

# cargo

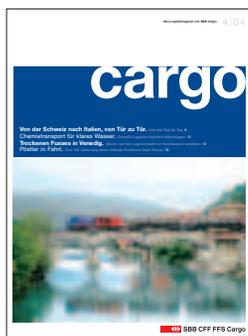
**Von der Schweiz nach Italien, von Tür zu Tür.** Und das Tag für Tag. 6

**Chemietransport für klares Wasser.** ChemOil Logistics beliefert Kläranlagen. 10

**Trockenen Fusses in Venedig.** «Mose» soll die Lagunenstadt vor Hochwasser schützen. 12

**Pöstler in Fahrt.** Fast 150 Jahre lang taten rollende Postbüros ihren Dienst. 18



**Titelbild:**

SBB Cargo bietet in Norditalien – hier eine Brücke über die Tresa unweit der schweizerisch-italienischen Landesgrenze bei Luino – ein neues Angebot und liefert bis zur Haustür.

**Foto:**

trainsphoto.it

**Schotter. 4**

Ein Bildband über die Basler Verbindungsbahn. Ein Volksfest für die Bahn 2000.

**Von der Schweiz nach Italien, von Tür zu Tür. 6**

Zusammen mit Arienti Trasporti Ferroviari lanciert SBB Cargo ein neues Angebot.

**Effekte der Verlagerungspolitik. 9**

Carte Blanche für Kaspar Wenger, CEO der Holcim (Schweiz) AG.

**Chemietransport für klares Wasser. 10**

ChemOil Logistics AG beliefert die Kläranlagen mit Eisenchlorid.

**Trockene Füsse in Venedig. 12**

Riesige Stahldeiche sollen vor Hochwasser schützen. Deren Transport ist eine Herausforderung.

**Aus einem Guss. 14**

SBB Cargo und ihre drei Töchter gemeinsam im Auftrag von ExxonMobil.

**Neue Vorschriften. 16**

Anfang 2005 ändern die Vorschriften für den Gefahrguttransport. Wichtiges in Kürze.

**Pöstler in Fahrt. 18**

Um Zeit zu sparen, fuhr das Postbüro gleich mit – fast 150 Jahre lang.

**Forch–Madagaskar einfach. 20**

Kurt Schrotberger und sein Eisenbahn-Entwicklungshilfeprojekt.

**Alles online. 21**

Dank CIS online kommen die Kunden von SBB Cargo ohne Faxgerät aus.

**Ein Tessiner in Italien. 22**

Roberto Martignoni ist Leiter der Verkaufsagentur in Italien.

**Impressum.**

**cargo 4 | 04.** Dezember 2004. 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, Erwin Rosenast, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Grafik/Satz** Favo Werbeagentur, Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», CH-4065 Basel, 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)

**Sie wünschen ein Gratisabonnement?**

Nichts leichter als das: Senden Sie eine E-Mail an [cargomagazin@sbb.ch](mailto: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.



Foto: Gian Vattl

## Liebe Leserin, lieber Leser

Der 12. Dezember 2004 ist ein wichtiges Datum: Der Fahrplan wechselt und damit nehmen die Transportleistungen von SBB Cargo markant zu. Beispielsweise vervierfachen wir in Deutschland unsere Leistungen von heute 4000 auf mehr als 16 000 Züge im Jahr. In Italien werden wir rund fünfmal mehr Züge fahren und die Anzahl von über 2000 auf mehr als 10 000 Züge jährlich steigern.

Ein solcher Quantensprung ist nur möglich, weil bei SBB Cargo Mutterhaus und Tochterunternehmen aufs Engste zusammenarbeiten – wie aus einem Guss und grenzüberschreitend. Damit werden komplexe Logistikleistungen möglich, die wir beispielsweise für den Mineralölkonzern ExxonMobil und für seine Tochterfirma Esso Schweiz erbringen (Seite 14).

Mit dem Fahrplanwechsel steigert auch die Division Personenverkehr bei der SBB ihr Angebot deutlich: Es werden rund 12 Prozent mehr Züge fahren. Vor diesem Hintergrund wurden auch die Fahrpläne sämtlicher Güterzüge überprüft und zum Teil neu trassiert, damit wir Ihnen auch in Zukunft die gewohnt hohe Qualität und Zuverlässigkeit sichern können.

Ein neues Plattformangebot besteht seit diesem Herbst für Transporte von Norditalien in die Schweiz und umgekehrt: Am Tag 1 abgeholte Güter werden am Tag 3 zugestellt. Mehr noch: Dank der engen Zusammenarbeit mit den Spediteuren ATF Arienti Trasporti Ferroviari SpA

und Magazzini Desio Brianza SpA liefern wir Ihnen in Norditalien Güter direkt ins Haus (Seite 6).

Der Jahreswechsel bringt auch zahlreiche Änderungen von gesetzlichen Grundlagen. Beispielsweise gelten ab 1. Januar 2005 neue Vorschriften für den Transport von Gefahrgut. Auf Seite 16 finden Sie Informationen über die Gefahrguttagung unserer Tochterfirma ChemOil Logistics AG und jene Änderungen, die für Sie als Absender wichtig sind. Die Anpassungen sind wichtig, tragen sie doch dazu bei, dass Gefahrgut sicher und umweltfreundlich transportiert werden kann.

Ich wünsche Ihnen besinnliche Feiertage mit ausreichend Zeit für Erholung und Entspannung und einen guten Rutsch ins Jahr 2005.

Ihr

**Paul Wittenbrink**

Leiter Customer Relationship Management



Foto: Longo Hofer

Für SüsSES die Bahn: Rüben unterwegs nach Aarberg.

## Bedeutende Aufträge für SBB Cargo.

**Drei Unternehmen haben sich für eine Zusammenarbeit mit SBB Cargo entschieden: Die Galliker Transport AG, RAlpin und die Zuckerfabriken Aarberg und Frauenfeld werden ihre Güter neu oder weiterhin mit der Bahn transportieren.**

RAlpin ist die Betreiberin der Rollenden Landstrasse zwischen Freiburg im Breisgau (Deutschland) und Novara (Italien). SBB Cargo hat den Zuschlag für jährlich mehr als 5000 Züge auf der Strecke Freiburg im Breisgau–Basel erhalten. Damit leistet SBB Cargo einen bedeutenden Beitrag zur Verlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

Die Galliker Transport AG gilt im Bereich Food Logistics als eines der bedeutendsten Transportunternehmen in der Schweiz. SBB Cargo konnte dem Lebensmittelspediteur mit dem Produkt Cargo Domino ein auf den Leib geschneidertes Angebot unterbreiten. Zudem ist der Hauptstandort von Galliker, Altshofen, optimal an das Fahrplannetz von Cargo Express angeschlossen. Im Endausbau verkehren täglich sechs Wagen mit zwölf Cargo Domino-Wechselbehältern von Altshofen nach Boussens, Meyrin, Conthey, Contone, Canobbio und Chur. Von diesen Abrampstationen beliefert Galliker die Lebensmitteldiscountketten Jumbo und Carrefour.

Die Zuckerfabriken Aarberg und Frauenfeld AG haben ihre Transportverträge um drei weitere Jahre verlängert. Von rund 120 Verladestellen in der ganzen Schweiz werden die Zuckerrüben in die beiden Werke Aarberg und Frauenfeld gebracht, wo als Hauptprodukt Rohzucker entsteht.

## Neue Preisliste für Zusatzleistungen.

**SBB Cargo erbringt neben der Planung, der Koordination und dem Durchführen von Transporten weitere bahnahe Zusatzleistungen. Die entsprechenden Preise werden angepasst.**

Zu den bahnnahen Zusatzleistungen gehören das Rangieren von fremden Güterwagen, der Ein- und Auslad von Güterwagen, Verzollungen und so weiter. Die Preisliste, gültig ab 1. Januar 2005, ist jetzt erhältlich. ► [www.sbbcargo.com/zusatz](http://www.sbbcargo.com/zusatz)



«Transit Basel»: das Titelbild.

## Geschichte einer merkwürdigen Bahngesellschaft.

**Basel ist im Bahngüterverkehr ein Nadelöhr auf der Nord-Süd-Achse. Die Debatte um die Entwicklung der Schienenstränge in und um die Stadt am Rheinknie ist voll im Gang. Einen Beitrag zur Diskussion leistet das neu erschienene Buch «Transit Basel».**

Im Zentrum von «Transit Basel» steht die Basler Verbindungsbahn. Dieses schweizerisch-deutsche Unternehmen ohne eigene Waggon, Lokomotiven und Personal, das 1869 gegründet wurde, war rechtlich eigenständig, obschon die Strecke zwischen den beiden Bahnhöfen Basel Badischer Bahnhof und Basel Bahnhof SBB nur 5 Kilometer beträgt. Im Buch untersucht der Historiker Mario König die Bedeutung der Verbindungsbahn von den ersten Plänen einer Rheinbrücke bis hin zur aktuellen Neugestaltung des europäischen Schienenverkehrs.

«Transit Basel. Die Basler Verbindungsbahn – Nadelöhr im europäischen Schienenverkehr» hat 127 Seiten und 63 Abbildungen (schwarz-weiß) und ist im Buchhandel erhältlich.

ISBN 3-85616-231-3, Christoph Merian Verlag, 2004, 28 Franken, 16 Euro.

## SBB Cargo in Berlin.

An der wichtigsten Veranstaltung für Fachleute der Branche, dem deutschen Logistikkongress, waren Geschäftsleitungsmitglieder von SBB Cargo mit einem Referat und in einer Diskussionsrunde präsent.

Vom 20. bis 22. Oktober fand der 21. Deutsche Logistikkongress in Berlin statt. 2700 Kaderleute der bedeutenden Logistikunternehmen nahmen daran teil. Paul Wittenbrink, Mitglied der SBB Cargo-Geschäftsleitung, referierte zusammen mit Bernhard Kunz, Managing Director der Hupac SA, über die Liberalisierung des europäischen Marktes: Transportlösungen für die Nord-Süd-Achse. In einer Talkrunde auf dem Roten Sofa der Deutschen Verkehrszeitung diskutierte Daniel Nordmann, Leiter von SBB Cargo, über Entwicklungen im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr.



Foto: Ingo Schmatz

SBB Cargo am deutschen Logistikkongress 2004.

Foto: SBB Fotoservice



Kunden von morgen inspizieren die Bahn von morgen.

## Grosse Bahnshow und Volksfest in Olten.

Das erste und einzige Mal vor der offiziellen Inbetriebnahme der Bahn 2000 Mitte Dezember war die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist am 23. Oktober 2004 für die Öffentlichkeit geöffnet. 50 000 Besucherinnen und Besucher aus der ganzen Schweiz kamen. Auch zur Leistungsschau von SBB Cargo.

Der Auftritt von SBB Cargo stand unter dem Motto «Modern und international». Neben einem 500 Meter langen Wettbewerb präsentierte das Güterbahnunternehmen einen Erlebnispark mit Güterzug, Live-Vorfürungen des Produkts Cargo Domino und Leckerbissen aus Italien, Deutschland und aus der Schweiz. Höhepunkt für viele waren die Lokausstellung und Führerstandsfahrten mit einer Streckenlokomotive des Typs Re 482. Die anderen Divisionen der SBB zeigten ein rollendes Theaterspektakel, moderne Triebfahrzeuge der Baudienste und informierten übers Bauen und den Unterhalt.

## Neue Broschüre, neuer Flyer.

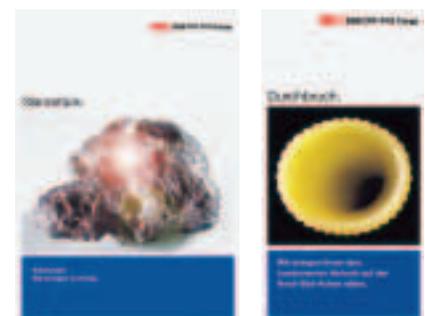
Eine Broschüre und ein Flyer bringen zwei Angebote von SBB Cargo näher: Stahltransporte von Nord nach Süd und den kombinierten Verkehr.

Die Broschüre «Glanzstück» zeigt am Beispiel der Sidmar Arcelor Group, wie SBB Cargo Stahlrollen von Belgien nach Norditalien transportiert. Bis zu zweimal täglich bringt das Unternehmen je 1000 Tonnen Stahl von Basel nach Desio bei Mailand. Die Fracht hat dann oft bereits hundert Stunden Flussfahrt auf dem Rhein hinter sich.

Der Flyer «Durchblick» stellt das Angebot «Kombinierter Verkehr» vor und zeigt auf, welche Vorteile der Verbund der verschiedenen Transportträger Strasse, Schiene und Wasser bringt. SBB Cargo begleitet die Fracht auf dem ganzen Transport und stellt das zuverlässige und pünktliche Eintreffen am Zielort sicher.

Broschüre und Flyer können kostenlos bestellt oder heruntergeladen werden unter

► [www.sbbcargo.com/publi](http://www.sbbcargo.com/publi)



Einzugsgebiet des neuen Angebots von SBB Cargo.



# Von der Schweiz nach Italien. Von Tür zu Tür.

**SBB Cargo lanciert ein innovatives Angebot für Komplettladungen zwischen der Schweiz und Norditalien. Täglich und für fast alle Güterarten.**

Gute Nachricht für Verlader, die im Verkehr zwischen der Schweiz und Norditalien eine effiziente Transportalternative suchen: Seit September können sie Komplettladungen über 20 Nettotonnen mit einem neuen Angebot von SBB Cargo spedieren. Die Modalitäten des werktäglichen Haus-zu-Haus-Service aus ei-

nem Guss verleihen ihm Pioniercharakter. Sein zuverlässiger Takt stellt für Neu- und Stammkunden von SBB Cargo eine interessante Option dar. So funktioniert: Bei Nord-Süd-Transporten bringt SBB Cargo die Güter vorläufig bis nach Desio bei Mailand, wo sie auf Lastwagen umgeschlagen und direkt zum Zielort transpor-

tiert werden. Beim Süd-Nord-Verkehr läuft es umgekehrt.

#### **Wissen, wann die Ware ankommt.**

«Bei unserem Angebot wissen die Versender präzise, wann ihre Ware am Zielpunkt eintrifft. So helfen wir, Frustrationen in Verladerkreisen



Tarvisio

Udine

Triest

abzubauen», kommentiert Pieter van den Bold. Der 43-jährige Produktmanager und Logistikberater bei SBB Cargo in Basel war massgeblich an der Entwicklung des Konzepts beteiligt.

Der neue Linienservice verbindet 700 Bahnhöfe und Freiverladkomplexe plus 2500 private Anschlussgleise in der Schweiz mit Norditalien. Das innovative Gesamtpaket von SBB Cargo beinhaltet alle dortigen Nach- respektive Vorläufe per Lastwagen.

Diese Aufgabe teilen sich die beiden in Desio ansässigen Firmen Magazzini Desio Brianza SpA und die ATF Arienti Trasporti Ferroviari

## « Stahltransporte gehören vorwiegend auf die Bahn. »»

Rolando Gmür

SpA. Der Arienti-Fuhrpark zählt mehr als hundert Fahrzeuge. Akzeptiert werden alle Güterarten, die an italienischen Plattformen per Gabelstapler oder Kran zwischen Schiene und Strasse umgeladen werden können.

### Nahezu alle Güterarten.

Das Spektrum umspannt Eisen- und Stahlprodukte (Rohre, Langstahl, Coils), palettiertes oder rollenförmiges Papier, Big Bags sowie Kurz- und Langholz – vorausgesetzt, die Ladungsmasse sind lastwagen- respektive staplerkompatibel. SBB Cargo befördert auch (flüssiges) Gefahrgut, das in festen Behältern gesichert und palettiert

## Kompetente Partner.

ATF Arienti Trasporti Ferroviari SpA und MDB Magazzini Desio Brianza SpA, die beiden lombardischen Partner von SBB Cargo, gehören zu den alteingesessenen Regionalvertretern ihrer Branche. Die Unternehmen sind auf Bahn- und Lastwagentransporte spezialisiert und bieten auch den Umschlag und die Lagerung von Waren aller Art an.

Die Lagerhallen der beiden Firmen haben Gleisanschluss und bedecken zusammen mehr als 100 000 Quadratmeter; hinzu kommen Gefahrgutkammern, ein Zollfreilager für Waren aus der EU und Büros. Die beide Anlagen sind ausgestattet mit 21 Laufkränen bis 32 Tonnen Tragfähigkeit, 26 Gabelstaplern bis 42 Tonnen, 5 Rangierloks sowie 3 Waagen bis 80 Tonnen. Die Firma Arienti verfügt dazu über einen praxisgerecht gestaffelten Lastwagenfuhrpark mit Flachaufliegern für (Tank-) Container, Sattelaufliegern mit Mulden für Stahlringe (Coils), Koffer- und Planenzügen sowie Trucks mit Hebebühne.



ist. Die Nutzung des Standardangebots bedingt, dass eine Sendung mindestens 20 Nettotonnen (oder dreissig Paletten mit voluminösen Gütern wie Isolationsmaterial, Toilettenpapier und Leerbekälter) und höchstens 500 Nettotonnen auf die Waage bringt und einen einzigen Empfänger ▶

## Zentrale Ansprechstelle.

Ansprechpartner und Beratungsstelle ist das Kunden Service Center. Dabei sind folgende Bestellfristen zu beachten: Orders für die Güterbeförderung von der Schweiz nach Italien müssen bis 8 Uhr am Vortag des Transportbeginns, jene für Waren in entgegengesetzter Richtung bis 8 Uhr zwei Tage davor platziert werden.

Telefon aus der Schweiz: 0800 707 100  
Telefon aus Europa: 00800 7227 2224



Weniger Frust unterwegs: Bahn frei für SBB Cargo.



Auf Wunsch inklusive Verzollung: SBB Cargo.

## Sipro Stahl kehrt zurück.

Sipro Stahl Schweiz und SBB Cargo hatte eine langjährige Kooperation verbunden. Doch dann verabschiedete sich das international tätige Handelsunternehmen, das auf den Direktvertrieb von Stahllangprodukten spezialisiert ist, enttäuscht vom Bahnverkehr. Das neue Angebot von SBB Cargo hat die Firma zur Rückkehr auf die Schiene bewegt. «Leider ist unser Bahnvolumen im laufenden Jahr fast auf den Nullpunkt abgesackt», sagt Rolando Gmür (Bild rechts), Geschäftsleitungsmitglied und Logistikchef der Sipro-Stahl-Gruppe, Geroldswil. «Hauptursache des Einbruchs war der erbitterte Wettbewerb zwischen den Bahngesellschaften.» In einem solchen Umfeld liessen sich kaum noch carrierübergreifende Projekte realisieren.

Hintergrund: SBB Cargo sah sich «wegen der chronischen Probleme im Süden» ausserstande, Sipro für 2004 gegenüber der Strasse wettbewerbsfähige Transportraten von Italien in die Schweiz anzubieten. Das wiederum veranlasste Sipro, auf die Strasse umzusteigen. Nun hat sich das Blatt gewendet: Ende September beauftragte sie SBB Cargo mit einem ersten Testlauf auf dieser Route. Laut Gmür ist der Transport trotz einiger Startprobleme nach Plan verlaufen. Die neue Plattform von SBB Cargo in Desio ermögliche es ihr, die Wünsche der Sipro-Kunden zu erfüllen, lobt er. Sipro vertraue dem Konzept und hoffe, dass es bald auf Deutschland ausgedehnt werde. Denn «Stahltransporte», so Gmürs Credo, «gehören vorwiegend auf die Bahn.»



hat. Für den Hauptlauf werden konventionelle, bei Bedarf mit Trennwänden ausgestattete Grossraumbahnwagen eingesetzt.

### Verzollung inklusive.

«Falls Kunden es wünschen, übernimmt SBB Cargo auch die Export- und Importverzollung», sagt van den Bold. Da die Regie aller Servicekomponenten in einer Hand liegt, erweisen sich das Tarifsysteem und der Verkehrsrhythmus als ebenso simpel wie transparent. Die Faustregel für nord- beziehungsweise südgehende Transporte – Wochenenden ausgenommen – lautet: Was abgeholt ist, ist zwei Tage später zugeliefert.

Text: Wilf Seifert. Fotos: Hansjörg Egger, Gian Vaitl, trainsphoto.it. Illustration: John Hollander

# Effekte der Verlagerungspolitik.



**Kaspar Wenger.**

CEO der Holcim (Schweiz) AG, der Schweizer Tochtergesellschaft des weltweit tätigen Baustoffherstellers Holcim Ltd. Deren Kernbereiche sind Zement, Kies und Beton. Mit 1300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, vier Zement- und rund vierzig Kies- und Betonwerken in allen Landesteilen ist Holcim (Schweiz) für Projekte aller Grössenordnungen ein zielorientierter und zuverlässiger Partner. Holcim ist in über siebenzig Ländern auf allen Kontinenten tätig, produziert jährlich zirka 120 Millionen Tonnen Zement und beschäftigt rund 50 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

**Strassenverkehr soll verstärkt auf die Schiene verlagert werden. Dies ist ein bedeutendes Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik. Es ist durch Stimmvolk und Gesetzgebung abgestützt und soll mittels Subventionierung des Bahnverkehrs sowie steuerlicher Belastung des Strassenverkehrs herbeigeführt werden.**

Welches sind nun aber die betriebswirtschaftlichen Effekte dieser Massnahmen heute? Kann die Logistikstrategie eines Unternehmens wie der Holcim (Schweiz) AG dadurch beeinflusst werden – und wenn ja, wie?

Um auch in Zukunft erfolgreich am Markt zu bestehen, muss Holcim ihren Kunden neben qualitativ hoch stehenden und innovativen Produkten auch eine zuverlässige und zeitgerechte Belieferung anbieten. So ist die Servicequalität der Kundenbelieferung neben den entsprechenden Kosten das Schlüsselkriterium für den Entscheid über den geeigneten Verkehrsträger.

**Heutige Verkehrspolitik beeinflusst Kostenstruktur.**

Die heute gültige Verkehrspolitik beeinflusst vor allem die Kostenstruktur der Transporte. Das unmissverständliche Bekenntnis von Holcim zu Nachhaltigkeit und Umwelt führt dazu, dass trotz der durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und Subventionen resultierenden Verzerrungen der Bahnverkehr integraler Bestandteil unserer Distributionspolitik ist. Dennoch: Die Strasse wird wirtschaftlich attraktiver. Tarifierhöhungen der Bahn, eine Reduktion des Leistungsspektrums zusammen mit den verschiedenen geltenden Gesetzen und Vorschriften erschweren die Wahl der Schiene zunehmend. Nicht zu sprechen vom damit einhergehenden Flexibilitätsverlust gegenüber der Strasse.

Einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Bahn haben natürlich auch verschiedene Subventionen wie Trassensubventionen, Anschlussgleissubventionen, Subventionen für den Kombiverkehr und so weiter. Es versteht sich somit von selbst, dass die genaue Berechnung der Kosten des Bahntransports schwierig, um nicht zu sagen

unmöglich ist. Dementsprechend sind kostenwirksame Verbesserungen und Effizienzsteigerungen nur schwer darstellbar, was den Wettbewerbsnachteil gegenüber der Strasse verstärkt.

**Entwicklung in richtige Richtung.**

Der durch den «open access» geöffnete Wettbewerb führte zu einer Entwicklung in die richtige Richtung. Blockzüge mit klar definierter Verbindung können heute bedeutend wirtschaftlicher betrieben werden. Leider führte die erwähnte Intransparenz der Kostenstruktur zu einer Abschwächung des Wettbewerbs im Schienennetz.

Wir sind überzeugt, dass das Optimierungspotenzial des Bahnverkehrs unvermindert gegeben ist. Es ist die Aufgabe von SBB Cargo, dieses Potenzial zu identifizieren und mit geeigneten Massnahmen zu erschliessen, sodass der daraus

« Der geöffnete Wettbewerb führte zu einer Entwicklung in die richtige Richtung. »

Kaspar Wenger

resultierende Kostenvorteil an den Kunden weitergegeben werden kann. Dies führt unmittelbar zu einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene.

LSVA und Subventionen sind durchaus taugliche Mittel, um den Strassenverkehr zurückzubinden. Wir sind jedoch überzeugt, dass durch Prozessangleichungen und weitere, die Transparenz fördernde Optimierungen die Effizienz und die Leistungsfähigkeit der Schiene substantiell gesteigert werden können. Unsere bisherige konstruktive Zusammenarbeit mit SBB Cargo lässt uns diesbezüglich mit Zuversicht in die Zukunft schauen.



# Gute Sicht bis auf den Grund.

**Die ChemOil Logistics AG liefert an Schweizer Kläranlagen pünktlich und zuverlässig flüssiges Eisen-III-Chlorid. Dieser Stoff unterstützt den Reinigungsprozess von verschmutztem Trinkwasser.**

Die Schweiz ist stolz auf ihre sauberen Flüsse und Seen. Das war nicht immer so: Zu Beginn des letzten Jahrhunderts setzten Schadstoffe und Algen den Gewässern zu. Zwar wurden in den Fünfzigerjahren die ersten Kläranlagen gebaut, doch die Wasserqualität verbesserte sich nur gering; vor allem gab es in den Seen zu viel Algen. Schliesslich fand Eugen Thomas, Professor am Hydrobiologischen Institut der Universität Zürich, die Ursache: zu hoher Phosphorgehalt.

«Grob gerechnet, nährt 1 Kilogramm Phosphor 1 Tonne Algen», sagt Willi Delz, Klarwerkmeister des Abwasserverbands Rheinfelden-Magden. Phosphor ist in Düngemitteln, aber auch in vielen Lebensmitteln wie etwa Bier enthalten. Weil die Kläranlage Rheinfelden das Abwasser eines grossen Bierproduzenten aufbereitet, braucht sie eine grosse Menge an flüssigem Eisen-III-Chlorid. Darum bestellt Willi Delz einmal im Monat eine Tankladung davon. Delz ordert nicht bei der Produzentin, der Tessenderlo Group,

sondern direkt beim verantwortlichen Logistiker, bei ChemOil Logistics, einer Tochtergesellschaft von SBB Cargo.

### Grosse Strecken mit der Bahn.

Tessenderlo Group und ChemOil Logistics arbeiten seit mehreren Jahren zusammen. Bislang koordinierte ChemOil die Feinverteilung ab Rekingen (Kanton Aargau). Trotz Produktionsverlagerung ins Ausland sollten die Schweizer Kunden aber weiterhin zuverlässig bedient werden.

Die Logistikspezialisten von ChemOil entwickelten das bestehende Konzept weiter und setzten sich bei der internationalen Ausschreibung durch. Der neue Vertrag zwischen der Tessenderlo Group und ChemOil Logistics wurde im August 2004 erneuert und läuft über mehrere Jahre.

Das Eisen-III-Chlorid wird in den Werken der Tessenderlo Group in Loos, Frankreich, und Tessenderlo, Belgien, produziert. Der Logistiker organisiert den Vorlauf per Lastwagen nach Antwerpen, den Umschlag auf die Bahn und den

portgut bei der einzelnen Kläranlage entladen wird. «Unmittelbar nach dem Entlad drückt mir der Lastwagenchauffeur gleich den Lieferschein aus», sagt Klarwerkmeister Willi Delz. Die Daten werden später an einen Rechner übermittelt, sie sind die Grundlage für die Rechnungsstellung. Das System, sagt Delz, habe sich bewährt: «Es ist einfach, effizient und stets korrekt.»

Neu beliefert ChemOil vermehrt auch Kläranlagen in der Ostschweiz, in Graubünden und in Süddeutschland. «Durch das zusätzliche Transportvolumen können wir die einzelnen Lieferungen besser planen», sagt Antonio Di Vita, der bei ChemOil Logistics die Transporte disponiert.

## « Das System ist einfach, effizient und stets korrekt. »»

Willi Delz

Import in die Schweiz. Beim Transport ist das flüssige Eisen-III-Chlorid in einer Salzsäurelösung gebunden. Die Tankcontainer sind speziell für diesen korrosionsaggressiven Inhalt gefertigt und innen mit einer so genannten Chemoline-Gummierung ausgelegt. Neu werden sechzehn Tanks eingesetzt (bisher waren es sechs); jeder fasst 27 Tonnen.

### Chauffeur drückt Lieferschein.

Die Züge mit den Tanks werden zu einer der drei Umschlagplattformen Basel, Rekingen und Chavornay disponiert und auf Lastwagen des Transporteurs Indermühle AG, Zurzach, umgeladen. Weil kaum eine Kläranlage über ein Anschlussgleis verfügt, erfolgt der Nachlauf mit Lastwagen. ChemOil koordiniert mit dem Transporteur die Bestellmengen und Abladestellen. Die Lastwagen sind mit einer eigens entwickelten Wägevorrichtung ausgestattet. Jeder Kläranlage kann genau die bestellte Menge geliefert werden. Zudem registriert die Vorrichtung, wie viel Trans-



### Der Phosphorjäger.

Klärmeister brauchen rund 7 Kilogramm Eisen-III-Chlorid-Lösung, um 1 Kilogramm Phosphor aus dem Abwasser zu entfernen. Gibt man Eisen-III-Chlorid ins Abwasser, verbindet sich das gelöste Eisen mit dem Phosphor. «Die beiden Stoffe ziehen sich gegenseitig an wie Magnete», sagt Willi Delz. Es bilden sich kleine Flocken, die schwerer sind als Wasser und darum auf den Boden sinken. Eine Räumereinrichtung sammelt den Schlamm, er wird der Entsorgung zugeführt. Die Kläranlagen können den Phosphorgehalt im Wasser durch Eisen-III-Chlorid von bis zu 10 Milligramm je Liter Wasser auf 0,8 bis 0,2 Milligramm pro Liter reduzieren.

Text: Kerstin Müller. Fotos: Sandra Indermühle, Brand X



Von der Bahn auf Lastwagen: Ein Eisenchlorid-Tank wird umgeladen.

## Neat steigert die Produktivität des Güterverkehrs.

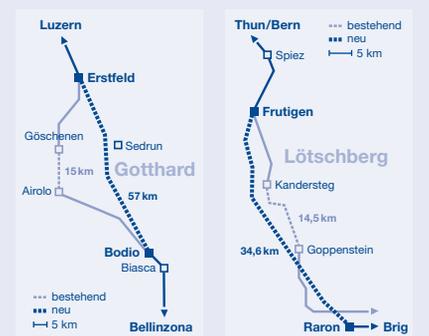
**Die Neue Alpentransversale (Neat) wird die Produktivität im alpenquerenden Schienenverkehr ab dem Jahr 2016 stark erhöhen. Zu diesem Ergebnis kommt eine interne Studie von SBB Cargo.**

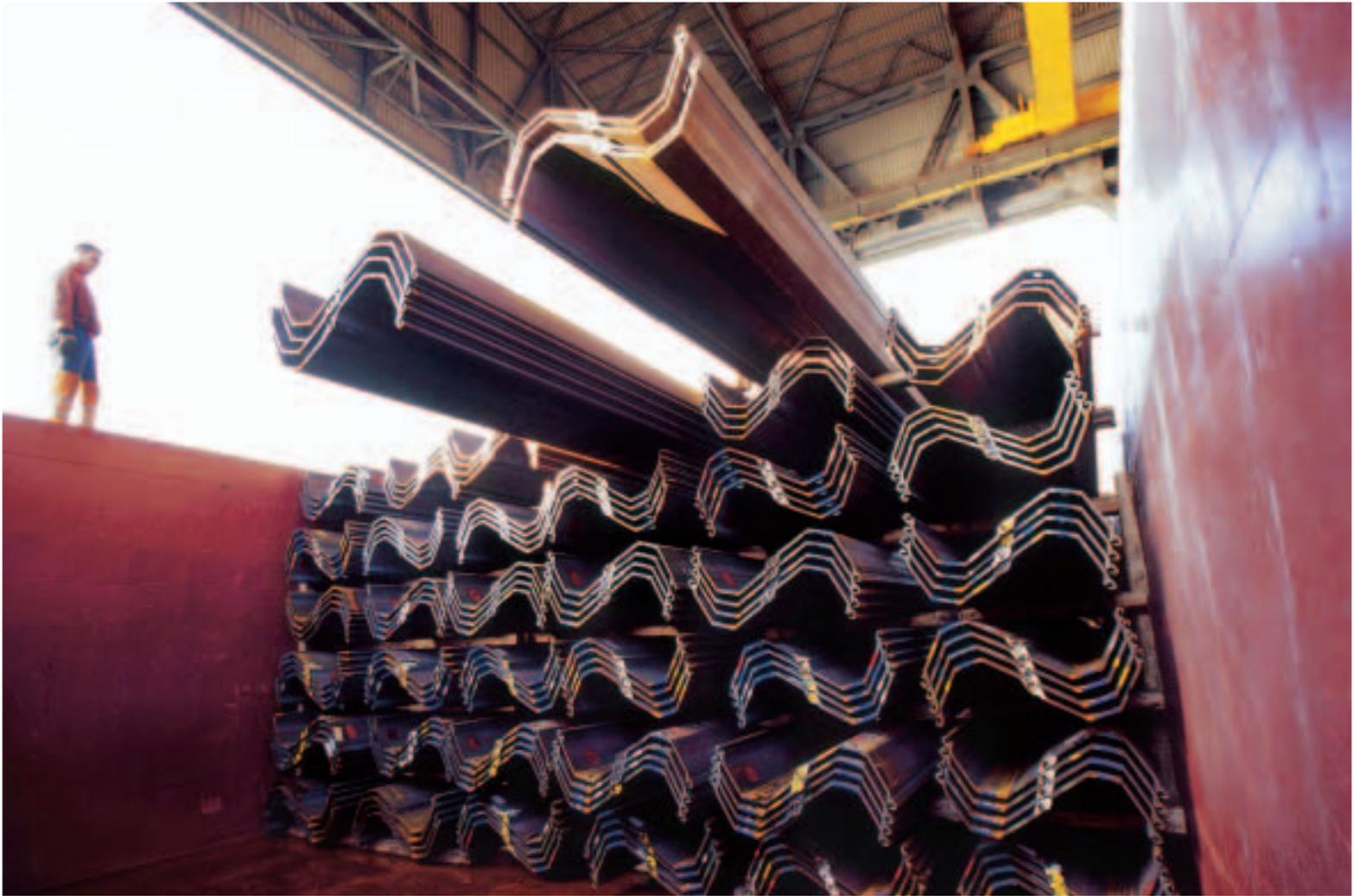
Bahngüterunternehmen werden dank der neuen Basistunnel Gotthard und Ceneri ihre Produktivität zwischen 20 und 25 Prozent steigern können. Diese Produktivitätssteigerung, die der Bahn Vorteile im Wettbewerb mit der Strasse bringen wird, hat drei Hauptgründe.

Erstens wird mit dem Gotthardbasistunnel die Strecke Kanton Uri-Kanton Tessin um 32 Bahnkilometer kürzer. Weil der Gotthard-Basistunnel auf einem Niveau von rund 500 Höhenmetern ohne nennenswerte Steigung verlaufen wird, kann zweitens künftig auf die spezifische Bergtraktion (zweite Lokomotive, Schiebedienste) verzichtet werden. Drittens schätzt die Studie, dass Güterzüge dank des Basistunnels 75 bis 90 Minuten weniger benötigen, um die Schweiz zu durchqueren.

### Geringe Produktivitätssteigerung am Lötschberg.

Beim Lötschberg ist die Produktivitätssteigerung mit 5 bis 8 Prozent geringer als beim Gotthard. Ursache hierfür ist, dass die Simplonstrecke zwischen Domodossola und Brig 25 Promille Steigung aufweist: Dieser Streckenabschnitt bestimmt künftig die Traktion. Auch in der Nord-Süd-Richtung wird zwischen Thun und Frutigen in der Regel Mehrfachtraktion notwendig sein. Der neue Lötschbergbasistunnel soll 2008 eröffnet werden.





## Trockene Füße in Venedig.

**Riesige Stahlmodule sollen Venedig ab 2011 vor den Fluten der Adria schützen. Für den Schutz braucht es tausende von Spundwänden. Sie werden in Deutschland hergestellt und per Binnenschiff und Bahn zur Lagunenstadt transportiert.**

Kapitän und Schiffseigner Peter Vrancken macht seine Lutin II am Kai der Birs Terminal AG fest. Achtzig Stunden Fahrzeit hat sein Schiff vom Verladeort Dortmund den Rhein hinauf nach Basel-Birsfelden benötigt. Die Sonne ist an diesem Herbsttag noch nicht aufgegangen, dennoch wird die Lutin II bereits erwartet. Theo Blecker, eingepackt in einen dicken Mantel, der ihn vor der eisigen Kälte schützt, winkt erfreut. Eigent-

lich wäre er schon längst im Ruhestand. Doch seine Leidenschaft für Transporte lässt ihm keine Ruhe. Kommt eine neue Lieferung, ist er zur Stelle: «Seit Venedig vor einem Jahr mit dem Bau des Schutzwalls begonnen hat, organisiere ich die Reise der Spundwände», sagt er.

Mehrmals jährlich dringt die «acqua alta», das Hochwasser, in die Lagunenstadt an der Adria. Steigender Meeresspiegel und sinkende

Gebäude versprechen Venedig keine trockene Zukunft. Das gigantische Stahldammprojekt Mose soll die Stadt vor dem Untergang bewahren. Die Spundwände der Firma Hoesch AG, Dortmund, kommen in der Lagunenstadt an verschiedenen Orten zum Einsatz und werden nicht nur für das Projekt Mose gebraucht. Ein Teil der Spundwände schützt direkt einzelne Bauwerke. Die andern Spundwände werden für den Bau



Zwischenstation Basler Rheinhafen.

einer Schleuse für Seeschiffe (Passagier- und Frachtschiffe) eingesetzt. Diese Schleusen sind die Voraussetzung für die weiteren Arbeiten des Projekts Mose. Nach Projektabschluss erlauben sie den Schiffen den Zugang zu den Häfen an der Lagune.

### Acht Stunden für 602 Spundwände.

Kapitän Peter Vrancken befestigt zwischen Schiff und Kaimauer eine Leiter, flink klettert Theo Blecker übers Wasser zur Lutin II hoch, wo die beiden Frachtspezialisten das Ausladen besprechen. Die Ladung besteht aus 602 fast 20 Meter langen Spundwänden der Hoesch AG. «Wir brauchen etwa acht Stunden für das Ausladen», informiert Theo Blecker den Kapitän. Kurz darauf hebt der Kran auch schon die ersten stählernen Pakete vom Schiff auf die bereitgestellten Waggons hinüber. Während des Umladevorgangs in Birsfelden werden die Spundwände neu gestapelt. In Venedig kann dann jeder Waggon in nur zwei Arbeitsgängen abgeladen werden. «Der Empfänger spart so Zeit und Geld», sagt Theo Blecker.

«Wir von Birs Terminal sind zufrieden, dass wir zusammen mit dem Produzenten und SBB Cargo nach monatelanger Vorbereitung eine Möglichkeit gefunden haben, die Spundwände mit einem Binnenschiff über den Rhein und danach per Bahn nach Venedig zu transportieren», sagt Theo Blecker und lacht. Doch dann wird sein Gesicht sofort wieder ernst, als er hinzufügt: «Aber wir standen und stehen noch immer in Konkurrenz zum Weg über das Meer.»

### Logistische Raffinessen.

Auf den vierzehn gut 18 Meter langen Waggons liegen nun die 19,8 Meter langen Spundwände. Die Stahlstücke sind länger als die Eisenbahnwagen, weshalb SBB Cargo zwischen zwei beladenen Waggons jeweils einen kürzeren schalten muss, der nicht beladen wird. «Beim Transport der Spundwände gibt es drei Dinge zu beachten», sagt Armin Bischof, der bei SBB Cargo für die Stahltransporte zuständig ist: «Wir brauchen für zwei Ladungen drei Waggons. Da muss man schauen, dass die Züge für die italienischen Kollegen, die den Zug ab Chiasso über-

nehmen, nicht zu lang und zu schwer werden.» Eine weitere Herausforderung ist die Steigung am Gotthard. Und: Zwischen der Wagenfläche und den festgezurrten Spundwänden braucht es zwingend einen Abstand von etwa 40 Zentimetern, und die grossen Spundwandpakete müssen mit Holz unterlegt werden. «Sonst spiesen sich die einzelnen Waggons am Gotthard gegenseitig auf», sagt Armin Bischof.

Nachmittags um 4 Uhr ist die Ladung von der Lutin II umgeladen und steht zum Weitertransport bereit. Morgen früh werden die Spundwände in fünf Stunden nach Chiasso gebracht, wo die Kollegen von Trenitalia den Zug übernehmen und nach Venedig-Mestre führen. Hier werden die Spundwände auf Transportboote umgeladen und zu den schwimmenden Bauplattformen, so

## « Wir standen und stehen noch immer in Konkurrenz zum Weg über das Meer. »

Theo Blecker

genannten Pontons, geführt. Die Fachleute rammen die Spundwände zentimetergenau in den Boden.

In Birsfelden hat sich Kapitän Vrancken unmittelbar nach dem Abladen wieder auf seinen Rückweg gemacht. Etwas weiter rheinabwärts wird er Öl und Trinkwasser tanken und wieder Fracht aufnehmen. Bald trifft er sich wieder mit Theo Blecker: Die nächste Ladung Spundwände ist bereits bestellt.



Deichbaustelle vor der Insel La Giudecca, Venedig. Im Hintergrund der Markusplatz.

## Stahldamm gegen Hochwasser.

Ein gigantisches Stahldammprojekt soll ab 2011 Venedig vor dem Untergang bewahren. «Mose» steht für «Module sperimentale elettromeccanico» (elektromechanisches Pilotmodul) und umfasst 78 Bauteile von bis zu 28 Metern Breite und rund 20 Metern Höhe. Der Name spielt aber auch an den biblischen Moses an, der sein Volk trockenen Fusses durch das Rote Meer führte. Die Teile werden an drei Meereseingängen der Lagune auf dem Meeresboden angebracht. Bei normalem Wasserpegel liegen die Module auf dem Grund und sind mit Wasser gefüllt. Steigt das Wasser mehr als 110 Zentimeter über den Normalpegel, wird Luft in die Tanks gepresst. Die stählernen Wände richten sich auf und versperren dem Wasser den Weg in die Stadt. Das Projekt wird von der Unesco unterstützt.

Die Idee, ein mobiles Deichsystem zu bauen, stammt aus den Sechzigerjahren. Damals richtete eine Flut katastrophale Schäden in Venedig an. Nach Jahrzehnten voller Diskussionen über den Sinn und die Machbarkeit wurde im September 2002 grünes Licht für Mose gegeben. Seit Mai 2003 wird gebaut. Die Kosten werden auf 6 Milliarden Euro geschätzt.

Text: Kerstin Müller. Fotos: Hansjörg Egger



## Aus einem Guss.

**An Transporten eines Mineralölkunden sind erstmals das Mutterhaus und drei Tochterunternehmen beteiligt: ChemOil Logistics AG, SBB Cargo Italia, SBB Cargo Deutschland und das Mutterhaus SBB Cargo in gemeinsamer Mission.**

Am 6. Oktober haben SBB Cargo und die Tochter ChemOil Logistics ein neues Kapitel in der Firmengeschichte aufgeschlagen: Erstmals hat SBB Cargo für den Kunden Esso Schweiz einen Zug mit fünfzehn Kesselwagen und 900 Tonnen Heizöl in Alleinregie von Norditalien nach Glattbrugg bei Zürich gebracht.

Vor der Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrs wurden solche Transporte im Kooperationsverkehr abgewickelt. Seit Juli

hat SBB Cargo die Bewilligung für Gefahrguttransporte in Italien. Daher kann das Schweizer Stammhaus neu im Verbund mit SBB Cargo Italia und SBB Cargo Deutschland auch Gefahrgut ländereübergreifend aus einem Guss durchführen.

### **Brenn- und Treibstoffe für die Schweiz.**

Der Zug für Esso Schweiz, eine Tochtergesellschaft des Mineralölkonzerns ExxonMobil, kam von dessen Raffinerie in Trecate, das west-

lich von Mailand liegt. Die Raffinerie importiert Rohöl über den Hafen Genua und verarbeitet es zu Brenn- und Treibstoffen. Zielstation des Zuges waren die Tankanlage Rümliang AG und die Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich.

Die Flüssiglading wird im gemeinsamen Betriebsareal der Empfänger in Tanks umpumpt und eingelagert. Später wird sie mit Tanklastzügen an die Endverbraucher respektive an Tankstellen geliefert. Die konzeptionelle Betreuung dieses

Esso-Projekts liegt in Händen der ChemOil Logistics AG. Künftig soll SBB Cargo für Esso Schweiz regelmässig Züge mit Brenn- und Treibstoffen von Trecate in die Schweiz führen.

**Persönliches Vertrauen zählt.**

«Unsere Kernaufgabe besteht darin, die Schweiz kostengünstig mit Brenn- und Treibstoffen zu versorgen. Deshalb sind wir froh darüber, dass unsere Produkte nun allein von SBB Cargo befördert werden. Dies umso mehr, als wir zu den Mitarbeitern von SBB Cargo wie auch von ChemOil eine persönliche Vertrauensbasis aufgebaut haben», sagt Gino Damiano, der bei Esso

«**Unsere Kernaufgabe besteht darin, die Schweiz kostengünstig mit Brenn- und Treibstoffen zu versorgen.**»

Gino Damiano

Schweiz für die Sparte Supply & Transportation zuständig ist.

Der vorherige Transportablauf habe wegen Koordinationsproblemen zwischen Bahngesellschaften qualitativ nicht befriedigt. Das habe sich dank der neuen Konstellation schlagartig gebessert. Wenn SBB Cargo und ChemOil Logistics ►



Raffinierter Transport für raffinierte Güter.

ihre Servicequalität und ihre Flexibilität beibehalten, sei Esso «für Steigerungen der Menge und zusätzliche Geschäfte offen», sagt Damiano.

#### Mutter und ihre drei Töchter.

Seit gut zwei Jahren verbindet ExxonMobil Belgien, ChemOil Logistics und SBB Cargo ein anderes, logistisch noch anspruchsvolleres Projekt. Es dreht sich um den Transport des Raffinerieabfallprodukts Benzol von Trecate nach Mannheim. Wöchentlich finden zwei Zugsabfahrten mit je zwölf Kesselwagen statt. Der Inhalt wird in Mannheim zunächst in Tanks umgepumpt und gelagert. Ist die erforderliche Menge erreicht, übernimmt ein eigens gecharterter Binnenschiff-tanker das Benzol und bringt es rheinaufwärts zur ExxonMobil-Raffinerie in Rotterdam. Diese bereitet das Benzol zu neuen Zwischenprodukten auf. «Alle Etappen der Versorgungskette sind von unseren Spezialisten konzipiert und umgesetzt worden», sagt ChemOil Logistics-Marketing- und Verkaufsleiter Severin Plüss. «Dieser Verkehr hat für SBB Cargo eine hohe symbolische Bedeutung: Erstmals führen das Mutterhaus in der Schweiz, die beiden Töchter in Italien und Deutschland grenzüberschreitend einen solchen Transport durch – unter Koordination der dritten Tochter, ChemOil Logistics.» Die durchgehende Traktion von SBB Cargo trägt laut Plüss massgeblich zu erhöhter Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Flexibilität bei.

Apropos Flexibilität: Der Zug nach Glattbrugg hätte ursprünglich nach Vernier bei Genf fahren sollen. Auf Wunsch des Kunden disponier-

te ChemOil Logistics die Komposition kurzfristig in Richtung Deutschschweiz um. «Solche Blitzaktionen», kommentiert Plüss, «sind nur unter dem Dach einer gut eingespielten Familie wie SBB Cargo möglich.»



Gino Damiano, Esso Schweiz.

#### ChemOil Logistics AG.

Das Unternehmen wurde 1999 gegründet und hat seinen Sitz in Basel. Die 25 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind auf Entwicklung, Organisation und Umsetzung transportlogistischer Prozesse im Bereich Chemie-, Mineralöl- und Flüssiggasprodukte spezialisiert. Der Schwerpunkt liegt bei Schienenkonzepten.

Text: Wilf Seifert. Fotos: Hansjörg Egger, trainsphoto.it. Grafik: Favo



Sicher und günstig unterwegs: SBB Cargo und Töchter fahren für ExxonMobil.

# Neue Vors beim Trans von Gefahr



Hans Schwab,  
Leiter Mobile Gefahrgutequipe der SBB.

## Die Vorschriften für den Trans am 1. Januar 2005. Die wesent Absender – wurden an der Ge ChemOil Logistics AG vorgest

Die einschlägigen Vorschriften für den Gefahrguttransport haben die Aufgabe, Transporte mit Gefahrgut sicher und umweltverträglich zu machen. Das Regelwerk teilt allen am Transport Beteiligten klare Aufgaben zu. Die Hauptbeteiligten sind Absender, Beförderer wie beispielsweise Güterbahnunternehmen

# chriften port gütern.



## port von Gefahrgut ändern lichen Neuerungen – auch für fahrguttagung von der ellt.

und Empfänger. Daneben gibt es weitere Beteiligte wie Befüller und Verlade. «Die Pflichten sind klar zugeordnet», erklärte Hans Schwab, Leiter der Mobilen Gefahrgutequipe bei SBB Infrastruktur, an der Gefahrguttagung Anfang Oktober in Rheinfelden. «Jeder muss seine Pflichten wahrnehmen, damit der Nächste in der

Transportkette seine Aufgabe erfüllen kann», sagte Schwab. Voraussetzung dafür sei eine zweckmässige betriebsinterne Organisation mit klaren Kompetenzen für Gefahrgutbeauftragte. Geregelt sind diese Grundsätze in der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID).

Die Gefahrgutgesetzgebung wird auf Anfang 2005 weiterentwickelt. Wichtiges Ziel der Änderungen ist die Harmonisierung von Angaben in den Beförderungspapieren. «Rettungskräfte sollen künftig überall die gleichen Informationen finden. Und sie müssen wissen, welche Informationen das sind», sagte Schwab. Darum gelten

«**Jeder muss seine Pflichten wahrnehmen, damit der Nächste in der Transportkette seine Aufgabe erfüllen kann.**»

Hans Schwab

künftig die gleichen Dokumente – egal ob das Gefahrgut auf der Strasse oder auf der Schiene transportiert wird.

Gemäss Hans Schwab braucht es zwei Säulen, um die Sicherheit beim Transport von Gefahrgütern weiter zu verbessern. «Zu den technischen Anforderungen gehört beispielsweise der Einsatz von Wagen mit so genannten Crashpuffern. Die organisatorischen Anforderungen sind Verbesserungen in der Ausbildung, bei den Frachtbriefen sowie bei der Sicherheit», sagte Schwab.

### Gegenseitige Kontrolle.

Klaus Hill, Gefahrgutbeauftragter von SBB Cargo, legte dar, welche Prüfungen SBB Cargo bei der Annahme von Gefahrgutwagen durchführt. «Absender und Beförderer sind auf gegenseitige Kontrollen angewiesen, damit allfällige Mängel bei der Gefahrgutbeförderung sicher erkannt und frühzeitig eliminiert werden können», sagte Hill. Beispielsweise sei der Befüller verantwortlich, dass sowohl der Tank wie auch die Ausrüstungsteile in einem technisch einwandfreien Zustand seien. «Wir als Beförderer prüfen, ob der Tank keine offensichtlichen Beschädigungen aufweist», erklärte Hill die Rollenteilung.

Wichtig bei den Prüfungen ist eine zweckmässige Dokumentation. Der Gesetzgeber legt fest, dass Prüfungen zu dokumentieren sind. Falls bei einem Transport ein Mangel festgestellt wird – wenn beispielsweise eine Warntafel am Verblasen ist –, informiert SBB Cargo den Kunden darüber. Solche Hinweise belegen, dass die Prüfungen des Beförderers funktionieren. «Erst wenn

der Kunde eine Rückmeldung zur Mängelbehebung gemacht hat, können wir intern den Vorgang abschliessen. Das sieht unser Qualitätssystem so vor», sagte Klaus Hill.

## Anforderungen an die Zukunft.

Ausgewählte Änderungen der Vorschriften für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), die für Absender von Gefahrgut von Bedeutung sind:

- Die Neuerungen treten ab 1. Januar 2005 in Kraft. Es gilt eine Übergangsfrist bis 30. Juni 2005; im Frachtpapier muss allerdings vermerkt sein, wenn noch die alten Vorschriften angewendet werden.
- Zugelassen sind nur noch Gefahrzettel mit Nummern. Die alten Gefahrzettel ohne Nummer in der unteren Ecke verfallen.
- Gefahrgutbeauftragte müssen überprüfen, ob im Betrieb ein Sicherheitsplan vorhanden ist.
- Es werden Massnahmen für die Sicherung (Security) von Gefahrguttransporten eingeführt.
- Die Tabelle der Gefahrgüter wurde ergänzt, und Fehler wurden korrigiert.
- Für «Limited Quantities» gibt es eine vereinfachte Regelung bezüglich der Verpackungsgrössen.
- Im Frachtpapier waren bisher nur die Sprachen Deutsch und Französisch zugelassen; neu wird auch Englisch akzeptiert.
- Leere Kesselwagen, Tankcontainer usw. müssen im Beförderungspapier gleich deklariert werden wie bei einem Volltransport.
- Wenn der Tankcode bereits angeschrieben ist, entfällt die Ladegutanschrift für Kesselwagen und Tankcontainer, sofern eine wechselnde Verwendung zugelassen ist.
- Zusätzlich sind für solche Tanks zukünftig die anwendbaren Sondervorschriften TC, TE und TA aussen am Tank anzugeben. Diese Codes geben Hinweise auf die Bauart der Tanks (zum Beispiel auf eine bestimmte Wärmeisolierung). Die Übergangsvorschriften können sich hierbei bis in das Jahr 2010 erstrecken.

## Neuer Leitfaden zur Sicherung.

Im Bereich Sicherung (Security) hat die zuständige Arbeitsgruppe – darunter Vertreter der Verlade, der Transporteure sowie der Empfänger – einen Leitfaden entwickelt, der mit den Aufsichtsbehörden abgestimmt wird. Der Leitfaden umfasst Empfehlungen wie die Prüfung, ob neue Geschäftspartner zuverlässig sind, die ordnungsgemässe Sicherung und Beleuchtung bei zeitweiligem Abstellen von Gefahrguttransporten innerhalb von Terminals; Vorrichtungen, Ausrüstungen oder Systeme zum Schutz gegen Diebstahl eines Zuges, eines Waggons oder dessen Ladung und so weiter.

Der Leitfaden ist ab Mitte Dezember verfügbar unter:

- ▶ [www.astag.ch](http://www.astag.ch)
- ▶ [www.sgci.ch](http://www.sgci.ch)

Text: Martin Radtke. Foto: Tobias Sutter



## Von den **Bahnposten** zur Postbahn.

**Anfang August ist die fast 150-jährige Ära der begleiteten Bahnpostwagen zu Ende gegangen. Bewegte Anfangszeiten, Jahre des Booms und ein langsamer Niedergang haben ihre Geschichte geprägt. Trotzdem: Die Post fährt weiterhin Bahn.**

Als im Jahre 1847 mit der «Spanisch-Brötli-Bahn» zwischen Zürich und Baden die erste Zuglinie der Schweiz in Betrieb genommen wurde, brach auch für die Post ein neues Zeitalter an: Nicht nur die Passagiere wechselten von der Postkutsche auf die Bahn, auch die Briefe und Pakete wurden dem neuen Transportmittel anvertraut. Die Zürcher Postverwaltung traf mit

der Betreiberin der Strecke Zürich–Baden, der Schweizerischen Nordostbahn NOB, eine Vereinbarung. Danach hatte die NOB gegen eine jährliche Entschädigung von 1600 Franken täglich einmal pro Richtung 3 Zentner Posteffekten zu befördern und gleichzeitig einen «Condukteur» mitzuführen, der die Postsendungen im Gepäckwagen überwachte.

Wesentlich fortschrittlicher ging es zu jener Zeit in England zu und her. Hier verkehrten seit 1838 fahrende Postbüros. Die Engländer hatten schon früh erkannt, dass die Bearbeitung der Sendungen während der Fahrt einen grossen Zeitgewinn mit sich brachte. England ist das Geburtsland der so genannten Bahnposten. In der Schweiz sollte es noch bis 1857 dauern, ehe

die erste Bahnpost auf der Strecke Zürich–Brugg eingesetzt wurde. Dabei handelte es sich um eigens für die Unterwegssortierung gebaute Wagen mit Stückgutraum, Sackabteil und Büro-raum. Die ersten 24 dieser Bahnpostwagen gehörten noch den Bahnen selber. 1866 kaufte sie ihnen die Post ab und betrieb sie fortan als Privatwagen. An diesen Eigentumsverhältnissen wurde während der ganzen Bahnpostära nichts mehr geändert.

### Nächtliche Gefahr.

Obwohl die tagsüber verkehrenden Postwagen ein modernes Arbeitsmittel waren und die Auslieferungszeiten verkürzten, drängte die Post bald auf Nachtverbindungen. Dagegen sträubten sich die Bahnen lange; nach einem nächtlichen Unfall mit einem Dampfschiff auf dem Walensee fürchtete man sich vor den Gefahren der Dunkelheit. Erst mit der Eröffnung der Gotthardlinie 1882 wurde die erste Nachtverbindung in Betrieb genommen; auf der Strecke Zürich–Bern dauerte es sogar bis 1888. Für die Bahnpostbeamten hiess

## « Die Bahnen sträubten sich gegen Nachtfahrten: Man fürchtete die Gefahren der Dunkelheit. »

dies: Arbeit bei Kerzenschein oder im schwachen Licht von Petroleum- oder Gaslampen. Die Einführung des elektrischen Lichts 1891 war deshalb ein wichtiger Meilenstein in der Geschichte der «Bahnposten».

### Boom und Wende.

Das System der Bahnposten, die übrigens immer in Personen- und nicht in Güterzügen mitgeführt wurden, entwickelte sich mit dem Ausbau des Bahnnetzes kontinuierlich. Seinen Höhepunkt erlebte es in den Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts: Zwischen 1962 und 1964 zähl-

te die Post 650 «fahrende Mitarbeiter»; an jedem Werktag rollten 1130 begleitete Bahnpostwagen, grösstenteils mit Unterwegssortierung, sowie zusätzlich 300 unbegleitete Bahnpostwagen über das Schweizer Schienennetz. Das Jahr 1964 brachte jedoch die Wende: Die Postleitzahlen wurden eingeführt, und damit war die Basis für die automatische Briefsortierung gelegt. Nach und nach ersetzte die Verarbeitung in den Briefpostzentren jene in den Bahnposten. Die Einstellung der Nachmittagszustellung der Post trug das ihre dazu bei, dass die Anzahl der Bahnposten laufend reduziert wurde. Am Schluss blieben nur noch 42 Kurse übrig, hauptsächlich auf der Nord-Süd- und der Ost-West-Achse. In diesen Nacht- und Frühposten wurden vor allem Zeitungen und Frühposten sowie fehlgeleitete oder verspätete A-Post-Briefe sortiert, wodurch die Zustellung am gleichen Tag sichergestellt war. Das System hat sich zwar bewährt, doch es musste – nicht zuletzt aus Kostengründen – im vergangenen Sommer einer moderneren Logistik weichen. Einzig auf den Strecken Bern–Brig/Brig–Bern und Chur–Klosters bleiben die Bahnposten bis auf weiteres bestehen, weil keine andere Lösung möglich ist.

### Zusammenarbeit bleibt bestehen.

Dieser Entscheid bedeutet nach 150 Jahren zwar das Aus für 42 Bahnposten, nicht jedoch für die Zusammenarbeit zwischen der Bahn und der Post: Im letzten Frühjahr hat sich SBB Cargo gegen ihre Mitbewerber durchgesetzt und eine Ausschreibung der Post für alle Bahndienstleistungen in den kommenden beiden Jahren gewonnen. Dank diesem Erfolg wird SBB Cargo weiterhin für den wohl ältesten Bahnkunden der Schweiz tätig sein und täglich 90 Ganzzüge mit Brief- und Paketpost zwischen den Verarbeitungszentren befördern. Nebst einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis war die eingespielte Zusammenarbeit zwischen SBB und der Post mitentscheidend für den Zuschlag – never change a winning team.

Text: Ursula Homberger. Fotos: Museum für Kommunikation, Alain D. Boillat



Zusammenarbeit auch ohne Bahnposten: Never change a winning team.

## Moderner Internet-Auftritt www.sbbcargo.com

**Der Internet-Auftritt von SBB Cargo bietet jetzt Zugang zu mehr Informationen und hat ein komplett neues Gesicht erhalten.**

Neben den gewohnten Informationen über Produkte und Dienstleistungen sind neu auch Informationen zu den Ländergesellschaften in Italien (SBB Cargo Italia) und Deutschland (SBB Cargo Deutschland) hinzugekommen. Alle Seiten können über die Hauptnavigation am linken Rand erreicht werden. Verschiedene Service-Elemente – sie sind rechts platziert – ermöglichen den direkten Zugriff auf oft genutzte Seiten. So kann das Cargo-Informationssystem (CIS) via CIS online von jeder Seite aus mit nur einem einzigen Klick aufgerufen werden (vergleiche Seite 21).

### Produkte-Finder und Guided-Tours.

Neu in die Website integriert wurden zwei kleine Helfer, die einen raschen Überblick über die Dienstleistungen und Services von SBB Cargo bieten. Über den Produkte-Finder können neue oder bestehende Kunden rasch herausfinden, welches Produkt von SBB Cargo für ihr Transportbedürfnis zur Verfügung steht. Mit Hilfe der Guided-Tours erklärt SBB Cargo den Ablauf eines Transportes oder die Möglichkeiten des CIS.

Daneben wurden weitere Verbesserungen umgesetzt: Beispielsweise kann jede Seite über die Druckfunktion bequem und ohne störende Inhalte gedruckt werden. Die Funktion «Kontakt» – auf allen Seiten immer an der gleichen Stelle platziert – ermöglicht, einfach mit SBB Cargo in Kontakt zu treten. Die Hilfefunktion bietet eine Volltextsuche über die Inhalte aller Seiten.

In den kommenden Wochen werden zusätzliche Funktionen aufgeschaltet.

► [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)



## Einmal Forch–Antananarivo einfach, bitte.

**Einst war Kurt Schrotberger Bauleiter bei der SBB. Heute hilft der Pensionär afrikanischen Eisenbahnen auf die Räder – mit Material von Schweizer Bahnen.**

Andere pensionierte Bähnler sammeln Modelleisenbahnen, Kurt Schrotberger sucht richtige. Anfang Jahr erhielt er einen Anruf von der Forchbahn: Ob er für alte Triebwagen – Schmalspur – Verwendung habe? Schrotberger sah sich die Sache an, klärte ab und sagte zu. Die Triebwagen durchquerten ein letztes Mal die Stadt Zürich und wurden von SBB Cargo nach Basel transportiert. Nach dem Umlad auf ein Binnenschiff gelangten die rot-weißen Wagen nach Antwerpen, wo sie auf ein Seeschiff umgeladen wurden, um schliesslich auf die Schienen des ebenfalls schmalspurigen Eisenbahnnetzes von Madagaskar gestellt zu werden. Wenn alles nach Plan läuft, sind sie ab Weihnachten als S-Bahn von Antananarivo, Madagaskars Hauptstadt, unterwegs.

1998 wurde die SBB gefragt, ob sie altes Schienenmaterial für Madagaskar spenden wür-

de. «Man wusste, dass ich mich für das Ausland interessiere, deshalb landeten solche Anfragen jeweils bei mir.» Schrotberger war damals Leiter der Bauregion Bern. Er hatte auch schon die tansanische Staatsbahn mit Rat und Personal unterstützt, arbeitete einst einige Monate in Südafrika und mehrere Jahre im Auftrag der SBB am Forschungsinstitut des internationalen Eisenbahnverbandes in Utrecht.

### Weiterbildung gegen Perfektionismus.

Das Ganze begann mit einem Entwicklungshilfeprojekt für die Landwirtschaft im Süden Madagaskars. Die Projektleiter realisierten, dass es nicht genügt, wenn die Bauern höhere Ernten einholen: Sie müssen diese auch zu den Märkten bringen können. Dazu benutzen sie die FCE (Chemin de Fer Fianarantsoa–Côte Est), die noch die französischen Kolonialherren gebaut haben.

Ihr Zustand ist schlecht, aber: «Man kann selbst auf hundertjährigen, abgenutzten Gleisen noch fahren, wenn man nur langsam genug fährt», sagt Schrotberger. Es entgleist halt hier und da ein Wagen.

«Erst nach mehreren Transporten wussten wir genau, wo wir die Schienen am besten zersägen und in die Container laden sollten, damit das Zusammensetzen in Madagaskar mit dem dort vorhandenen Werkzeug möglich wurde», sagt Schrotberger. Er konnte mit den alten SBB-Schienen zwei Gleisarbeiter in den afrikanischen Inselstaat schicken. Für sie war es eine Weiterbildung der besonderen Art. «Manchmal hat mich bei der SBB der Perfektionismus meiner Leute gestört», sagt Schrotberger: «Wir vergessen vor lauter Maschinen, dass wir Hände haben.» In Madagaskar sahen seine Mitarbeiter, wie man improvisiert. Schienen von Hand verlegt. Ent-

gleiste Wagen ohne hydraulische Maschinen wieder aufgleist: Man schichtet unter den entgleisten Rädern eine kleine Rampe auf und fährt über diese wieder in die Schienen. Nach zwei, drei Stunden kann die Fahrt weitergehen.

### Von der Schreibmaschine bis zur Lok.

Heute ist Kurt Schrotberger pensioniert und als Fachmann in dem Zweimannprojekt für die Auswahl des gespendeten Materials zuständig. Das waren zuerst einmal Schienen. Doch nicht nur Schienen sind gefragt, sondern alles, was ein Bahnbetrieb braucht, «von der Schreibmaschine bis zum Rollmaterial».

Von diesem Projekt erfuhr auch die Forchbahn. Sie stellt ihr Rollmaterial auf Niederflur um und war froh, einen Abnehmer für die alten Triebwagen zu finden. Diesmal ist nicht die FCE Abnehmerin, sondern die Hauptstadt Antananarivo

« Wir vergessen  
vor lauter Maschinen, dass  
wir Hände haben. »

Kurt Schrotberger

im Norden des Landes, die ein neues Verkehrssystem braucht. Der Bürgermeister von Antananarivo, der gerade in Deutschland weilte, konnte das Geschenk persönlich in Zürich entgegennehmen, bevor es auf seine Meeresreise geschickt wurde.

Selber war Schrotberger übrigens nie in Madagaskar. «Ich helfe, das Material in der Schweiz zu beschaffen, und schickte Gleisarbeiter, als ich noch bei der SBB war. Doch ich bin Ingenieur und kann keine Maschinen bedienen. Ich hätte Hemmungen, nach Madagaskar zu fahren, wenn ich dort nicht nützlich sein kann.»



**Kurt Schrotberger**, 61, liess sich an der ETH in Zürich zum Bauingenieur ausbilden und arbeitete in Studentenjahren bereits bei der Bahn – als Getränke- und Sandwichverkäufer. 1968 bis 2001 war er für die SBB tätig, zuletzt als Leiter der Bauregion

Bern und Teamleader Fahrbahn/Geomatik im Anlagemanagement. Diese Anstellung wurde 1970/71 unterbrochen, als Schrotberger in Johannesburg für die Südafrikanischen Eisenbahnen arbeitete. Seit seiner Pensionierung organisiert und leitet er Reisen – unter anderem, wie könnte es anders sein, Bahnsafaris.

Text: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister

## Digitale Schaltzentrale.



Foto: Michael Blum

**Auftrag erteilen, Ware versenden, Rechnung erhalten: alles elektronisch.**

**CIS, das Informationssystem von SBB Cargo, vereinfacht die Abwicklung eines Transports für Auftraggeber wie Auftragnehmer.**

Ein Kunde will Frachtgut verschicken. Über die Grenze hinweg, von Deutschland nach Italien beispielsweise. Selbstverständlich sitzt er in einem Büro, das mit Telefon, Telefax und ausreichend Kugelschreibern, Bleistiften und Radiergummis ausgerüstet ist. Aber am liebsten möchte er weder den Telefonhörer noch Papier zur Hand nehmen, sondern allein Computertastatur und Maus.

Mit der Schnittstelle zum Cargo Informationssystem (CIS) von SBB Cargo ist das möglich. Und zwar nicht nur innerhalb der Schweiz, sondern neu im ganzen Angebotsgebiet von SBB Cargo.

Das CIS, das als CIS online über die Website von SBB Cargo aufrufbar ist, ist die digitale Schaltzentrale von SBB Cargo. Alle Transportaufträge, Züge, Wagen, Container und Waren werden hier erfasst und zentral gesteuert. Dieser Prozess wird europaweit durch das Mobile-Outdoor-Gerät unterstützt. Mit diesem modernen und robusten Handheld erfassen die regionalen Produktionsteams von SBB Cargo vor Ort die Zugdaten und Verfügbarkeit der Wagen. Via GPRS werden die Daten übermittelt und in

das CIS eingespeist. So ist einerseits SBB Cargo jederzeit über Aufenthalt und Auslastung ihrer Güterzüge im Bilde, kann ihre Abläufe optimieren und Kosten sparen. Andererseits stehen diese Informationen den Kunden – Absendern wie Empfängern – rund um die Uhr über CIS online zur Verfügung.

Die Erfahrung zeigt, dass die Möglichkeit, von der Auftragsvergabe bis zur Rechnung online zu kommunizieren, geschätzt wird. Innerhalb der Schweiz besteht diese Möglichkeit nämlich bereits seit 2001. Anfangs wurden 4 Prozent der Aufträge elektronisch vergeben, heute sind es gegen 50 Prozent. Der Informationsaustausch zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer erfolgt über Internet oder mittels des speziellen Datenaustauschformats Edifact und ist, mit Ausnahme des Güterfahrplanes, nur für Kunden zugänglich und deshalb passwortgeschützt. SBB Cargo ist der erste Anbieter in Europa, der ein solches System im grenzüberschreitenden Güterverkehr anbietet.

► [www.sbbcargo.com/cis](http://www.sbbcargo.com/cis)



# Know-how, Networking und **Espressi.**

## Roberto Martignoni kennt als Leiter der Verkaufsagentur Mailand von SBB Cargo auf dem italienischen Markt die Spielregeln im Süden.

Roberto Martignonis Arbeitstage beginnen mit Brioche, mit Espresso an der Bar im Zentrum von Mailand. Der Schweizer bewegt sich seit mehr als zehn Jahren versiert auf dem Mailänder Wirtschaftsparkett und kennt die Gepflogenheiten der italienischen Kultur – besonders die in Italien eigene Verhandlungstaktik mit den Kunden. Martignoni, der seit langem für SBB Cargo in Italien arbeitet, wohnt im Tessin. «Eine ideale Kombination», sagt der Leiter der Verkaufsagentur. «Ich arbeite in einer pulsierenden Wirtschaftsmetropole, und abends geben mir die Ruhe und die Landschaft in Giubiasco einen anderen Rhythmus.»

### Die gute Bahn.

Der Kundenpflege räumt er oberste Priorität ein. Dabei erweisen sich die durchgehenden Transportleistungen von Deutschland nach Italien und umgekehrt als Wettbewerbsvorteil. «SBB und SBB Cargo im Speziellen sind ein Synonym für Qualität. Mit diesem positiven Image gelingt es mir und meinem Team, Geschäfte abzuschliessen», sagt Martignoni. Kein leichtes Unterfangen, sind doch das italienische Transportgewerbe und die Unternehmen mit einer «Strassentransportkultur gross geworden», wie es Martignoni nennt. Wenig Gleisanschlüsse und Standorte bei Autobahnausfahrten sind keine

Seltenheit. «Kreativität ist für uns ein Muss», sagt Martignoni. Seit September bietet SBB Cargo beispielsweise von Desio in die Schweiz und retour mehrmals in der Woche Züge an, die in Italien eine Lieferung bis zum gewünschten Standort mit dem Lastwagen sicherstellen. «Wir haben ein grosses Logistik-Know-how», betont er und weiss, dass neue Kunden allein mit soliden, flexiblen Dienstleistungen zu gewinnen sind.

### Das andere Netz.

Durch Qualität positiv auffallen öffnet in Italien Türen. «Dank marktgerechter Preise und einer pünktlichen, flexiblen sowie effizienten Leis-

tung steigt das Vertrauen in das Bahntransport-system», sagt Martignoni. «Networking, persönliche Beziehungen und eine stete Beobachtung der wirtschaftlichen und politischen Entwicklung sind ebenso bedeutend.» Regelmässig besucht Martignoni Events der Handelskammer, trifft Leute von Branchenverbänden, steht mit Vereinen oder Unternehmen in Kontakt oder bespricht sich mit Logistikfreunden aus Rom.

Zuhören, Vertrauen schaffen – so wirkt er auch nach innen. Zu den wichtigsten Terminen am Tag zählt mitunter die Kaffeepause kurz vor 10 Uhr. Die sieben Teammitglieder treffen sich bei der Kaffeemaschine. Man erzählt von den Herausforderungen im täglichen Geschäft, tauscht Erfahrungen aus, diskutiert. «Ich kann

« Ich kann meine Leute gezielter unterstützen, wenn ich spüre, wo die Schwierigkeiten sind. »

Roberto Martignoni

meine Leute gezielter unterstützen, wenn ich spüre, wo Schwierigkeiten sind», sagt Martignoni. Er hört zu, nimmt auf. Er, der sich seinen Job ohne Natel, ohne direkte Kontakte und ohne Informatik nicht mehr vorstellen könnte. Auch zu Hause. Im Internet surfen entspannt ihn. Vorzugsweise sucht er Informationen über Afrika. Ein Kontinent, der in ihm stille Sehnsucht weckt. Mit seiner Familie bereiste er Kenia, Tansania, Somalia und Senegal. Und die Küche Italiens? «Certo!» Ein guter Risotto milanese geht Roberto Martignoni über alles. «Aber das», sagt er lachend, «sieht man auch.»

**Roberto Martignoni**, 38, hat vor seinem Eintritt 1990 bei der SBB bereits im Speditionsgeschäft gearbeitet. Seine SBB-Laufbahn startete der gebürtige Tessiner als Kundenbetreuer bei der damaligen Generalvertretung in Mailand. Ab 1997 beteiligte er sich an verschiedenen Projekten im Hinblick auf den Markteintritt von SBB Cargo in Italien. Seit dem 1. Januar 2004 betreut er mit seinem Team am Sitz in Mailand die Bahngeschäfte von SBB Cargo. Er lebt mit seiner römischen Frau und der vierjährigen Tochter in Giubiasco bei Bellinzona.

Text: Susanne Perren. Foto: Hansjörg Egger



## 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

## Customer Relationship Management (CRM)

### Verkauf CH (ohne Tessin)

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

### Verkauf CH Region Tessin/Italien

SBB Cargo  
Via Vittor Pisani 7  
20124 Milano  
Italia  
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  
1700 Fribourg  
Schweiz  
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  
50678 Köln  
Deutschland  
Tel. +49 (0)221 390 18 05  
Fax +49 (0)221 390 18 18  
deutschland@sbbcargo.com

### Verkauf Frankreich

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

### Kombinierter Verkehr

Postfach  
4065 Basel  
Schweiz  
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  
4002 Basel  
Schweiz  
Tel. +41 (0)61 226 60 60  
Fax +41 (0)61 226 60 30  
info@chemoil.ch

## Rollmaterialunterhalt

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

# Familienplanung.

**Zum ersten Mal kommen alle unsere Töchter gemeinsam in Fahrt.**

Was braucht es, um den pünktlichen, zuverlässigen und sicheren Transport des Raffinerieabfallprodukts Benzol vom italienischen Tre-cate ins deutsche Mannheim zu garantieren? Vor allem eine logistische Meisterleistung, die wir gemeinsam mit unseren Tochterfirmen ChemOil Logistics, SBB Cargo Italia und SBB Cargo Deutschland erbringen. Es ist dies gleichzeitig das erste Mal, dass sich SBB Cargo einer solchen Herausforderung in Zusammenarbeit mit all ihren Töchtern stellt. Und mit Sicherheit nicht das letzte Mal.

[www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)