

# cargo

**Stahl in Rollen.** ThyssenKrupp verschickt Stahlcoils für die italienische Autoindustrie auf der Schiene. 6

**Eisen flüssig.** SBB Cargo transportiert im Saarland 1400 Grad heisses Rohmetall. 10

**Schrott.** Der führende Schweizer Recyclingbetrieb setzt auf die Bahn. 14

**Eisen plastisch.** Bernhard Luginbühls Monumentalkunst verlangt besondere Betreuung. 16



**Schotter. 4**

Neue Plattform. Neue Inserate. Neuer Terminal. Und weitere Neuigkeiten.

**Vom Ruhrpott zur italienischen Autoindustrie. 6**

SBB Cargo verlängert seine Transportachse für Stahlcoils.

**Synergien nutzen. 9**

Carte Blanche für Moreno Krattiger, Geschäftsführer der Panlog AG.

**Flüssigeisen auf Reisen. 10**

SBB Cargo transportiert im Saarland Rohmetall bei 1400 Grad über 20 Kilometer.

**Zeitgewinn am Lago Maggiore. 12**

Dank der neuen Re 484 ohne Lokwechsel – trotz unterschiedlicher Schienennetze.

**Schrott, geschreddert, auf die Schiene. 14**

Der führende Schweizer Recyclingbetrieb setzt auf SBB Cargo.

**Kunstwerke reisen erste Klasse. 16**

Bernhard Luginbühls Plastik ist schwer und sperrig und verlangt besondere Transportlösungen.

**Höllentracht. 17**

ChemOil transportiert heissen Schwefel.

**Kundenbetreuer. 18**

Eduard Loew leitet den Verkauf Schweiz von SBB Cargo.

**Titelbild:** 20 Kilometer zwischen Hütte und Werk, dazwischen muss das flüssige Eisen transportiert werden. Im Bild ein Torpedowagen im Saarstahl-Werk in Völklingen vor dem Entladen. Foto: Hansjörg Egger.

**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 2|05.** Juli 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.



## «Der Transport von Produkten der stahlverarbeitenden Industrie ist eine Kernkompetenz von SBB Cargo.»

Liebe Leserin, lieber Leser

SBB Cargo hat an der transport logistic in München Persönlichkeiten aus der Logistikbranche zusammengebracht, die in unseren Podiumsdiskussionen über neuste Entwicklungen der grenzüberschreitenden Güterbahn debattierten. Diese und die zahlreichen Gespräche an unserem Stand der bedeutendsten Fachmesse lassen sich wie folgt zusammenfassen: Geschätzt werden die Marktöffnung des Bahngüterverkehrs, weil die neue Konkurrenzsituation die Anbieter zu besseren Leistungen anspornen, wie auch unsere Pionierleistung der grenzüberschreitenden Transportverantwortung aus einer Hand auf der Nord-Süd-Achse.

Der Transport von Produkten der stahlverarbeitenden Industrie ist eine Kernkompetenz von SBB Cargo. Darum ist Stahl das Hauptthema im vorliegenden *cargo*. Seit Jahren arbeiten wir eng mit Swiss Steel zusammen. Moreno Krattiger, Geschäftsführer der Panlog AG, des Logistikunternehmens von Swiss Steel, fordert in seinem Beitrag, dass Geschäftspartner unternehmensübergreifend Synergien nutzen sollen (Seite 9).

Ein weiteres Schwergewicht der Stahlindustrie ist ThyssenKrupp. Das Unternehmen hat sich zu unserer grossen Freude entschieden, gewalzten Stahl für die Autoproduktion in Norditalien mit SBB Cargo zu transportieren. Seit Anfang Mai fahren wöchentlich mindestens zwei Stahlzüge mit Coils aus dem Ruhrgebiet nach Süden (ab Seite 6). Mit diesen Transporten hat SBB Cargo die Transitstrecke Deutschland–Italien bis hinauf ins Ruhrgebiet verlängert. Zudem hat SBB Cargo

die Grundlage geschaffen für den Einzelwagenverkehr ab dem Ruhrgebiet.

Seit Anfang April fährt SBB Cargo für die Firma Saarstahl flüssiges Eisen. Täglich pendeln neun Zugpaare zwischen Hochofen und Stahlwerk. Beide Produktionsstätten haben kein Lager – produziert wird direkt in den Güterwagen. SBB Cargo sorgt dafür, dass die Logistikkette für das 1400 Grad Celsius heisse Ladegut nie abreisst. «Der Flüssigeisenverkehr ist einer der sensibelsten, den wir haben», beschreibt Wolfgang Wainer, Leiter Verkehrswirtschaft bei Saarstahl, die Bedeutung dieses innerdeutschen Transports (ab Seite 10).

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.

Ihr

**Paul Wittenbrink**

Leiter Marketing & Sales

## Neue Cargo Domino-Plattform.

**SBB Cargo und der Verein spediBeo haben in Thun eine neue Plattform für das Produkt Cargo Domino eröffnet.**

SBB Cargo und Transportunternehmen des Vereins spediBeo bieten Kunden ohne Gleisanschluss im Berner Oberland mit der neuen Plattform Thun eine echte Alternative zum reinen Strassentransport an. SBB Cargo organisiert den Transport auf der Schiene aus der ganzen Schweiz nach Thun und die Feinverteilung mit Lastwagen von Thun direkt vor die Tür der Kunden.

## Einkaufswagen werden zu Güterzügen.

**SBB Cargo hat im Mai ihre erste Inseratekampagne in der Schweiz gestartet. Diese zeigt auf überraschende Weise die Leistungen des Unternehmens für die Schweizer Bevölkerung.**

Auf den Inseraten sind keine Lokomotiven oder Güterwagen zu sehen. Stattdessen wird auf überraschende Weise die Fracht gezeigt, welche für die Bevölkerung meist unsichtbar in durchfahrenden Güterzügen verborgen ist. Mit der Kampagne will SBB Cargo aufzeigen, welche konkreten Leistungen hinter abstrakten Zahlen wie «jährlich 58 Millionen beförderte Gütertonnen» oder «10 Milliarden Tonnenkilometer» stecken.

Die Anzeigenmotive zeigen bekannte Transportgüter wie Roheisen oder Mineralöl, aber auch Kleiderkollektionen oder prall gefüllte Einkaufswagen von Schweizer Grossverteilern. Begleitet vom Slogan «Rechnen Sie mit uns», kommen acht Sujets zum Einsatz.

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

Rechnen Sie mit uns. SBB CFF FFS Cargo

**Für Ihren täglichen Einkauf: SBB Cargo.**

Gütertonnen und Tonnenkilometer, konkret.

Foto: Guy Perrenoud



Bundesrätliche Weihe.

## Neuer Terminal für die Westschweiz.

**Mitte April wurde in Chavornay, Kanton Waadt, der erste Terminal für den kombinierten Verkehr in der Westschweiz in Betrieb genommen.**

Bundesrat Moritz Leuenberger hat die moderne Umschlagplattform für Container und mobile Behälter eingeweiht. Der 30 000 Quadratmeter grosse Terminal Terco hat vier Gleise und ist günstig in einem industriellen Entwicklungsgebiet zwischen Yverdon und Lausanne gelegen. Nach einer Einführungszeit sollen zunächst dreimal wöchentlich Containerzüge zwischen Chavornay und Basel-Kleinhüningen verkehren.

## Fachveranstaltung für die Mineralölbranche.

**ChemOil Logistics, ein Tochterunternehmen von SBB Cargo, hat die Mineralölbranche Mitte April zu einer Tagung eingeladen und über aktuelle Entwicklungen informiert.**

ChemOil verfolgt das Ziel, die Fachleute der Mineralölbranche regelmässig an einen Tisch zu bringen, um gemeinsam aktuelle Fragen zu diskutieren. An der Tagung hat Christoph Gabrisch, Leiter der Geschäftsentwicklung Fahrzeuge bei SBB Cargo, dargelegt, was sich beim neuen Wagenverwendungsrecht durch die angestrebte internationale Vereinheitlichung ändern wird. Arnold Berndt, stellvertretender Sektionsleiter Güterverkehr im Bundesamt für Verkehr, informierte über Grundlagen, Wirkungen und Entwicklungen bei den Trassenpreissubventionen. Und Barbara Schoch vom Kunden Service Center zeigte auf, dass die Administration sich markant vereinfachen lässt, wenn Kunde und Güterbahn die Transportdaten elektronisch miteinander austauschen.

Foto: Thomas Stutz



Aushub auf die Schiene: Basel St. Johann.

## Aushubtransporte auf der Schiene.

**SBB Cargo transportierte von Februar bis Mai 2005 rund 80 000 Tonnen Aushubmaterial von der Novartis-Baustelle in Basel nach Rümlang.**

Täglich transportierte SBB Cargo 1000 Tonnen Aushubmaterial von der Grossbaustelle von Novartis in Basel St. Johann nach Rümlang im Kanton Zürich, wo die Eberhard Recycling AG Anlagen zur Aufbereitung von Bodenmaterial betreibt. Dank der Nutzung der Schiene konnte die Strasse um rund 5600 Lastwagenfahrten entlastet werden.

SBB Cargo und die auf Tiefbau und Boden-sanierung spezialisierte Eberhard Recycling AG mit Sitz in Kloten haben bereits bei mehreren Grossprojekten erfolgreich zusammengearbeitet. Das Areal in Basel St. Johann und die Anlage in Rümlang sind mit Anschlussgleisen ausgestattet, sodass der durchgehende Bahntransport eine praktische, ökologische und kostengünstige Lösung darstellt.

Der Novartis-Hauptsitz Basel St. Johann mit seinen zahlreichen Forschungs-, Produktions- und Verwaltungsgebäuden wird über die nächsten Jahre in einen Campus des Wissens umgestaltet.



Foto: Robert Sprang

Reges Interesse an öffentlichen Fachdiskussionen: hier kombinierter Verkehr.

## Starke Präsenz an Fachmesse.

**SBB Cargo und ChemOil Logistics präsentierten an der transport logistic, einer der bedeutendsten Fachmessen, ihr Angebot. Die Besucherinnen und Besucher interessierten sich vor allem für die öffentlichen Diskussionen und Kundenlösungen.**

SBB Cargo hat sieben öffentliche Diskussionsforen organisiert. Persönlichkeiten aus verschiedenen Branchen debattierten vor einem interessierten Publikum die jüngsten Entwicklungen des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs. Vor allem die Tatsache, dass SBB Cargo auf der Strecke Deutschland-Schweiz-Italien Transportdienstleistungen aus einer Hand anbietet, fanden Zuspruch.

Die Vielfalt und die Komplexität der Logistikleistungen, die SBB Cargo für ihre Kunden erbringt, wurden mit grossflächigen Kundenlösungen dargestellt. SBB Cargo kündigte an der Messe an, dass weiterhin in effizientere Logistikketten investiert werde: In Duisburg, Deutschland, konnte soeben eine neue Plattform eröffnet werden. Eine neue Plattform ist auch für Turin, Italien, vorgesehen. Sie soll bis Dezember in Betrieb gehen.

# Die **Stahlachse** dehnt sich aus.



## Die Coils-Transporte für die ThyssenKrupp Stahl AG haben die Achse Deutschland–Italien von SBB Cargo bis ins Ruhrgebiet verlängert. Mit der Schaffung einer neuen Plattform in Duisburg setzt SBB Cargo einen weiteren Meilenstein in der Nord-Süd-Strategie.

Mindestens zwei Mal pro Woche rollt er durch die Schweiz nach Italien, der neue SBB Cargo-Ganzzug aus dem Ruhrgebiet. An Bord über 1000 Tonnen des Stoffs, aus dem die Träume sind – Autoträume, elegant geformt, brillant lackiert, sportlich motorisiert. Doch am Anfang steht das Coil, jene grosse, 15 bis 25 Tonnen schwere Rolle Stahl, die zwar gewichtig, aber äusserst sensibel ist. Feuchtigkeit und Druck hält man besser von ihr fern; transportiert wird sie deshalb in spezialisierten Stahlwagen, den «Shimmns». Die Coils aus dem Ruhrgebiet stammen von Europas grösstem Rohstahlhersteller, der ThyssenKrupp Stahl AG in Duisburg. Dass sie heute den ganzen Weg bis ins norditalienische Desio auf der Schiene mit SBB Cargo zurücklegen, ist der Tatsache zu verdanken, dass

SBB Cargo in Zusammenarbeit mit ihren Tochtergesellschaften von Deutschland bis Italien durchgehende Züge anbietet.

### Mustergültiges Konzept.

«Wir wollten einen Partner, der auf der ganzen Relation, also von A bis Z, die Verantwortung trägt», begründet Dieter Lindenblatt, Direktor der ThyssenKrupp Stahl AG, die Entscheidung zugunsten von SBB Cargo. Den «Flickenteppich» im internationalen Verkehr mit den verschiedensten beteiligten Gesellschaften erachtet er als nicht mehr zeitgemäss. Dass SBB Cargo die volle Transportverantwortung trägt, bedeutet für ihn eine neue Ausgangslage, die für die Zukunft massgebend sein wird. «Die Stahlindustrie», sagt Lindenblatt, «hat ein brennendes Interesse

### SBB Cargo – Partner für Wasser und Schiene.

Stahlproduzenten in Nordeuropa, die ihre Produkte nach Norditalien transportieren wollen, können zwischen verschiedenen Logistikketten wählen. Sind die Produktionsstätten beispielsweise unmittelbar am Wasser gelegen, werden die Güter oft auf dem Rhein nach Basel gebracht, dort auf die Bahn umgeschlagen und dann nach Süden gefahren. Dieser Weg kann auch das Bedürfnis eines günstigen Zwischenlagers erfüllen. In anderen Fällen ist es für Kunden vorteilhafter, für die ganze Strecke die Bahn zu benützen. SBB Cargo bietet für beide Logistikwege optimale Lösungen an.

an einer zuverlässigen und leistungsfähigen Bahn.» Dass dies nicht bloss ein Lippenbekenntnis ist, lässt sich am Modalsplitt von



ThyssenKrupp-Direktor Dieter Lindenblatt.

ThyssenKrupp ablesen: Sie transportiert heute 40 Prozent ihrer Güter auf der Schiene, weitere 40 Prozent auf dem Wasserweg und 20 Prozent auf der Strasse.

Noch ist der Coils-Transport von ThyssenKrupp jung, doch er ist ohne nennenswerte Pro-

« Wir wollten einen Partner, der auf der ganzen Relation von A bis Z die Verantwortung trägt. »

Dieter Lindenblatt

bleme angelaufen. Dies, obwohl ihn Lindenblatt als anspruchsvoll bezeichnet. Anspruchsvoll deshalb, weil die Sendungen schadensfrei transportiert werden und zur vereinbarten Zeit ankommen müssen, damit die Versorgung der Kunden ►



**Schwergewichtig und sensibel: Coils, hier beim Umlad in Desio.**

sichergestellt ist. Anspruchsvoll aber auch, weil die beiden Ganzzüge aus einzelnen Wagen von vier verschiedenen Produktionsstandorten aus dem Raum Bochum und Dortmund zusammengestellt werden müssen. Die Dortmunder Eisenbahn bündelt im Auftrag von SBB Cargo die Wagen und überführt sie nach Köln-Eifelort. Hier werden sie von SBB Cargo Deutschland übernommen. In Basel gehen sie an die Mutterge-

sellschaft über und für das letzte Stück auf der Schiene zwischen Chiasso und Desio an Tochter SBB Cargo Italia. Auf der Plattform Desio werden die Coils in Lastwagen umgeschlagen und den Empfängern auf der Strasse zugestellt.

#### **Neue Plattform in Duisburg.**

Von Deutschland bis Italien durchfahrende Stahlzüge gehören seit Mai 2004 zum Angebot von SBB Cargo; mit der Saarstahl AG konnte ein grosser Kunde für dieses Konzept gewonnen werden. Saarstahl transportiert hauptsächlich Walzdraht aus dem Saarland in die Region südlich des Comersees. Mit dem ThyssenKrupp-Verkehr ist SBB Cargo nun wesentlich weiter in den Norden Deutschlands vorgestossen. Um zusätzlichen Verladern dieser Region einen problemlosen Umschlag ihrer Güter auf die Bahn und einen raschen und zuverlässigen Transport Richtung Süden zu ermöglichen, errichtet SBB Cargo gegenwärtig in Duisburg eine Plattform.

An dieser Schaltstelle, die über 36 000 Quadratmeter gedeckte Lagerfläche, offene und gedeckte Gleisanlagen sowie moderne Umschlagseinrichtungen verfügt, können Güter wie Stahl in allen Formen, Papier, Handelswaren auf Paletten, Bigbags oder Holz angeliefert werden. SBB Cargo organisiert den Umlad sowie den Transport entweder nach dem Door-to-Door-



**SBB Cargo, neu bis Duisburg.**

Konzept (inklusive Vorlauf und Nachlauf auf der Strasse) oder von Bahnhof zu Bahnhof. Für die Übergabe von leeren oder beladenen Waggons arbeitet SBB Cargo mit der ortsansässigen Duisport rail zusammen.

Im norditalienischen Desio steht den Empfängern eine ähnliche Anlage zur Verfügung. Bis Ende 2005 soll in Turin eine weitere Plattform entstehen, die von SBB Cargo bedient wird. Damit rücken die deutschen Stahlproduzenten und die italienische Automobilindustrie – Coil und Traumwagen – noch näher zusammen.

**Text: Ursula Homberger. Fotos: Uwe Niehuus, Hansjörg Egger.**

## **SBB Cargo Deutschland neu in Duisburg.**

Im Zuge der Erweiterung ihrer Dienstleistungen bis ins Ruhrgebiet verlegte SBB Cargo in Deutschland ihren Sitz auf Anfang Juni 2005 von Köln nach Duisburg. Mit diesem Schritt will SBB Cargo der Bedeutung der Plattform Duisburg gerecht werden und Personal, Lokomotiven und Know-how so nahe wie möglich an der verladenden Wirtschaft des «Ruhrpotts» stationieren.

Die neue Anschrift lautet:

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



# Durch Partnerschaften Synergien nutzen.



## Moreno Krattiger

ist Geschäftsführer der Panlog AG, die zur Swiss Steel gehört. Panlog wahrt die logistischen Interessen der Produktionsbetriebe an den verschiedenen Standorten. Kernkompetenzen sind Warenflüsse der Beschaffungs-, Lager-, Distributions- und Recyclinglogistik. Jährlich bewegt Panlog von und nach der Schweiz 2,5 Millionen Tonnen Material auf Schiene, Strasse und Wasser.

Swiss Steel hat sich mit der Integration zweier Stahlwerke in Deutschland Anfang dieses Jahres zum international tätigen Stahlkonzern entwickelt. Die heutige Produktionskapazität der vier Stahl-, sechs Walzwerke und drei Blankstahlbetriebe beträgt 2,5 Millionen Tonnen Stahl pro Jahr. Der Konzern beschäftigt 5300 Mitarbeiter und erzielt einen Umsatz von 2,5 Milliarden Franken pro Jahr.

Panlog will seine Transporte wesensgerecht ausführen und die spezifischen Stärken des jeweiligen Verkehrsträgers optimal nutzen. Langfristige Partnerschaften sollen neue Lösungen hervorbringen. Diese müssen sich – nebst den vorrangig betriebswirtschaftlichen Aspekten – an den Kriterien «hohe Dienstleistungsqualität», «angepasste Werklogistik» und «Umweltverträglichkeit» orientieren.

Die Kostensensitivität der Rohstoffe und die Vielfalt unserer Produktpalette stellen an die Flexibilität und die Kontinuität der gesamten Logistikkette hohe Anforderungen. So gilt es in der Beschaffungslogistik, die Rohstoffe möglichst ohne Zwischenlagerung termingerecht an den Produktionsstätten verfügbar zu halten. Die Lager- und Distributionslogistik muss sicherstellen, dass

## « Synergien müssen unternehmensübergreifend genutzt werden. »

Moreno Krattiger

die durchgehenden Prozessabläufe und die integrierten Warenflussströme optimal genutzt werden. Denn am Ende des Herstellungsprozesses sollen die Produkte möglichst direkt und wiederum möglichst ohne Zwischenlagerung verladen werden können.

Auch Panlog ist mit verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, mit Restrukturierungen von Hauptverkehrspartnern oder mit Kapazitätsengpässen einzelner Verkehrsträger konfrontiert. Trotzdem brauchen wir Lösungen, die über die Landesgrenzen hinaus wirken und unseren Bedürfnissen einer qualitativ hochwertigen Just-in-time-Lieferung entsprechen.

### Kreative Lösungen.

Um diesen Herausforderungen in einem wachsenden und kostensensiblen Marktumfeld Rechnung zu tragen, müssen Synergien innerhalb der Swiss-Steel-Gruppe und zusammen mit unseren Geschäftspartnern unternehmensübergreifend genutzt werden.

Ein Beispiel dafür ist die Vereinbarung von SBB Cargo mit Panlog für Rangiertätigkeiten am Bahnhof Emmenbrücke, wo bei Swiss Steel die meisten Tonnagen bewegt werden. Panlog ist auf eine äusserst flexible Zustellung und Aufgabe der Bahnwagen auf dem Firmenareal angewiesen. Durch die kreative Lösung kann Panlog nun die Rangierinfrastruktur besser nutzen und das Rangierpersonal zweckmässiger einsetzen. Das Ergebnis ist eine noch grössere Flexibilität. Im Gegenzug konnte SBB Cargo die Kostenstruktur variabler gestalten. Dadurch ist eine Win-Win-Situation entstanden.

### Enge Partnerschaften.

Nach der Expansion von Swiss Steel konzentriert Panlog sich im Moment auf Bündelungen der Transportvolumina, den optimierten Einsatz der Transportpartner, die konsequente Nutzung moderner Kommunikationsmittel, die Harmonisierung von Arbeitsprozessen und die Integration angewandter IT-Systeme. Wir verfolgen damit das Ziel, auch unter geänderten Bedingungen ein leistungs- und wettbewerbsfähiger Stahllogistiker zu bleiben. Um dieses Ziel zu erreichen, brauchen wir enge Partnerschaften mit kundenorientierten Transportdienstleistern, die uns durch individuelle und spezialisierte Logistikalösungen echte Mehrwerte schaffen.

Unser Transportgut und die Bahn sind traditionell eng miteinander verbunden. Panlog ist daher auf eine gute Zusammenarbeit und eine hohe Dienstleistungsqualität der Bahntransportpartner angewiesen. Der weitere Ausbau des Open Access und die Bemühungen der europäischen Bahnen, sich den neuen Anforderungen des Marktes anzupassen, verfolgen wir sehr aufmerksam. Denn Panlog will auch in Zukunft Effizienzsteigerungen bei den Güterbahnen konsequent nutzen.

Foto: Robert Sprang



# Flüssiges Eisen auf Reisen.

**Lokomotivführer Marko Schwiontek schiebt den Stufenschalter nach vorn. Die Räder greifen, und die Lokomotive fährt langsam an. Gut sichtbar hängt im Führerstand das Notfallblatt. Neben dem Begriff Ladung steht «erwärmter flüssiger Stoff» – eine sehr neutrale Bezeichnung für das 1400 Grad Celsius heisse Roheisen, das Schwiontek transportiert.**

Die Lokomotive des Typs Re 421 zieht sechs so genannte Torpedowagen, das Gesamtgewicht beträgt 2112 Tonnen. Jeder Wagen ist mit 160 Tonnen flüssigem Eisen beladen. Auf den sechzehn Achsen ruht ein zigarrenförmiger Behälter, der doppelwandig mit Schamottsteinen ausgekleidet ist. Die Wandstärke wird regelmässig

überprüft. Ist eine Steinwand zu dünn, muss der Wagen zum Nachmauern in die Revision.

Schwiontek fährt für SBB Cargo von der Firma Dillinger Hütte, Dillingen, ins knapp 20 Kilometer entfernte Stahlwerk der Firma Saarstahl in Völklingen. Für das Beladen schiebt die betriebseigene Rangierlokomotive mit grosser

Präzision einen Wagen nach dem andern unter die Befüllstation. Ein armdicker Strahl flüssigen Eisens ergiesst sich in den Laderaum. Damit keine Verunreinigungen und vor allem kein Wasser in die Behälter gelangen können, wird jede Luke mit einem Deckel geschlossen. Das Rangierteam formiert die Torpedowagen zu einem Zug, der



und der Saarstahl AG) hat kein Lager und produziert an 365 Tagen während 24 Stunden Roheisen. Auch das Stahlwerk der Saarstahl in Völklingen ist auf die Beschickung rund um die Uhr angewiesen. «SBB Cargo stellt sicher, dass die Transportkette nie abreißt», sagt der 34-Jährige.

**Im Herzen der Stahlindustrie.**

«Der Transport zwischen dem Hochofen und dem Stahlwerk ist einer der sensibelsten Verkehre, die wir haben», sagt Wolfgang Wainer, Leiter Verkehrswirtschaft bei der Saarstahl AG. «Dieser Verkehr verbindet die zwei Herzen der Stahlerzeugung: Der Hochofen ist das Herz für die Roheisenproduktion, das Stahlwerk ist der Taktgeber für die nachgeschalteten Walzwerke.» Wolfgang Wainer ist mit der Qualität und der Leistung von SBB Cargo sehr zufrieden. Die

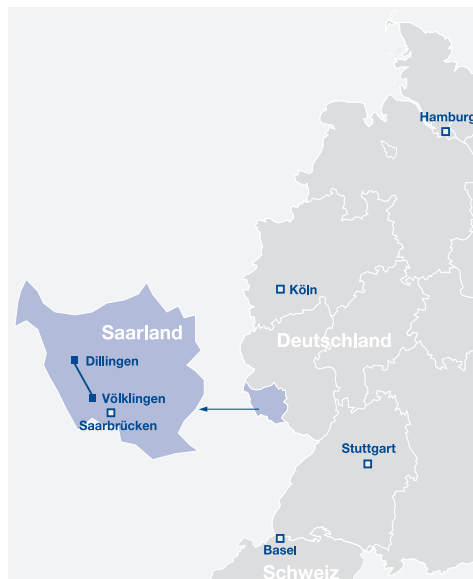
« SBB Cargo stellt sicher, dass die Transportkette nie abreißt. »

Andreas Freymuth

Schweizer Güterbahn sei ein potenter Partner, dem man vertrauen könne. Ausschlaggebend für die Auftragsvergabe an SBB Cargo waren die Konditionen und die guten Erfahrungen mit den Stahltransporten nach Norditalien. Seit Mai 2004 fährt SBB Cargo für Saarstahl wöchentlich zwei Ganzzüge in Richtung Süden. ▶

**Eisen und Stahl.**

Zur Herstellung von Eisen braucht es Eisenerz, Koks, Kalk und viel Energie. Diese Grundrohstoffe werden heute aus Südamerika (Eisenerz) und Frankreich (Koks, Kalk) importiert. Die Energie stammt vorwiegend aus Kohlekraftwerken der Region, die örtliche Kohle und Kohle aus Frankreich und Polen verbrennen. Roheisen enthält 3,5 bis 4,5 Prozent Kohlenstoff. Es ist daher spröde und erweicht beim Erhitzen sofort. Im Stahlwerk wird aus dem Roheisen Stahl. Dazu werden störende Begleitelemente reduziert und andere Stoffe beigegeben. Die genauen Rezepturen gehören zu den bestgehüteten Betriebsgeheimnissen des jeweiligen Stahlwerks.



20 Kilometer zwischen Hütte und Werk.



Wagenmeister kontrolliert Wagen und Bremsen, schliesslich gibt die Leitstelle die Erlaubnis für den Transport der «Suppe», wie das Flüssigeisen hier in der Umgangssprache heisst.

Seit Anfang März fährt SBB Cargo diesen anspruchsvollen Transport. Marko Schwiontek kennt inzwischen jeden Schotterstein, lässt sich das aber nicht anmerken, und fährt hochkonzentriert seine heisse Ladung. Täglich verkehren neun Zugpaare. «Die grosse Herausforderung ist die hohe Zuverlässigkeit», sagt Andreas Freymuth, Teamleiter Saarland von SBB Cargo in Deutschland. Das Eisenwerk Rogesa GmbH (Gemeinschaftsunternehmen der Dillinger Hütte



Schweizer Lok mit deutschem Flüssigeisen. Unterwegs zwischen Dillingen und Völklingen.



Präzisionsarbeit: Die Torpedowagen werden beladen.



Bürgt für Sicherheit: Andreas Freymuth.

### Eisen in den Adern.

Bei SBB Cargo ist Andreas Freymuth verantwortlich für die Dienstpläne und die Durchführung der Flüssigeisentransporte. SBB Cargo hat eigens dafür in Völklingen ein Team mit rund zwei Dutzend Mitarbeitenden aufgebaut. «Als Saarländer bin ich fast mit Eisen in den Adern aufgewachsen», sagt er. Früher hat er als Lokführer die «Suppe» noch selber gefahren und kennt daher alle Abläufe wie kaum ein anderer. Unermüdlich setzt er sich dafür ein, dass die hohen Sicherheitsstandards auch dann penibel genau eingehalten werden, wenn für die Mannschaft alles schon längst Routine ist. «Pünktlichkeit ist hier enorm wichtig. Hätten wir eine Verspätung von wenigen Minuten, würden wir das sofort dem Kunden melden», sagt Freymuth. So ist in Völklingen immer eine Reservelokomotive stationiert, und ein Mitarbeiter muss innert 30 Minuten im Einsatz sein, wenn er Bereitschaftsdienst hat.

Draussen ziehen kleine Orte vorbei, im Hintergrund ein bewaldeter Hügel mit Ausbruchmaterial der Ensdorfer Kohlegrube. Lokomotivführer Schwiontek hat dafür keinen Blick übrig. Er schaut nach vorn und meldet der Leitstelle über Funk schon bald, dass das Flüssigeisen am Anrollen ist. Ein Ankunftsgleis wird ihm zugeteilt, und Schwiontek bringt den Zug zum Stillstand. Das Rangierteam bringt die Wagen kurze Zeit später auf das Werkgelände. Ein Hebekran entfernt die Deckel, Wagen um Wagen wird zur Entladestation geschoben. Der Entlader sitzt im Kontrollhaus direkt bei der Entladestation. Ferngesteuert kippt er die Behälter horizontal, das Flüssigeisen fließt in die bereitgestellte Pfanne. Sie ist über 5 Meter hoch und fasst den Inhalt eines ganzen Wagens.

Marko Schwiontek sieht nicht, wie ein riesiger Haken die Pfanne mit dem Flüssigeisen in die Höhe hebt und in den Ofen zur Weiterverarbeitung kippt. Er ist bereits wieder auf dem Weg nach Dillingen – diesmal mit vier leeren Wagen.

Text: Martin Radtke. Fotos: Hansjörg Egger.

## Doppelter Gewinn in L



### SBB Cargo festigt ihre Pionierrolle im Zweigleisverkehr: Dank der neuen Zweigleisverbindungen in Luino erstmals ohnedies damit verbundenen Rangierma

«Wo wir früher mehr als eine Stunde lang rangiert haben, fahren wir heute nach einem kurzen Halt ohne Lokwechsel bereits weiter. Die Schnittstellen sind abgebaut, der ganze Transportablauf ist vereinfacht und beschleunigt worden», freut sich Rudolf Scheibler, der neue Leiter der Tochtergesellschaft von SBB Cargo in Italien. Um sich vom neuen Transportkonzept ein Bild zu machen, setzte er sich kürzlich im norddeutschen Duisburg persönlich in den Güterzug und

luino.



## Alle im europäischen Eisenbahntromlokomotive Re 484 fährt ohne Lokomotivwechsel und die Lösser direkt durch.

begleitete die Container und Wechselaufleger bis ins italienische Gallarate. Achtzehn Stunden dauerte die Fahrt. Rudolf Scheibler war beeindruckt. «Dank den grenzüberschreitenden Lokomotiven wird der Aufenthalt an den Landesgrenzen kürzer, und Rangiermanöver werden eingespart.»

### Erste Güterbahn ohne Lokwechsel.

Mit dem neuen Einsatzkonzept ist SBB Cargo die erste europäische Güterbahn, die ohne

## Technische Daten der Re 484.

Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Maximale Leistung	5,6 MW
Maximale Anfahrzugkraft	300 kN
Gewicht	85,6 t
Stromsysteme	15 kV AC, 16,7 Hz 3 kV DC
Zugsicherungssysteme	Schweiz, Italien
Länge über Puffer	18 900 mm
Breite	2978 mm

Lokwechsel Güter von der Schweiz nach Italien transportiert. Der Grund für diese Pionierleistung liegt in der neuen Zweistromlokomotive Re 484. Sie kann dank den technischen Ausrüstungen auf dem italienischen wie auf dem schweizerischen Schienennetz fahren. Bisher musste die Schweizer Lokomotive im italienischen Grenzbahnhof Luino abgehängt und durch eine italienische ersetzt werden. Seit April 2005 pendeln zwölf Zweistromlokomotiven zwischen dem Tessiner Kantonshauptort Bellinzona und dem lombardi-

« Wo wir früher mehr als eine Stunde lang rangiert haben, fahren wir heute ohne Lokwechsel weiter. »

Rudolf Scheibler

schen Gallarate. Insgesamt hat SBB Cargo achtzehn Lokomotiven aus dieser Serie bestellt.

### Pünktlicher und zuverlässiger.

Der Vorteil für die Kunden liegt auf der Hand. Mit dem Einsatz der neuen Lokomotive braucht es im stark belasteten Luino keine Rangierleistungen mehr. Dies ist besonders wichtig, weil der unbegleitete kombinierte Güterverkehr im alpendurchquerenden Verkehr das High-Quality-Produkt darstellt, wie Thomas Senekowitsch, Leiter der Produktionsregion Chiasso, betont: «Dabei ist es von grösster Bedeutung, namentlich an den Grenzen mit durchgehenden Ressourcen zu arbeiten. Das Resultat: Wir können pünktlicher und zuverlässiger produzieren und uns damit markant von unseren Mitbewerbern unterscheiden.»

Für den Güterverkehr ist dieser südlichste Streckenteil der Produktionsachse Duisburg-Köln-Basel-Goldau-Bellinzona-Gallarate/Novara von grosser strategischer Bedeutung. «Neben Chiasso ist der Übergang via Luino der wichtigste Grenzübergang von der Schweiz nach

Italien», bestätigt Rudolf Scheibler. Für den kombinierten Verkehr ist Luino der wichtigste Grenzübergang im ganzen Alpenraum. Rund 30 Prozent der Güter von SBB Cargo gehen bei Luino über die Grenze. In Chiasso sind es ungefähr 55 Prozent und in Domodossola 15 Prozent.

### Investitionen in die Infrastruktur.

Um das Nadelöhr Luino zu entschärfen, haben auch die italienischen Infrastrukturbehörden, die Rete Ferroviaria Italiana RFI, namhafte Investitionen getätigt. Eine fortschreitende Teilautomatisierung des Bahnhofs Luino, der Ausbau einer bestehenden Kreuzungsstation zwischen Luino und Laveno, die Profilerweiterung zwischen Laveno und Sesto sowie eine neue Umfahrlinie von Sesto Calende machten es möglich, die Streckenkapazität und die Flexibilität in Italien deutlich zu erhöhen. Das sorgt für einen stabileren Produktionsablauf. Die Zweistromlokomotive könnte künftig auch über die Grenzpunkte Chiasso und Domodossola eingesetzt werden, falls der Markt dies erfordert. Thomas Senekowitsch: «SBB Cargo macht sich für diese Einsätze bereit.»



**Rudolf Scheibler**, 38, ist seit Anfang Mai 2005 Leiter von SBB Cargo Italia. Zuvor war er dreizehn Jahre lang in einem internationalen Transport- und Logistikunternehmen im kombinierten Verkehr tätig. Zuletzt war er für dessen Tochtergesellschaften in Italien verantwortlich. Rudolf Scheibler ist verheiratet, hat drei Kinder und lebt in Italien.

Text: Susanne Wagner. Fotos: TI-Press, Daniel Wietlisbach.



## Vom Kugelschreiber bis zum Panzer.

**Der Primus unter den Schweizer Recyclingbetrieben verlagert seinen Eisenschrottversand stärker auf die Schiene. Seit kurzem führt SBB Cargo für ihn Blockzüge von Kaiseraugst zum Grossraum Mailand. Mit dem Service ist man «rundum happy».**

Die Thommen AG hat ihr Domizil direkt gegenüber dem Bahnhof Kaiseraugst, Kanton Aargau. Der Schienenanschluss ist für sie von existenzieller Bedeutung. Denn das landesweit führende Recyclingunternehmen mit Grossschredderanlage wickelt vier Fünftel seiner ausgehenden Eisenschrottsendungen mit SBB Cargo ab.

Das Kerngeschäft, die Demontage und Verarbeitung metallhaltiger Güter, unterteilt sich in

Stahl und Buntmetall. Zerstückelt werden Objekte aller Art, «vom Kugelschreiber bis zum Panzer», sagt Direktor Stephan Thommen, 45, der die Firmenleitung vor drei Jahren von seinem Vater René übernahm. Zum Kundenstamm zählt auch die SBB. Für sie entsorgt und verschrotet die Thommen AG jährlich 150 Personen-, aber auch viele Güterwagen, (Rangier-)Loks, Drehgestelle und Radsätze.

Das Arbeitspensum des Unternehmens, das

zusätzliche Dienstleistungen wie Dekontaminationen erbringt, ist bemerkenswert: Pro Werktag werden 1200 Tonnen zerkleinert, sortiert und für den Schmelzofen bereit spedit. Im selben Zeittakt treffen dort etwa 120 Truckladungen mit ausgedienten Nachschubgütern ein. Der Fuhrpark umfasst 5 eigene Lastwagen, 250 Container und 150 Mulden, dazu stehen 13 Fahrzeuge unter Vertrag. Drei davon sind auf Altschrotttransporte spezialisiert.

## Weit verzweigte Gruppe.

Seit 1953 ist der Stammsitz der Thommen AG in Kaiseraugst. Das operative Geschäft des siebzigköpfigen Familienbetriebs ruht auf zwei Hauptpfeilern: einer Schrottschere mit 850 Tonnen Schneidkraft und einer 2000-PS-Schredderanlage, die stündlich maximal 80 Tonnen Rohfutter wie Altautos schluckt, zerstückelt, sortiert und Schmelzofen-kompatibel ausscheidet. Dabei fallen bis zu 25 Prozent – oder jährlich rund 18 000 Tonnen – unverwertbare nichtmetallische Stoffe an. Sie gehen an in- und ausländische Verbrennungsanlagen.

Zur Thommen-Gruppe gehören drei Schweizer Firmen und eine deutsche Firma; zudem ist sie massgeblich an drei weiteren schweizerischen Betrieben beteiligt. Ihr Portfolio umfasst Eisenschrott, Nichteisenmetalle, Elektronik-, Kühlgeräte, Boiler, Kabel, Weissblech, Haushaltsaluminium, Aludosen, Asbest, Leuchtstoffröhren und Batterien. Die Elektroniksparte reicht von der elektrischen Zahnbürste über TV-Sets und PCs bis zur Waschmaschine. Das Arbeitsspektrum schliesst neben der Wertstoffrückgewinnung (Kupfer, Eisen, Alu, Gold, Nickel) die Schadstofffrachtung (Batterien, Akkus, PCB-haltige Kondensatoren, Quecksilberschalter, Selentrommeln etc.) ein.

Der Rohstoffeinzugsbereich erstreckt sich auf die gesamte Schweiz und Süddeutschland. Die Art der Lieferanten ist breit gefächert. «Sie gehören diversen Branchen und Betriebsgrössen an, von der Minispenglerei bis zum Maxikonzern», sagt Thommen. Das aufbereitete Buntmetall geht exklusiv, der Stahlschrott nur noch zu 20 Prozent

## « SBB Cargo führt für uns Züge mit Eisenschrott von Kaiseraugst zu Stahlwerken im Grossraum Mailand. »

Stephan Thommen

per Lastwagen an die verarbeitende Industrie in der Schweiz, Deutschland, Italien, Luxemburg und Frankreich.

### Ganze Züge nach Italien.

Bisweilen kommt im Eisenschrottexport auch die Rheinschiffahrt zum Zuge. Eigens dafür bewirtschaftet die Thommen AG einen Umschlagkomplex im 15 Kilometer entfernten baselstädtischen Hafen Kleinhüningen. Alle Vorläufe dorthin macht SBB Cargo. Doch das ist nicht alles: Seit Anfang 2005 führt sie monatlich zwei bis drei Züge mit zwanzig Wagen à 50 Tonnen Eisenschrott von Kaiseraugst zu Stahlwerken im Grossraum Mailand.



Schrott ist sein Geschäft: Stephan Thommen.

«Der Aufbau des Neugeschäfts wurde dank SBB Cargos Ganzzügen möglich», sagt Thommen. «Die Abwicklung per Wagenladungsverkehr wäre zu kostspielig gewesen.» Nach anfänglichen Koordinationsproblemen zwischen Trenitalia und SBB Cargo sei er mit dem Service «rundum happy».

Die weltweite Verknappung und consequente Preissteigerung von Stahl hat nicht nur den Umsatz der Produzenten, sondern auch einen Recyclingboom angekurbelt. Die «Ex-und-hopp»-Mentalität ist der Kreislaforientierung gewichen. Dasselbe gilt, wenngleich in geringerem Umfang, für Buntmetalle. Der Schrotthandel floriert – und mit ihm Spezialfirmen wie die Thommen AG. Ihr Massedurchsatz ist in den letzten fünf Jahren um ein Drittel angeschwollen; in der Elektroniksparte schlugen sogar plus 60 Prozent zu Buche.

Der Ansturm verschrottungsreifer Elektronikgerätschaft erklärt sich mit verkürzten Produktlebenszyklen – Thommen: «Wir entsorgen schon moderne Plasmafernseher» – und der gesetzlichen Verpflichtung des Handels zur kostenlosen Rücknahme. Angesichts dieser Entwicklung platzt Thommens Unternehmen aus allen Nähten: Der Futterberg für den Schredder, der 70 Prozent des Eingangsmaterials zerkleinert und sortiert, strebt zusehends gen Himmel.

### Noch mehr auf die Schiene.

Um der wachsenden Herausforderung Herr zu werden, will die Thommen AG Mitte 2005 eine zweite Anlage in Betrieb nehmen. Das 16 000-Quadratmeter-Areal mit zwei Hallen und Gleisanschluss liegt nur einen Kilometer weiter nach Osten. Während die Eisenverarbeitung am Hauptsitz verbleibt, wird sich der Entlastungspunkt auf die Sparten Buntmetalle und Elektronik konzentrieren.

Jetzt erwägt Thommen, auch einen erheblichen Teil seines Rohschrottbezugs von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

Text und Fotos: Wilf Seifert.



Das Auto von gestern ist der Rohstoff für morgen: Schrottverlad in Kaiseraugst.



## Auch titanische Schrottplastiken reisen gern.

**Was Bernhard Luginbühl erschafft, sprengt jede Norm. Doch auch weniger schwergewichtige Kunstwerke sind eine besondere logistische Herausforderung.**

Der 76-jährige Berner Künstler Bernhard Luginbühl ist ein Freund grosser Formen, kein Freund grosser Worte. Auf die Frage, wie er mit Transportproblemen umgehe, verweist er lediglich auf eine Fotografie. Sie zeigt Luginbühl im Jahr 1972 am Bahnhof Hindelbank vor einem Zug mit sieben offenen Wagen, beladen mit unförmigen Eisenteilen. Eine Ladung Schrott auf den ersten Blick, doch der «Schrott» ist in Wirklichkeit Kunst: Bestandteile von Skulpturen auf dem Weg nach Berlin zu einer Luginbühl-Ausstellung in der Neuen Nationalgalerie.

Bernhard Luginbühl wurde seit den 1950er-Jahren vor allem durch seine massigen Eisen-skulpturen bekannt. Sie tragen Namen wie «Punch», «Bulldog», «Elefant», oder solche aus der griechischen Mythologie: «Sisyphos», «Grosser Zyklus», «Atlas».

«Luginbühls Plastik», sagte einst Jean Tinguely über seinen Freund, «ist an Ort stabilisierte

Dynamik, und damit sprengt sie die Statik.» Doch manchmal muss auch das Stabilisierte vom Ort bewegt werden; muss auch ein «Atlas», der die Welt auf seinen Schultern trägt, selbst weggetragen werden – «Atlas» befand sich unter den Werken für die Berliner Ausstellung.

### **Eine kleine Wissenschaft.**

«Logistik», sagt Hana Streicher, Restauratorin an der Neuen Nationalgalerie, «ist nach Sicherheit und noch vor den Umbauten der zweitwichtigste Kostenfaktor einer Ausstellung.» Logistische Überlegungen spielen deshalb in der Ausstellungsplanung von Anfang an eine Rolle. Kunsttransport ist eine kleine Wissenschaft mit eigenen Handbüchern, Fachtagungen und Expertenkontroversen. So gibt es spezielle Aufhängevorrichtungen mit verstellbaren Federn, mit denen Kunstwerke während der Fahrt vor Erschütterungen geschützt werden sollen. Manche

Experten meinen jedoch, dass gerade die durch die Aufhängung entstehenden Schwingungen den Werken am meisten schadeten.

1972 war Streicher noch nicht bei der Nationalgalerie. Aber sie war dabei, als das New Yorker Museum of Modern Art (MoMA), das weltweit bedeutendste Museum für moderne Kunst, im Sommer 2004 einen Teil seiner Sammlung in Berlin ausstellte. Die Nationalgalerie arbeitete dabei mit spezialisierten Spediteuren wie Hasenkamp zusammen. Hans-Ewald Schneider, Hasenkamp-Geschäftsführer, sagt auf die Frage, was an einem Kunsttransport besonders sei: «Ganz einfach: Wir dürfen uns keine Fehler leisten. Eine Schrankwand lässt sich ersetzen, Cézannes Meisterwerk «Fassnacht» nicht.»

Kunstwerke werden deshalb meistens in eigens gefertigten Kisten transportiert. Diese müssen nicht nur Erschütterungen auffangen, sondern auch Temperatur und Luftfeuchtigkeit



konstant halten. Und weil Kunstwerke nicht nur, in Tinguelys Worten, «die Statik sprengen», sondern auch jede Norm, ist es schon vorgekommen, dass Hasenkamp das Treppenhaus der Neuen Nationalgalerie nachbauen liess, um im Modell zu testen, wie sich ein Werk unbeschadet um die Ecken tragen lässt.

### Ein Engel für Sydney.

Einen der aufwändigsten Transporte für Bernhard Luginbühl hat SBB Cargo im Olympiajahr 2000 organisiert. Genauer gesagt: für die Familie Luginbühl. Im Rahmen der Olympischen Spiele wurden nämlich Werke von Bernhard Luginbühl, seiner Frau Ursi und seinen Söhnen Brutus, Basil und Iwan im Hafen von Sydney ausgestellt; die Monumentalskulptur «Australian

«Luginbühls Plastik ist an Ort stabilisierte Dynamik, und damit sprengt sie die Statik.»

Jean Tinguely

Angel» – 22 Tonnen schwer – blieb als Geschenk in Australien. Die Plastiken wurden für den Transport zerlegt und in Australien wieder zusammengesetzt.

Doch nicht immer lassen sich Kunstwerke zerlegen. «Manche Künstler werkeln einfach drauflos, ohne sich Gedanken über den Transport zu machen, andere achten von Anfang an darauf, dass eine Skulptur auch transportiert werden kann», sagt Hana Streicher von der Berliner Neuen Nationalgalerie. Das grösste Stück, das im Rahmen von «MoMA in Berlin» 2004 über den Atlantik geschafft werden musste, der 8 Meter hohe «Broken Obelisk» von Barnett Newman, sei zum Glück in drei Teile zerlegbar. Denn, so sagt Streicher – und das dürfte auch für Luginbühls urweltliche Skulpturen gelten –, meist verlange schon der Herstellungsprozess, dass grosse Werke in Einzelteilen gefertigt würden.



**Bernhard Luginbühl**, 76, lebt als freier Künstler, seit er mit 19 Jahren seine Bildhauerausbildung an der Kunstgewerbeschule Bern abgeschlossen hat. Bekannt wurde er vor allem durch die schweren Eisenskulpturen, die er seit 1953 geschaffen

hat. Zu seinen «Materialien» gehört neben Eisen in jüngeren Werken auch das Feuer. Luginbühl wohnt und arbeitet in Mötschwil nahe Burgdorf, Kanton Bern.

Text: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister.

## Flüssiger Schwefel auf der Schiene.



Foto: Hansjörg Egger

Höllische Fracht, sicher verpackt.

**In Zusammenarbeit mit ihrer Tochtergesellschaft ChemOil Logistics transportiert SBB Cargo flüssigen Schwefel durch die Schweiz. Der Schwefel ist dabei kochend heiss.**

Dieser «heisse Verkehr» findet seit Jahresbeginn regelmässig zwischen der Tamoil-Raffinerie in Collombey, Wallis, und dem Hersteller von Chemiezwischenprodukten SF-Chem in Pratteln bei Basel statt. Flüssiger Schwefel entsteht beim Raffinierungsprozess von Erdöl in einer modernen katalytischen Krackanlage, wie sie Tamoil seit letztem Jahr betreibt. Das seither vermehrt anfallende Nebenprodukt Schwefel wird von der SF-Chem in Pratteln zu Schwefelsäure verarbeitet. Diese dient als Basis für chemische Zwischenprodukte.

### Alles aus einer Hand.

«Künftig werden wir jährlich 6000 bis 8000 Tonnen Schwefel produzieren», sagt Stephan Haas, Leiter Logistik bei Tamoil. «Wir wollten diesen Verkehr auf die Schiene bringen, weil erstens sicherheitstechnische Gründe dafür sprechen und wir zweitens der Strasse diese zusätzlichen Transporte ersparen wollen.»

Die Temperatur des Transportguts – der Schwefel wird bei 135 bis 140 Grad abgefüllt und darf nicht unter 118 Grad abkühlen – stellt nicht nur zeitliche Anforderungen an

den Transport, sondern verlangt auch einen speziellen Transportbehälter. Da zwar das Tanklager der Raffinerie in Collombey über einen Bahnanschluss verfügt, nicht aber die Verladeanlage des Flüssigschwefels, drängte sich eine kombinierte Transportvariante Strasse-Schiene mit dem Horizontalumschlagsystem Cargo Domino auf. ChemOil liess einen Transportbehälter anfertigen, dessen Wände, Beschichtungen und Armaturen den hohen Temperaturen standhalten.

Für den Transport organisiert ChemOil den Vorlauf auf der Strasse zwischen Collombey und dem Bahnhof St-Triphon und in Zusammenarbeit mit SBB Cargo den Bahnweg nach Pratteln. Dafür sind gut 12 Stunden vorgesehen, sodass ein Rundlauf der Container innerhalb von 24 Stunden gewährleistet ist. Gegenwärtig zirkulieren drei Transportbehälter je einmal pro Woche; in einer späteren Phase ist ein zweiter Umlauf geplant.

ChemOil erbringt eine zusätzliche Dienstleistung: In der Tamoil-Raffinerie überwacht sie konstant den Tankfüllgrad und sorgt dafür, dass dieser nie den Maximalstand überschreitet. Für die Planung der Transporte ist ChemOil daher in stetigem Kontakt mit Absender und Empfänger.



## Im Zentrum die **Kunden.**

**Eduard Loew ist Leiter Verkauf Schweiz von SBB Cargo. Der Schnelldenker versteht sich darauf, Kunden in den Mittelpunkt zu stellen. Und seinem Team Impulse zu geben.**

Eduard Loew fokussiert die Kunden. Und seine vierzig Mitarbeitenden, die er bei ihren Aufgaben unterstützt. Im Moment gilt seine Aufmerksamkeit SBB Cargo. Kundennähe, Menschen, Engagement – Privates hat später wieder mehr Platz. Derzeit ist sein Tempo hoch. Seit Februar 2005 als Leiter Verkauf Schweiz von SBB Cargo im Einsatz, hat er analysiert und gleichzeitig Verbesserungen vorangetrieben. Unter Eisenbahnern gilt er als unbeschriebenes Blatt. «Ich bin ein Bahnfremder», sagt er. «Aber», ergänzt er sofort, «es geht immer darum, Kundenanforderungen zu verstehen und passende Lösungen anzubieten.» Dass ihm dies schnell und präzise gelingt, hat mit seinem Wissensdurst zu tun: «Ich habe früh gelernt, mein Glück selber in

die Hand zu nehmen und die wesentlichen Fragen zu stellen. Dabei liegen mir das Strategische und Konzeptionelle ebenso wie die Umsetzung.»

**« Es geht immer darum, Kundenanforderungen zu verstehen und passende Lösungen anzubieten. »»**

Eduard Loew

Er agiert zwischen Markt und Organisation – und dies unter spannenden Voraussetzungen. «Das Marktumfeld ist dynamischer denn je», skizziert

Eduard Loew die Ausgangslage. «Wir haben trotz wacher Konkurrenz auf Schiene und Strasse gute Karten in der Hand. Allein die Zulassung der Vierzigtöner erhöhte den Druck auf Bahntransportanbieter.»

### **Drei Ziele im Markt Schweiz.**

Den Grundstein für jede Kundenbeziehung legt das kompetente Verkaufsteam. Alle Aussenendienstmitarbeitenden verfügen über spezifisches Know-how, das sie für ihre Kunden einsetzen. Eduard Loew sieht seine Aufgabe darin, seine Mitarbeitenden zu unterstützen und die Dienstleistungen noch stärker auf den Markt auszurichten. «Ob einfache Transporte oder komplexe Distributionslösungen: Das Angebot von SBB Cargo

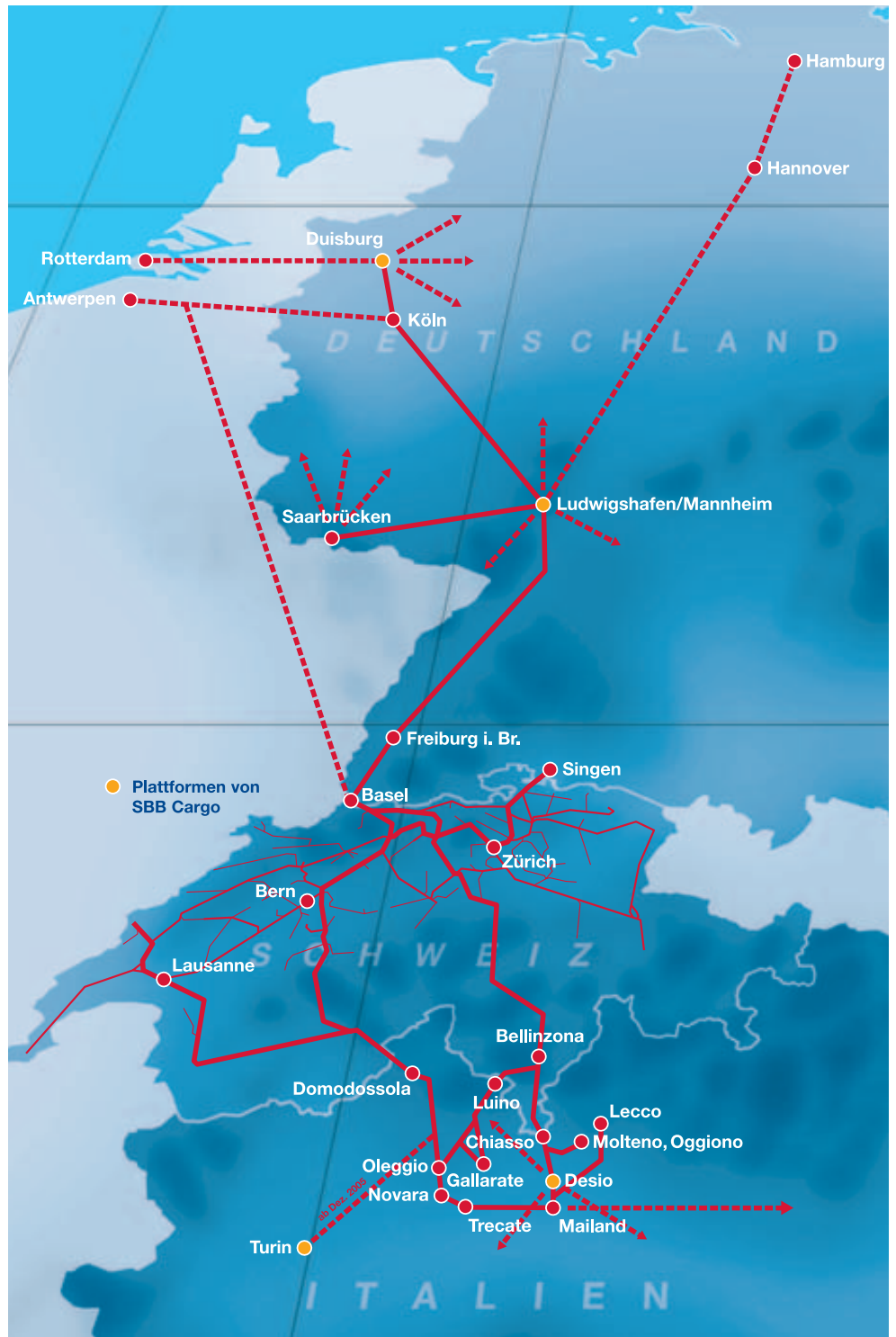
stimmt», sagt Loew. Doch könne in verschiedensten Bereichen optimiert werden. Solche Feinabstimmungen nimmt er an die Hand. Bezogen auf den Markt Schweiz, formuliert Eduard Loew drei Ziele: «Die Qualität halten, Grosskundenlösungen ausbauen und für Kunden ohne Gleisanschluss oder für kleine und mittlere Unternehmen Cargo Domino anbieten.»

**Mit Haut und Haar.**

Privat gibt sich Loew bescheiden. «Ich bin vielseitig», sagt er. Ihm ist Sport, insbesondere Ausdauersport, wichtig. Erlaubt es die Zeit, joggt er abends vom Büro nach Hause. Er spielt Musik und ist ein Hobbyhandwerker. «Das gibt positive Impulse und schafft Ausgleich.» Vorläufig dreht sich aber fast alles um die Bahn. «Ich bin mit Engagement dabei, und die Aufgabe ist spannend. Sehr sogar.»

**Eduard Loew**, 38, absolvierte das Nachdiplomstudium Unternehmensführung für kleine und mittlere Unternehmen an der Universität St. Gallen. Seine berufliche Laufbahn begann er bei einer Bank, der eine neunjährige Tätigkeit bei DHL in verschiedensten Funktionen folgte, unter anderem dem Mitaufbau und der Leitung des Key & Global Account Management sowie dem Product & Service Development. Zeitgleich hat er sich im Marketing- und Vertriebsmanagement weitergebildet. 1999 wechselte er zu einer Versicherung, für welche er das Business-to-Business-Geschäft neu ausrichtete. Zuletzt hielt Eduard Loew als operativer Leiter Marketing & Verkauf in der Geschäftsleitung Einsitz. Seit Februar 2005 ist er bei SBB Cargo als Leiter Verkauf Schweiz tätig. Eduard Loew ist Vater zweier Kinder und wohnt in Hofstetten, Solothurn.

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  
Tessin:  
Tel. 0800 864 360  
Fax 0800 864 361  
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

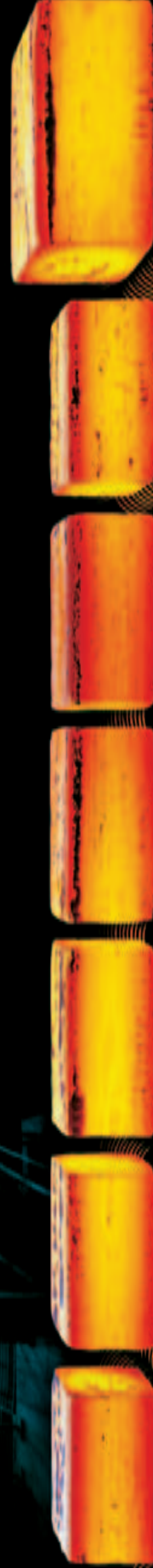
**Rollmaterialunterhalt:**

**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 mindestens 500 Mal so viel Stahl ans Ziel wie im Eiffelturm steckt. Sicher, zuverlässig und pünktlich. Rechnen auch Sie mit der besseren ökonomischen und ökologischen Bilanz Ihrer Logistik: [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)



Für den einzigen Nord-Süd-Transport aus einer Hand: SBB Cargo.