckte Bulkcarrier, transferiert. In ihren Bäuichen gelangt der Hartweizen rheinaufwärts zum Basler Hafen



Aus dem Silo auf die Schiene: Nordamerikanischer Hartweizen am Basler Rheinhafen.



Zulieferung, Verarbeitung und Produktion.



Nudeln, Spaghetti, Spiralen: Zartes Endprodukt aus hartem Weizen.

## Prima Pasta, basta!



Die Pasta Premium AG, Frauenfeld (Kanton Thurgau), ist 2004 per Management-Buyout des Teigwarenssektors der Hero-Gruppe entstanden. Initiatoren des Deals waren Heros vormaliger Betriebsleiter, Markus Kick, und sein langjähriger Geschäftsfreund Beat Grüter. Der studierte Maschineningenieur Kick ist jetzt

CEO, Financier Grüter CFO und VR-Präsident. Die 55-köpfige Firma produziert jährlich 11 000 Tonnen Trockenteigwaren in 120 Formaten. Ihr Umsatz 2004 betrug gut 23 Millionen Euro.

Beim Sprung des Duos in die Selbstständigkeit gab die Zürcher Kantonalbank Flankenschutz, zumal sie «gesehen hat, welches Potenzial in den Traditionsmarken Ernst, Bschrüssig, Ami, La Chinoise und Trattoria liegt, die heute unter dem Dach von Pasta Premium produziert werden», heisst es in einer Publikation des Geldinstituts. Pasta Premium verfolgt drei Kernziele: Sie will ihr Sortiment restrukturieren, das Firmenimage aufpolieren sowie den Export nach Süddeutschland und Österreich forcieren.

Ihre kollektive Leistungsbilanz: Pro Jahr verarbeiten sie knapp 80 000 Tonnen Getreide und andere Rohkomponenten zu Mehl, Griess und Fors-Krafftutter. Der Kundenkreis besteht aus 4000 gewerblichen und industriellen Bäckereien, Teigwarenherstellern und Tierhaltern.

Hartweizen wird nur in Weinfeldern zu Griess für die Pastafabrikation vermahlen. Zwei Drittel des Rohgetreides werden hauptsächlich in Teigwarengriess der Schrotgrade «mittel» und «fein» sowie in Spezialgriess verwandelt.

Grosskundin ist die 18 Kilometer weiter westlich in Frauenfeld ansässige Pasta Premium. Ihre acht Silos à 45 Tonnen Kapazität werden von Meyerhans-Hotz-Spezialfahrzeugen mit Hartweizengriess unterschiedlicher Qualität aufgefüllt. Pasta Premium rangiert, nach den Betrieben von Migros und Coop, auf Platz drei unter den Teigwarenproduzenten in der Schweiz. Punkto Pasta-Markenartikel ist sie Spitzenreiterin. «Wir sind kundenseitig breit abgestützt», kommentiert Geschäftsführer und Miteigner Markus Kick. «Abgesehen von den beiden Konkurrenten bedienen wir nahezu alle übrigen Schweizer Handelskanäle.» Der 53-Jährige beziffert den nationalen Umsatzanteil seines Unter-

nehmens auf fast 20 Prozent; mittelfristig strebt er 30 Prozent an.

Als «unsere fünf Herzkammern» bezeichnet er ein Quintett von Produktionslinien, die im Dreischichtbetrieb laufen. Sie gelten landesweit als die technisch modernsten ihrer Art. Pasta Premium beschäftigt neben Meyerhans Hotz noch zwei andere Hartweizengriesslieferanten: Swiss-Mill (Zürich) und Dambach (Villmergen, Aargau).

Text: Wilf Seifert.

Fotos: Gettyimages, Wilf Seifert, Hansjörg Egger.

# Hygienisch top.



## Rechtzeitig zu Beginn der Getreideernte hat SBB Cargo ein neues Hygienekonzept für Silowagen eingeführt. Dieses trägt den Forderungen von Kunden und Gesetz Rechnung und bringt ein grosses Qualitätsplus.

Anfang Juli 2005 hat SBB Cargo mit der Umsetzung des neuen Hygienekonzepts für Getreidesilowagen (der Typen Tagnpps und Tgpps) begonnen. Diese Wagen werden für den Transport von Lebens- und Futtermitteln wie Getreide, Zucker, Ölsaaten, Kaffee, Kakaobohnen oder Maiskleber verwendet. Die Wagen sollen nur noch für eine Produktfamilie verwendet werden, was verhindert, dass die Fracht durch Rückstände im Wagen verunreinigt wird. «Das neue Konzept berücksichtigt die Wünsche unserer Kunden und die Vorgaben des Lebensmittelgesetzes», erklärt Paul Fankhauser, der bei SBB Cargo für das Projekt verantwortlich ist.

### Wagen aufteilen ...

SBB Cargo hat zwischen 2002 und 2004 in 220 neue vierachsige Wagen (Typ Tagnpps) investiert. Danach wurde das Rollmaterial entsprechend seinem Verwendungszweck verschiedenfarbig markiert: gelb für Getreide, weiss für

Zucker, grün für Ölsaaten und hellbraun für Kaffee und Kakaobohnen. Für so genannt denaturiertes Getreide, das bereits verarbeitet ist, für Maiskleber und andere Güter werden Wagen ohne Farbmarkierung eingesetzt. Bei der Wagenbestellung gibt der Kunde den entsprechenden Bestell-Code an. So kann er sicherstellen, dass er den richtigen Wagen erhält. Transporte von biologischen Produkten müssen dem Kunden Service Center immer angemeldet werden. SBB Cargo hat allen betroffenen Kunden eine Gedankenstütze in Taschenformat mit den neuen Richtlinien und der Beschreibung der Kontrollvorgänge zukommen lassen.

### ... und gründlich waschen.

Die Wagen werden nach Bedarf oder periodisch gereinigt. Bei der Reinigung wird das Wageninnere zuerst mit 100 Grad heissem Wasser und einem Druck von 150 bar abgespritzt, dann werden Boden und Wände mit Desinfek-

tionsmitteln behandelt. «Diese Produkte sind lebensmittelkonform», erklärt Jean-Pierre Beck, Direktor der Firma RRV Rail Route Voyage SA in Vernier (Kanton Genf), die im Auftrag von SBB Cargo Wagen wäscht. Später wird mit heissem Wasser nachgespült, dann getrocknet. Das Waschen dauert rund zweieinhalb Stunden.

Falls der Markt den Transport von gentechnisch veränderten Lebensmitteln verlangt, ist SBB Cargo darauf vorbereitet.

Das Hygienekonzept verursacht zwar zusätzliche Kosten, doch es steigert die Qualität der von SBB Cargo erbrachten Leistung beträchtlich.

Text: Rachel Cornaz. Foto: Yves Ryncki.



# Chemie fährt im **Open-Access** durch Europa.

Unter der Federführung von ChemOil fahren seit Januar 2005 regelmässig Chemietransporte von Antwerpen in die Schweiz und wieder zurück. Dank IT-gestützten Tracking-and-Tracing-Tools behält der Kunde die Übersicht über seine Bahnwagen.



Rangierlokomotive mit Chemiekesselwagen auf dem Lonza-Areal in Visp.

Es herrscht Betrieb in Antwerpen: Allein im Jahr 2004 wurde die enorme Menge von 150 Millionen Tonnen Gütern am belgischen Hafen umgeschlagen. Manche Güter sind auch für die Schweiz bestimmt: Die Bahnunternehmen B-Cargo, Rail4Chem, SBB Cargo Deutschland und SBB Cargo fahren seit Anfang Jahr chemische Produkte von Antwerpen nach Basel. ChemOil koordiniert diese Transporte.

«Die erste Kontaktaufnahme erfolgt durch die Kunden. Sie melden uns die zum Versand geplanten Wagen. ChemOil bucht eine Anzahl Kesselwagen für die gesamte Strecke und übernimmt die Gesamtkoordination der verschiedenen Zollabfertigungen in Antwerpen. Um die Kunden zu entlasten, erfasst ChemOil auch die Frachtbriefe elektronisch oder druckt sie vor», erklärt Markus Borner, Key Account Manager Chemie bei ChemOil Logistics AG.



Wolfgang Bircher (rechts), Markus Borner.

### Einziger Ansprechpartner.

Die Kommunikation über eine Schnittstelle vereinfacht die Abläufe wesentlich: Weil ChemOil sich um die gesamte Abwicklung des Transports kümmert, hat der Kunde einen einzigen klar definierten Ansprechpartner. Ein weiterer Vorteil: Durch die Bündelung mehrerer Bahnkesselwa-

gen von verschiedenen Kunden besteht für keinen der Verlager ein Auslastungsrisiko. Von Dienstag bis Samstag gibt es in Richtung Nord-Süd und umgekehrt je fünf Transporte pro Woche.

Im Rangierbahnhof Antwerpen-Noord werden die Kesselwagen ab verschiedenen Ladestellen zu einem Ganzzug formiert. Abfahrt ist morgens um 7 Uhr, am folgenden Tag um 16 Uhr treffen die Wagen in Basel ein. Von hier aus

« Weiterer Vorteil ist, dass uns ChemOil täglich über den Standort der eingesetzten Kesselwagen informiert.» »

Wolfgang Bircher

werden sie bis am Morgen des dritten Tages im Einzelwagenladungsverkehr den Empfängern in der gesamten Schweiz zugestellt.

Das Basler Chemie- und Biotechunternehmen Lonza verschiebt auf diesem Weg wöchentlich 650 Tonnen von Norden nach Süden. Inzwischen nutzen weitere Chemiefirmen wie Syngenta und Celanese dieses Angebot. Celanese transportiert 282 Tonnen pro Woche von Norden nach Süden. Von Basel nach Norden lässt die Firma Syngenta die wöchentliche Menge von bis zu 400 Tonnen verschiedener chemischer Produkte transportieren.

### 30 000 Tonnen oder 462 Bahnwagen.

Lonza ist seit Januar 2005 dabei. Mittlerweile vertraut sie ChemOil auf der Strecke Antwerpen-Visp jährlich 30 000 Tonnen oder 462 Bahnwagen an. Dazu sagt Wolfgang Bircher, Leiter der Kunden- und Lieferantenlogistik der

Lonza AG: «Als langjähriger Partner lag es auf der Hand, ChemOil bereits in der Konzeptphase und bei der Ausschreibung der Transporte zu berücksichtigen.» Für ChemOil habe sich die Lonza AG entschieden, weil sie in der Lage war, Kapazität auf einer bereits bestehenden Verkehrsverbindung von Antwerpen über Ludwigshafen nach Basel anzubieten.

Wolfgang Bircher sieht weitere Vorteile: «Die hohe Flexibilität, beispielsweise die täglichen Abfahrten, die attraktiven Laufzeiten sowie die Dienstleistung, dass uns ChemOil täglich über den Standort der eingesetzten Kesselwagen informiert. Diese Informationen erlauben uns eine optimale Planung der Rohmaterialbezüge sowie des Rollmaterials.»

Mit IT-gestützten Tracking-and-Tracing-Tools informiert ChemOil über allfällige Abweichungen: ChemOil schickt täglich eine Liste mit dem Standort der Wagen und dem Wagenstatus an die Kunden. So können diese nachvollziehen, wie lange ihre Bahnwagen am Belade- oder Entladeort stehen. Im Ausnahmefall einer Abweichung sind die Kunden in der Lage, ihre Entlade-, Lager- und Produktionsplanung rechtzeitig zu ändern.

«Da sich Kunden, Lieferanten und Verladeorte an verschiedenen Standorten befinden, ist die Übersichtsliste von ChemOil ein wertvolles Tool für alle beteiligten Firmen. Ziel ist natürlich die fahrplankonforme Ankunft bei den jeweiligen Empfängern», sagt Borner. Im Fall von Lonza erreichen die Güter via Lausanne den Bestimmungsort Visp und werden dort vom Kunden entgegengenommen. Am dritten Tag nach dem Start der Reise im belgischen Antwerpen können die Rohstoffe in Visp von der Lonza AG termingerecht weiterverarbeitet werden.

Text: Susanne Wagner.

Fotos: Bernhard Lochmatter, Tino Briner.



## Die Schweiz bittet zu Tisch.

**Sicherheit und Zuverlässigkeit sind wichtige Tugenden beim Transport von Lebensmitteln. Sie gelten auch für Staatsbeziehungen. Deutlichster Ausdruck von Staatsbeziehungen sind Staatsbesuche, deren Höhepunkt ist das Staatsbankett: ein kulinarisch-logistisches Fünfsterunternehmen.**

Heinrich Lauber ist Koch. Er ist verantwortlich, wenn das Gastmahl seine höchste Vollendung erreicht: Lauber ist Herr der Küche, wenn die Schweiz ein ausländisches Staatsoberhaupt zu einem offiziellen Besuch einlädt. Höhepunkt jeder Einladung ist das Essen. Hier darf nichts schief gehen. Reibungslose Organisation und Pünktlichkeit – ohne das ist ein Staatsbankett nicht denkbar.

Zwei bis drei Monate vor dem Besuchstermin erhält das Fünfsterhotel Bellevue Palace, das in der Regel für das Staatsbankett verantwortlich zeichnet, ein erstes Telefonat von Marisa Cossi, Sachbearbeiterin in der Sektion Zeremoniell und Besuche des Ausussenministeriums (EDA). Zentrale Figur im Hotel ist von Anfang an Heinrich Lauber. Der Chef de Cuisine schlägt dem EDA drei Menüs vor, dieses wählt eines

aus und lässt anrichten: Am Testessen nehmen Vertreter der Abteilung Protokoll des EDA teil, zusammen mit dem Hoteldirektor. Es gilt dabei nicht zuletzt den richtigen Wein auszulesen. Den steuert die Staatskellerei bei: An Schweizer Staatsbanketten wird Schweizer Wein kredenzt.

### **Wünsche und Essvorschriften.**

«Eigentlich», sagt Lauber, «ist ein solches Bankett nichts Besonderes: Bei uns ist jeder Gast so wichtig wie ein Staatsgast, und jedes Bankett ist ein Staatsbankett.» Natürlich ist diese Aussage so diplomatisch wie kokett, und natürlich sind die Staatsbankette besonders: «Ja», sagt Lauber, «ein Staatsbankett, das bedeutet schon ungeheure Verantwortung.»

Bei seinen Menüvorschlägen sind Wünsche und Vorlieben der Gäste zu berücksichtigen. Die Botschaft des Gastlandes wird von EDA-Mitarbeiterin Cossi konsultiert und teilt mit, was zu beachten sei: Mag der Präsident keinen Fisch? Hat die Regierungschefin eine Lebensmittelallergie? Muss die Ehepartnerin des geladenen Staatsoberhauptes Diät halten? Verbieta eine religiöse Vorschrift ein bestimmtes Lebensmittel? Beim diesjährigen Gast etwa, dem indischen Staatspräsidenten Abdul Kalam, galt es für verschiedene Mitglieder der Delegation unterschiedliche Regeln zu beachten, denn Indien ist ein Land mit vielen Religionsgemeinschaften. Der Anteil vegetarischer Menüs war hoch. Für Gäste, die es gerne schärfer hatten, lagen Pfefferschoten bereit. Schweinefleisch, sagt

Lauber, schlage er gar nie vor: «Damit sind wir auf der sicheren Seite.»

Die Gäste aus dem Ausland sollen die Schweiz kennen lernen, auch kulinarisch – das heisst freilich nicht, dass es Zürcher Geschnetzeltes oder Fondue gibt. «Die Schweizer Köche gehören zu den besten Berufsleuten weltweit, unsere Ausbildung umfasst internationale Küche», sagt Lauber. Es ist also gewissermassen die schweizerische Visitenkarte, dass am Bankett international gekocht wird – lokale Spezialitäten erhalten die Gäste auf den Ausflügen. Dafür, dass im Verlauf der beiden Besuchstage nicht zweimal dasselbe auf den Tisch kommt, sorgt Sachbearbeiterin Cossi.

### Blindlieferung streng nach Protokoll.

Rund einen Monat vor dem Anlass teilt Lauber seinen Lieferanten mit, wovon er wie viel benötigt; zwei Tage im Voraus müssen die Lebensmittel geliefert sein. Probleme sind hier nicht zu erwarten: Lauber bietet Saisonküche – im Frühling und Herbst, wenn die Besuche in der Regel stattfinden, bietet die Schweiz alles, was es für ein Festessen braucht, sagt er –, und die Grösse des Banketts ist für Bellevue-Palace-Verhältnisse eher bescheiden: bis neunzig offizielle Gäste, dazu kommen dreissig bis vierzig zusätzliche Personen (Sicherheitspersonal, ärztliches Personal, Protokollmitarbeiter, Chauffeure und so weiter), die am «Katzentisch» ein weniger aufwändiges Menü erhalten.

Die spezielle Herausforderung beim Staatsbankett ist das diplomatische Protokoll: Dieses schreibt beispielsweise genau fest, wer wo zu sitzen hat und in welcher Reihenfolge serviert wird. Angerichtet wird nicht im Hotel, sondern im Bankettsaal des Bernerhofes, des Sitzes des Finanzdepartements. Umgesetzt wird das Bankett am Abend selber unter strengster Beachtung des Protokolls von einem Team aus 2 Maîtres d'hôtel, 5 Köchen und 25 Kellnern. Diese vollbringen gewissermassen die allerletzte logistische Feinarbeit: jedem Gast zur richtigen Zeit das richtige zu liefern, ohne zu sehen, was sich auf dem Teller befindet. Die Teller verlassen die Küche nämlich, wie es sich für einen solchen Anlass gehört, zugedeckt.



**Heinrich Lauber**, 59, ist eidgenössisch diplomierter Koch und seit 1983 Küchenchef im Fünfsternehotel Bellevue Palace in Bern, das in aller Regel das offizielle Diner anlässlich eines Staatsbesuches organisiert.

Text: Marcel Hänggi.

Illustration: Michael Meister.

## Im Zeichen der Liberalisierung.



Foto: SBB Cargo

### Neue Regeln für internationale Eisenbahnbeziehungen.

#### Das neue internationale Übereinkommen über den Schienenverkehr bringt im grenzüberschreitenden Verkehr mehr Freiheit für Bahnen und Verlager.

Voraussichtlich Anfang nächstes Jahr tritt das neue Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr, das Cotif (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires), in Kraft. Die neuen Rechtsgrundlagen orientieren sich am liberalisierten internationalen Güterverkehr, an den neuen Kooperationsformen zwischen den Bahnen und an der Vertragsfreiheit aller Beteiligten.

Das Cotif ist zwingendes Recht und muss angewendet werden, sobald Übernahme- und Ablieferstelle in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen.

#### Die wichtigsten Änderungen auf einen Blick:

- Der Transportvertrag wird «konsensual», also durch übereinstimmende Willenserklärung, geschlossen. Er tritt mit dem gegenseitigen Einverständnis der Parteien in Kraft.
- Die Beförderungs- und die Tarifpflicht werden aufgehoben. Jedes Bahnunternehmen kann frei entscheiden, ob es einen Transport übernehmen will oder nicht. Durch die Aufhebung der Tarifpflicht wird für beide Seiten der Verhandlungsspielraum grösser.
- Ein neues Modell unterscheidet zwischen Hauptfrachtführern und Unter-

frachtführern. Neu können Vertragspartner den ganzen Transport einem selber gewählten Hauptfrachtführer (vertraglicher Beförderer) übergeben. Die Kooperationsform der aufeinander folgenden Beförderer beziehungsweise Frachtführer bleibt bestehen.

- Das Recht, über die Ware zu verfügen (Verfügungsrecht), liegt beim Empfänger der Sendung, sobald der Frachtbrief ausgestellt ist. Wer das Verfügungsrecht ausüben will, muss das Frachtbriefdoppel vorweisen.
- Der neue Frachtbrief dient als Beweisdokument für den Beförderungsvertrag. Sobald das Übereinkommen in Kraft tritt, dürfen nur noch neue Frachtbriefe verwendet werden. Unter [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org) ist ein Handbuch zum neuen Frachtbrief abrufbar.
- Das neue Wagenrecht unterscheidet nicht mehr zwischen Privatwagen und bahneigenen Wagen. Die Einstellpflicht der Privatwagenbesitzer wird aufgehoben. Für die Zulassung der Wagen ist in der Schweiz ab 1. Januar 2006 das Bundesamt für Verkehr (BAV) zuständig.



## Mit Kraft am Korn.

**Philipp Bösiger ist bei SBB Cargo Verkaufsleiter der Region Mitte/West. Er motiviert sein Verkaufsteam mit Willen, Fachwissen und Marktkenntnis und lässt ihm Raum, eigene Ideen zu entwickeln. Das ist Voraussetzung für termintreue und zuverlässige Transportleistungen in der Kornkammer der Schweiz.**

Philipp Bösiger ist diplomierter Exportfachmann und kam vom Handel zu SBB Cargo. «Die Dynamik von SBB Cargo in Richtung Markt spiegelt sich auch in meinem Verkaufsteam: eine schlagkräftige Mischung aus Bahncracks und neuen Leuten aus Spedition, Handel und Industrie. Fachleute mit grossem Erfahrungsschatz und flexibler, kundennaher Denkweise», sagt er.

Dem Humor nicht abgeneigt, platziert Bösiger in Teamsitzungen oder bei Kunden ab und an gerne ein heiteres Wort. Mit dem feinen Gespür, wann es passt und wann nicht. Das vierzehn-

köpfige Team erbringt in den für die Branche Agro bedeutenden Regionen in der Schweiz marktgerechte Dienstleistungen. «Ein Teil der Mitarbeitenden kommt aus der Westschweiz, ein Teil aus der Deutschschweiz: Dieses Miteinander im Team ist eine Bereicherung.»

### **Wachsen auch im Westen.**

Zucker, Öl und Getreide machen gut einen Drittel des Transportgutes von SBB Cargo Mitte/West aus. «Auch die Branchen Holz und Handel oder Kunden wie die Post oder die Armee sind für uns wichtig», ergänzt Philipp Bösiger. Bei

speziellen Kundenanliegen – aber nicht nur da – kommt ein besonderer Wesenszug von Philipp Bösiger ins Spiel: Er entwickelt gerne effiziente Logistikketten und Kundendienstleistungen. Und zwar so, dass die Ware sicher, termingerecht, zuverlässig, attraktiv im Preis und mit dem optimalen Wagentyp am richtigen Ort ist. Für Zuckerrüben, Getreide und Ölsaaten beispielsweise führt SBB Cargo gesonderte Wagenpools. Philipp Bösiger will das Bedienungsnetz von SBB Cargo konsequent nutzen und den Kunden zur Verfügung stellen. Kundengespräche, in denen Bösiger vor allem Fragen stellt und zuhört, sind

für ihn und seine Mitarbeitenden entscheidend, um marktgerechte Angebote erarbeiten zu können.

**Kulturen und die Küche.**

«Als Offizier der Freiwilligen Feuerwehr habe ich gelernt, auch in heiklen Situationen rasch Prioritäten zu setzen und zu entscheiden.» Zusammen mit seinem Verkaufsteam will er in Planung und im Gespräch mit den Kunden die Palette an massgeschneiderten Logistikleistungen noch erweitern. «Der Alles-ist-möglich-Denkansatz gilt».

Dass der Basler sich im Umgang mit den Romands besonders wohl fühlt, kommt nicht

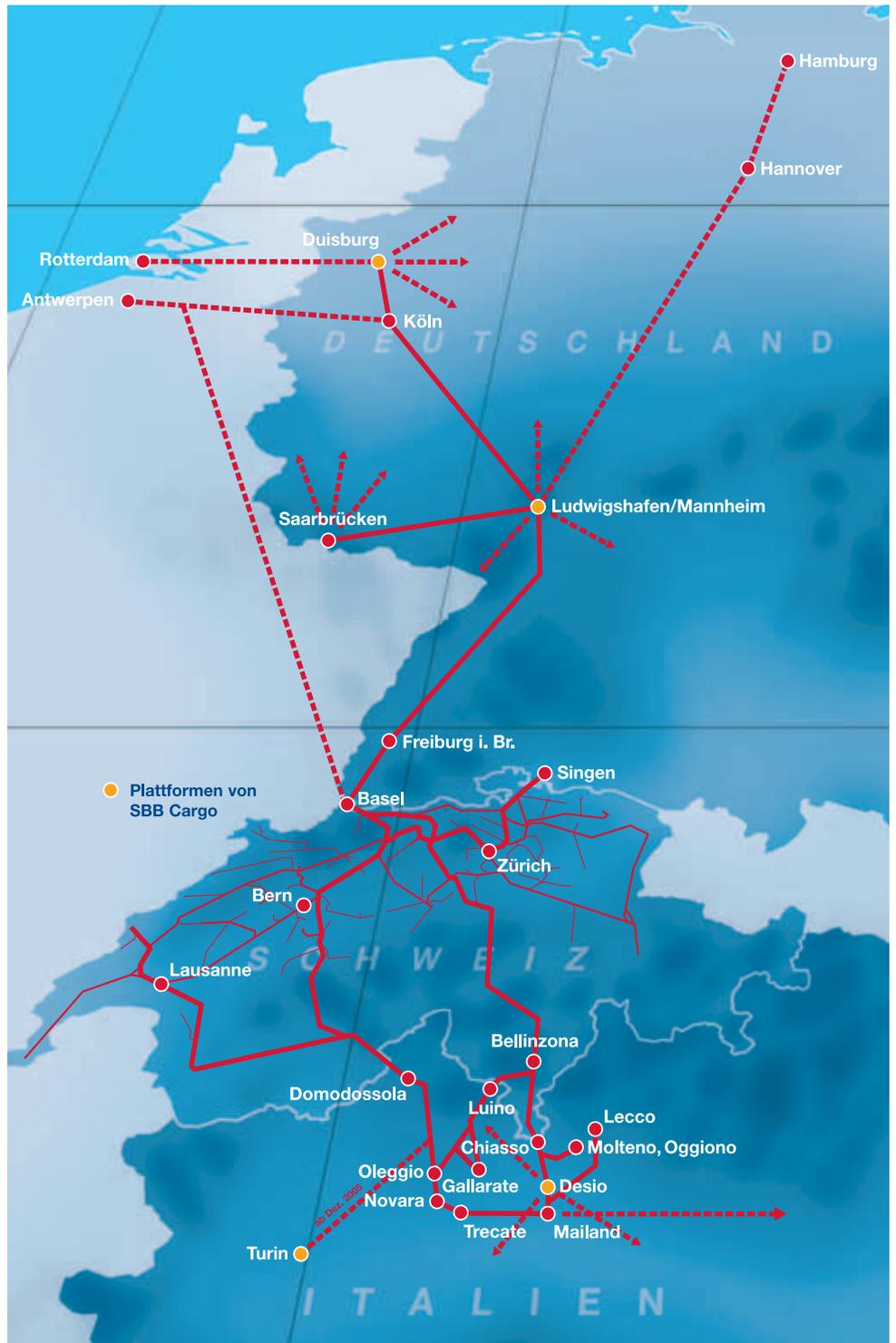
«**Unsere Stärken sind der Nachsprung und die Fähigkeit, mit dem Bedienungsnetz rasch grosse Volumen zu bewegen.**»

Philipp Bösiger.

von ungefähr. Französisch beherrscht er aufgrund früherer Auslandstätigkeiten und einer Vorliebe für Sprachen, dem Multikulturellen ohnehin zugetan. Verheiratet mit einer Philippinerin, kocht Bösiger asiatisch-schweizerisch nach dem Prinzip: Wer Zeit hat, kocht. «Wir nehmen aus beiden Küchen das Beste. Fischcurry mit Kartoffelstock», sagt er und lacht. Beim Thema Sport winkt er ab. Denkgymnastik ja. Bildende Künste auch. Seine Leidenschaft entfacht beim Thema Oper: Die barocken Italiener nähren sein Gemüt.

**Philipp Bösiger**, 40, blickt auf eine langjährige Karriere und Erfahrung in der internationalen Spedition und Logistik zurück. Der eidgenössische Exportfachmann leitete seit 1994 Exporte von diversen Pharmabetrieben. Nach sechs Jahren wechselte er als Asset Manager zu einem weltweiten Ladungsträger-Logistikunternehmen. 2003 wurde der Basler als Area Sales Manager France/Benelux in die Aluminiumbranche berufen. Ende Februar 2005 erfolgte der Wechsel zu SBB Cargo als Verkaufsleiter Schweiz, Region Mitte/West. Philipp Bösiger wohnt mit seiner berufstätigen Frau in Basel.

Text: Susanne Perren.  
Foto: Andreas Zimmermann.



**Kunden Service Center:**

**Kunden Service Center**  
Rue de la Carrière 2A  
1700 Fribourg  
Schweiz  
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

**Marketing & Sales:**

**Verkauf CH (ohne Tessin)**  
Postfach  
4065 Basel  
Schweiz  
Tel. +41 (0)512 29 00 04  
Fax +41 (0)512 29 00 01  
cargo.verkauf@sbb.ch

**Verkauf CH  
Region Tessin/Italien**

SBB Cargo Srl  
Via Vittor Pisani 7  
20124 Milano  
Italia  
Italien:  
Tel. +39 02 6749 0097  
Fax +39 02 6710 1183  
sales.italy@sbb.ch

**Verkauf  
Deutschland/Benelux**

SBB Cargo GmbH  
Schifferstrasse 200  
47059 Duisburg  
Deutschland  
Tel. +49 (0)203 607 84 07  
Fax +49 (0)203 607 84 09  
deutschland@sbbcargo.com

**Kombinierter Verkehr**

Postfach  
4065 Basel  
Schweiz  
Tel. +41 (0)512 29 00 04  
Fax +41 (0)512 29 01 02  
cargo.verkauf@sbb.ch

**Chemie, Mineralöl**

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

**Rollmaterialunterhalt:**

**Service Rollmaterial**  
Elsässertor  
Centralbahnstrasse 4  
4065 Basel  
Schweiz  
Tel. +41 (0)512 29 04 50  
Fax +41 (0)512 29 04 59  
priskus.theiler@sbb.ch

Rechnen Sie mit uns.



SBB CFF FFS Cargo

SBB Cargo bringt jährlich eine Million Traktorladungen Agrarprodukte ans Ziel. Sicher, zuverlässig und pünktlich. Rechnen auch Sie mit der besseren ökonomischen und ökologischen Bilanz Ihrer Logistik: [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

Für gewaltige Mengen: SBB Cargo.