

goodnews.

JUNI 2012

Wir bringen jede Fracht in Bewegung.



Meisterfeier - 40 Jahre Swissterminal 4-7

Swissterminal & SBB Cargo stellen die Weichen 8-11

Was noch gesagt werden sollte 12-14

Crosstalk - Stimme aus der Vergangenheit 15

Combine.
Move.

swissterminal.

EDITORIAL

Roman Mayer
Präsident und Delegierter
des Verwaltungsrates
T +41 (0)61 906 45 00
roman.mayer@
swissterminal.com



Liebe Leserinnen und Leser

Zum vierzigjährigen Jubiläum haben wir viele Weichen frisch gestellt. Eine davon ist unser neuer Auftritt, der die Dynamik von Swissterminal nach innen und aussen perfekt präsentiert. Ein weiteres Produkt dieses Redesigns halten Sie gerade in Ihren Händen. Mit dem Kundenmagazin «goodnews» wollen wir Sie drei- bis viermal pro Jahr über die neusten Entwicklungen bei uns und in der Branche informieren. Mitzuteilen gibt es jeweils einiges. Aktuell zum Beispiel: Neben unserem Jubiläum führen wir einige Projekte ein, die interne Prozesse und Systeme weiter verbessern und ausbauen, einen Generationenwechsel an der Führungsspitze und einige interessante Nachrichten aus aller Welt. Ich bin sicher, es erwartet Sie eine spannende Lektüre. Anregungen und Kommentare zu «goodnews» können Sie uns via E-Mail senden - wir freuen uns über jede Reaktion.

Roman Mayer



HINTERGRUND

4 40 Jahre Swissterminal

WIE ALLES 1972 BEGANN UND 1992 NOCH LANGE NICHT ENDETE.

INHALT

INTERVIEW

8 Swissterminal und SBB Cargo

Schiene, Strasse und SBB - im Gespräch mit Nicolas Perrin.

WISSENSWERTES

12 Shortnews SQM bei Swissterminal

NEUIGKEITEN

14 Nachwuchs

Im Jahr des Babybooms.

RÜCKBLICK

15 Crosstalk

Abschied nach 39 Jahren.

Konzept und Gestaltung Werbeagentur Fünfstern, Basel
Redaktion Swissterminal AG
Bilder Swissterminal AG & Werbeagentur Fünfstern, Basel
Ausgabe 01/12 Magazin «goodnews»
Auflage 3500 Exemplare
Kontakt www.swissterminal.com

Gerne darf auch Ihr
Inserat die Seiten von
«goodnews» schmücken.
Sprechen Sie uns an.

meisterfeier.

HINTERGRUND

40 Jahre Swissterminal

Als vor 40 Jahren unter dem Namen «Container-Depot AG» der Grundstein für Swissterminal gelegt wurde, galt der Übersee-Container noch als exotische, sperrige Eisenkiste im Binnentransport. In der internationalen Schifffahrt war er aber schon zu dieser Zeit nicht mehr wegzudenken und die Reedereien litten im Hinterland zunehmend unter dem Engpass an verfügbaren Containern.

1. Eine der ersten Zugmaschinen der Container-Depot AG um 1973.



2. Standort Frenkendorf um 1979.



3. Standort Frenkendorf 33 Jahre später (2011).



Alex Mayer war als visionärer Pionier genau der richtige Mann zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Nachdem er achtzehn Jahre in einer Hochsee-Reederei gearbeitet hatte, gründete er mit seiner Frau Jeannette am 1. Februar 1972 in Basel die «Container-Depot AG». Der Weg vom Startup-Betrieb zum heutigen Marktleader war nicht immer einfach und gradlinig – aber er war im Prinzip vorgezeichnet. Als matchentscheidend für die Zusammenarbeit mit den Reedereien war die zentrale Lage des Betriebes.

Mitten in Europa am Dreiländereck gelegen, wurde nicht nur die Schweiz bedient, sondern auch Deutschland, Frankreich, Italien und Österreich. Das Ziel, jeden Monat eine Container-Leasinggesellschaft als neuen Kunden zu akquirieren, konnte erreicht werden. Von Anfang an setzte Alex Mayer auf Mitarbeitende mit grossem Potenzial, wie z. B. Martin Amherd, der eine Reparaturabteilung aufbaute – die Werkstatt befand sich natürlich in einem Container. Ulrich Winkler stiess im zweiten



Im Hintergrund blickt Alex Mayer (hintere Reihe, 7. Person v. rechts) auf sein Personal-Team von 1978.

Geschäftsjahr als Bahndisponent dazu. Er übernahm in der Folge die Disposition der eigenen LKW-Flotte, die später aus Neutralitätsdenken und Platzgründen verkauft wurde.

Alex Mayer vertraute darauf, dass der Container sich weltweit als standardisiertes Transportbehältnis durchsetzen wird.

Als logische Konsequenz dieser Standardisierung sah er für den Container auch schon früh die Kombination von Strasse, Schiene und Wasser voraus. Von der Richtigkeit seiner Visionen überzeugt, musste er sich nun nur noch um die Umsetzung in die Realität kümmern. Wie bei vielen Pionieren war vor allem dieser Teil das steinige Stück des Weges. Während sich LKWs für die eigene Transportabteilung noch relativ einfach beschaffen liessen, war

die Errichtung der Infrastruktur (Grundstücke, Geleise, Krane) für eine junge Firma sehr kapitalintensiv. Für jedes arrivierte Unternehmen mit guten Aussichten natürlich kein Problem – für einen Startup-Betrieb mit der Lagerung von Containern als Geschäftszweck – alles andere als einfach.

Aber das Container-Depot setzte sich durch und etablierte sich als «Swissterminal» an bis heute fünf verschiedenen Standorten in der Schweiz. Auf der Strasse, Schiene und auch am Wasser gelegen, ist Swissterminal der führende Containerumschlagbetrieb der Schweiz ... Im Gegenteil, Roman Mayer hat für das Unternehmen viele Ideen und interessante Projekte gestartet. Die Zukunft bleibt spannend. **AM**

1972

Am 1. Februar 1972 gründet Alex Mayer mit seiner Frau Jeannette, die Container-Depot AG in Basel-Kleinhüningen.



1974

Ernst Neuenschwander wird als erster Chauffeur angestellt. Am Schluss wurden es 17 Zugmaschinen und 50 Containerchassis.



1977

Nach langen Verhandlungen wird am 1. März der Standort Frenkendorf vertraglich untermauert. Im April 1978 wird der Betrieb aufgenommen.



1983

Aus Platznot wird der Standort Niederglatt eröffnet. Das damals neue Depot ist heute eines der tragenden Standbeine.



1992

Nach 20 Jahren Firmengeschichte und mit 38 Mitarbeitern, bereitet Alex Mayer die Firma zur Übergabe an seine Söhne Roman und Mark vor.

1993-2012 in der nächsten Ausgabe.



HERZLICH WILLKOMMEN IM
CONTAINER-DEPOT NIEDERGLATT

Riese-Portalkran aufgestellt

EVERETT

EVERETT

Scania

TRUCKER DEPOT

TRUCK DEPOT

Fast zeitgleich mit der Gründung von Swissterminal musste sich auch die SBB neuen Herausforderungen stellen. Kombiverkehre, und im speziellen Containertransporte, lösten bei der Bahn einen Paradigmenwechsel aus, der zu neuen Strukturen der Staatsbahnen und zur Gründung von Privatbahnen in Europa führte. Ein Rück- und Ausblick mit Nicolas Perrin, dem CEO der SBB Cargo.

INTERVIEW

volle fahrt voraus.

Nicolas Perrin,
CEO SBB Cargo.

Roman Mayer Herr Perrin, was war bei der Bahn die wichtigste Entwicklung über die letzten 40 Jahre?

Nicolas Perrin Nach einem Ausbau des Strassenverkehrs in der Zwischenkriegszeit erlebte die Bahn im Personenverkehr ab den 70er Jahren ein eigentliches Revival. In genau dieser Zeit des Aufwärtstrends durfte ich bei den SBB einsteigen und massgeblich an Projekten wie der Bahn 2000 oder S-Bahn in Zürich mitarbeiten. Es war schön mitzuerleben, dass man auf politischer, infrastruktureller und unternehmerischer Ebene zunehmend anfing, wieder an die Bahn zu glauben und sie als wichtige Stütze des Transportverkehrs der Zukunft zu begreifen.

Der zweite Meilenstein, der anfangs 90er Jahre gesetzt wurde, war die Privatisierung des Bahn-güterverkehrs. Diese Marktöffnung hat die Bahn natürlich grundlegend verändert, weil sie einen unternehmerischen Schub hin zur Marktorientierung ausgelöst hat - dessen Entwicklung bis heute noch nicht abgeschlossen ist.



Roman Mayer Die SBB Cargo hat gerade die Spaltung von international und national hinter sich. Hat sich dieser Entscheid bewährt?

Nicolas Perrin Das ist eine sehr gute Variante. Mit der getrennten Ausrichtung kann sich die internationale Abteilung mit ihrem Partner Hupac auf das Auslandsgeschäft konzentrieren, wo wir uns innerhalb der sogenannten «Newcomer»-Bahnen gut behaupten können. Die Ausrichtung hier muss unternehmerischer, schlanker und flexibler sein, damit man der Konkurrenzsituation gewachsen ist. Im nationalen Geschäft geht es um den Netzwerkverkehr, der deutlich komplexere Anforderungen an die Infrastruktur und Organisation stellt. Es sind eben zwei verschiedene Herausforderungen, die man unterschiedlich angehen muss.

Roman Mayer Nach wie vor geht in der Schweiz «Personenverkehr vor Güterverkehr». Wie gehen Sie damit um? Würde es eventuell Sinn machen getrennte Streckennetze für Personen- und Güterverkehr zu etablieren?

Nicolas Perrin Zum ersten Punkt: Es ist ein Verteilungskampf. Der besteht auf der Strasse übrigens auch. Bei der Eisenbahn ist er allerdings strukturiert ... Strasse und Schiene haben aber tatsächlich das gemeinsame Problem, dass sie während den Hauptverkehrszeiten über zu wenig Kapazitäten verfügen. Allerdings liegt bei uns der Systemvorteil der Trassen. Wenn wir freie Trassen zur Verfügung haben, können wir diese auch garantiert befahren.

Es liegt in der Natur des Personenverkehrs mit Anschlussverbindungen und dem Tagesablauf der Passagiere, diesem Bereich den Vortritt zu lassen. Allerdings ist es unbestritten, dass der Güterverkehr auf der Schiene ebenfalls seine Berechtigung hat und dafür Kapazität verfügbar sein muss. Unser Marktanteil am Binnenverkehr liegt heute bei 23% - gegenüber dem Marktanteil des Personenverkehrs von 17%. Weil wir nun in der Schweiz weder den Platz noch das Geld für ein getrenntes Netz haben, ist die grosse Herausforderung für die SBB, das gemeinsame Schienennetz für den Personen- und Güterverkehr immer noch besser auszunützen.

Roman Mayer Könnte man noch etwas beim Wagenmanagement rausholen? Der Personenverkehr ist ja prinzipiell schneller auf den Trassen unterwegs. Wäre es vielleicht möglich, die Geschwindigkeit der Güterzüge zu erhöhen, damit sie mit dem Personenverkehr Schritt halten könnten?

Nicolas Perrin Der Güterverkehr ist nicht am langsamsten unterwegs, da sind wir schon im Bereich der Schnellzüge. Das Problem ist das Anfahr- und Bremsverhalten, das wegen des höheren Gewichts mehr Zeit benötigt.

Roman Mayer Ein anderes Dauerthema ist der Einzelwagenladungsverkehr EWL. Viel Aufwand, wenig Ertrag für die SBB Cargo. Was dürfen wir in diesem Bereich für die Zukunft erwarten?

Nicolas Perrin Der EWL ist heute unser Rückgrat. Die SBB Cargo macht damit am meisten Umsatz. Wir haben viele Grosskunden, die langfristig in dieses System investiert haben. Deshalb glaube ich nicht, dass eine Substitution des EWL in den nächsten 5 bis 10 Jahren überhaupt möglich wäre. Der EWL hat auch grosse logistische Vorteile, weil er für bestimmte Transportarten wie Schüttgüter oder Flüssiggüter hoch effizient ist.

Roman Mayer,
Präsident und Delegierter
des Verwaltungsrates.

vier zentrale fragen.

INTERVIEW



Nicolas Perrin (1959, CH),
Dipl. Bauingenieur ETH.

Roman Mayer Für den Containerverkehr spüren wir natürlich die Konkurrenz zur Strasse. Gibt es da Projekte, um den EWLK im innerschweizerischen Kombibereich noch mehr anzukurbeln? Was für eine Rolle könnte dabei Swissterminal spielen?

Nicolas Perrin Wir gehen davon aus, dass der Transport von Containern über längere Distanzen innerhalb der Schweiz wie Ost-West oder Nord-Süd ein Wachstumsmarkt ist. In diesem Bereich ist ein Pilotprojekt seit anfangs Jahr bereits am Laufen: Die SBB Cargo fährt täglich zwei Zugpaare zwischen Dietikon und Renens. Zudem führen wir Containerwagen auch in den EWLK Zügen direkt zu unseren Kunden.

Mit der fortschreitenden Globalisierung spüren auch wir eine Zunahme der Containertransporte bei uns. Aus Schweizer Sicht müssten hier die Anschlüsse an die Seehäfen bzw. Containerzugverkehre noch besser ausgebaut werden. Heute sind dazu die Kapazitäten beschränkt. Obwohl natürlich gerade Swissterminal hier eine sehr grosse Aufbauarbeit geleistet hat, bräuchten wir flächendeckend noch mehr Terminalstrukturen - dezentral oder bei Grosskunden.

Roman Mayer Aktuell leidet die Schweiz unter dem starken Franken. Wie weit berührt euch dieses Thema? Oder bleibt ihr davon verschont, weil eure Kunden vorwiegend in der Schweiz sind?

Nicolas Perrin Das ist bei uns ein grosses Thema, weil wir ungefähr einen Drittel unserer Dienstleistung «exportieren». Das sind Transittransporte oder All-in-Transporte, die wir an ausländische Auftraggeber in EURO abrechnen.

Die Kostenseite schlägt dagegen in Schweizer Franken zu Buche, was die Schere zwischen Aufwand und Ertrag natürlich zunehmend vergrössert. Andererseits sind wir überzeugt, dass wir dieses Dilemma mindestens teilweise wettmachen können. Es gibt am Standort Schweiz halt auch noch andere Wettbewerbsvorteile. Unser Partner Hupac z. B. kann sich international durchsetzen, und auch wir sind sicher eine der erfolgreich operierenden Bahnen Europas.

Roman Mayer Ein weiteres Problem ist die Abwanderung von Industriebetrieben. In der Schweiz werden immer mehr Dienstleistungen angeboten, aber immer weniger produziert. Unsere Kundschaft, die Export-Verladerschaft, wandert ab und die Logistik stirbt quasi langsam aus. Spürt ihr das auch?

Nicolas Perrin Diesen Trend der Deindustrialisierung spüren wir sehr stark. Historisch bahnaffine Industriebetriebe mit grossen Mengen werden immer seltener. Dafür wird die Versorgung und Entsorgung immer wichtiger werden. Dabei ist die Logistik anspruchsvoller und mehr qualitäts- statt mengenorientiert. Als Bahn müssen wir uns auf diese Entwicklung einstellen. Deswegen wird der Konzentration von einzelnen Mengen bzw. dem Management der Transporte ein grösserer Stellenwert beigemessen werden müssen. Wir denken, in Zukunft wird es viel mehr Hubs geben, die auch einen Wechsel der Verkehrsträger ermöglichen. Von dort wird dann zentral verteilt. Und genau da kommen unsere Konzepte von Bahn und Terminal zum Zug. Kombinierte Lösungen steigern die Produktivität - wir sehen das als Chance für die Zukunft.

Roman Mayer Herr Perrin, wir danken Ihnen für das ausführliche Gespräch und wünschen Ihnen auch in Zukunft viel Erfolg. RM

Nicolas Perrin ist seit 1987 bei der SBB. Unter anderem als persönlicher Mitarbeiter des Präsidenten der Generaldirektion und als Stellvertreter des Delegierten für Bahn 2000.

shortnews.

■ WISSENSWERTES

Relaunch geglückt

Anlässlich unseres 40-jährigen Jubiläums möchten wir uns der Welt in einem neuen Gewand zeigen. Die neue Webseite erscheint nicht nur in einem aufgeräumteren Design, sondern wartet auch mit neuen Funktionen auf, welche im Laufe der Zeit noch erweitert werden sollen.

So wird eine neue Art der Navigation eingeführt, die den Besucher innert drei Klicks zum gewünschten Inhalt führt. Folgen Sie den News und dem Kundenmagazin und erfahren Sie als erstes, welche neuen Möglichkeiten auf der Webseite eröffnet werden. **FF**

■ www.swissterminal.com



Frank Fichtner
Head of IT
T +41 (0)61 906 45 54
frank.fichtner@swissterminal.com

Preise, die bewegen

Die neu ausgebaute Transportverbindung Niederglatt - Strasbourg bietet ein unschlagbares Schnäppchen. Für nur CHF 213.- wird Ihr Container von Niederglatt innerhalb von vier Tagen nach Strasbourg befördert. Greifen Sie zu, die Aktion ist zeitlich beschränkt.

Niederglatt - Strasbourg CHF 213.- je 20' Container

- Ab FCA Niederglatt bis FAS Strasbourg
- Abfahrt jeweils freitags
 - Ankunft jeweils dienstags
 - Gültig ab 20 TEU

Der Container - in jedem Fall ein Raumwunder

Es gibt wohl nichts, was flexibler, praktischer und robuster ist als ein Container: Wenn Sie etwas zum Lagern oder Transportieren suchen oder sogar Bedarf an Wohn- oder Arbeitsraum haben. Zum Kaufen, übrigens viel günstiger als man denkt, oder als Mietcontainer zum Spartarif. Sie haben die Wahl: Als Stauraum für ein Grüppelturnier, als zusätzliches Reifenlager für einen Garagenbetrieb, als Werkstatt zum Ausweichen bis das Velogeschäft umgebaut ist, als Wohnungsanbau, weil der Nachwuchs mehr Platz benötigt - wir können praktisch alle Anforderungen erfüllen. Lassen Sie sich von unseren Verkaufsspezialisten beraten. Wir finden für jedes Problem eine Lösung - auch kurzfristig!

■ www.swissterminal.com/angebote/verkaufvermietung/



Die Schiene mit Meeranstoss: 10 Jahre NCS

Eine weitere Pioniertat von Swissterminal ist unser Containershuttle NCS: Niederglatt-Conteba-See-hafen. In eigener Regie operieren wir den Bahnverkehr mit dem Ziel, den Grossraum Zürich und die Ostschweiz mit den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam zu verbinden. Ursprünglich als kostengünstige Alternative zum Strassenverkehr auf die Schiene gebracht, hat sich der NCS zum Bestseller entwickelt. Die Verdoppelung des Aufkommens seit 2005 bedingt die grosse Nachfrage nach diesem Kombiverkehr. Der regelmässige und pünktliche Shuttleverkehr des NCS bietet nicht nur eine günstige und planbare Verbindung, sondern auch erhebliche ökologische Vorteile. Am besten lassen Sie sich von uns ein Angebot unterbreiten - die Zahlen sprechen für sich! **NS**

qualitätsmanagement.

■ WISSENSWERTES

Qualität setzt sich immer durch

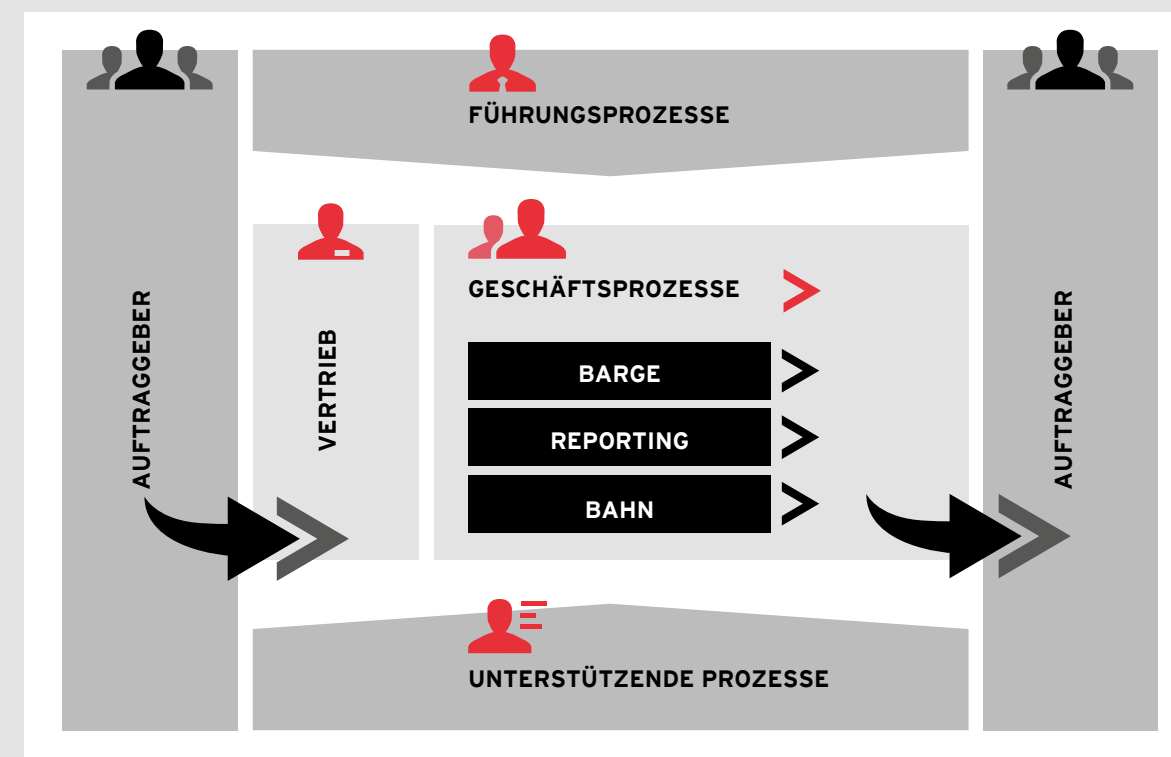
Als nationaler Marktführer im Betrieb und Management von Containerterminals, hinterfragen wir die Qualität unserer Dienstleistungen systematisch und regelmässig. Nur so können wir unser Niveau halten und uns auch weiterentwickeln. Damit die Systematik unseres Vorgehens gewährleistet ist, arbeiten wir mit unserem Swissterminal-Quality-Managementsystem. Dieses System hilft uns verschiedene Messgrössen zu erfassen, mit denen wir die Prozessorientierung (das Denken in Prozessen) bewerten und verbessern können. Die Prozesse erfassen, analysieren und entwickeln wir in allen Bereichen innerhalb der Teams, welche jeweils auch die Ausführungen der Dienstleistungen verantworten.

Seit wir am Anfang dieses Jahres mit dem Projekt SQM begonnen haben, sind acht wesentliche Prozesse aus den Bereichen Führung, Akquisition, Organisation und Unterstützung erfasst worden. Obwohl sich die Umsetzung aktuell noch im Entwicklungsstadium befindet, sind wir zuversichtlich, die ausgearbeiteten Prozesse in den nächsten Monaten zu vollenden. Die Erfassung der übrigen Prozesse und die gesamte Dokumentation des Projektes wird planmässig bis Ende dieses Jahres abgeschlossen sein. **JW**



Jürg Wiggli
COO/CSO
T +41 (0)61 906 45 02
juerg.wiggli@swissterminal.com

«Qualität ist durch nichts zu ersetzen, vor allem beim Denken.»
Jürg Wiggli,
COO/CSO



Unser Prozessmanagement

Nach dem Prinzip «Kunde ist König» bauen sich unsere Prozesse auf und optimieren somit die Kundenbindung.

nachwuchs.



13. Februar 2012
Daniela Alejandra Mayer



17. Februar 2012
Mia Klara Ardel



12. März 2012
Leon Fichtner

NEUIGKEITEN

Sonja Wagner
CHRO
T +41 (0)61 906 45 01
sonja.wagner@swissterminal.com

Im Jahr des Babybooms

Auch im 2012 ist für Nachwuchs in der Logistikbranche gesorgt: Am 13. Februar erblickte Daniela Alejandra, die Tochter der Familie von Mark Mayer (Accounting, Swissterminal), zum ersten Mal das Licht der Welt.

Nur vier Tage später, am 17. Februar, blickte Mia Klara, die Tochter der Familie von Dorota Ardel (Speditionskauffrau, Swissterminal), neugierig in den Kreis ihrer Lieben.

Die Familie von Frank Fichtner (Head of IT, Swissterminal) durfte ihren Sohn Leon am 12. März endlich in die Arme schliessen.

Wir wünschen unseren Mitarbeitenden zur Geburt ihrer Kinder alles Gute, viel Gesundheit und wunderbare Stunden bei ihrer neuen Aufgabe. **SW**

rund herum.

Nachfolgeregelung Swissterminal Holding AG

Anlässlich der ausserordentlichen Generalversammlung vom 26. November 2011 hat der Firmengründer und bisherige Alleinaktionär Alex Mayer, seinen Söhnen Mark und Roman Mayer, je 40% der Aktienanteile der Swissterminal Holding AG übergeben. Die restlichen 20% bleiben vorläufig im Besitz von Alex Mayer. Mit dieser geordneten Übergabe soll die Kontinuität der Führung und die strategische Ausrichtung von Swissterminal auf die nächste Generation übergehen. Damit ist gewährleistet, dass Swissterminal auch in der Zukunft erfolgreich auf den eingeschlagenen Wegen weiterfahren wird.

An der ordentlichen Generalversammlung vom 15. Mai 2012 wurde Roman Mayer zum Verwaltungsratspräsidenten gewählt. **RM**

crosstalk.

Mit der Pensionierung von Ulrich Winkler verlässt ein Mann der Pionierzeit - einer der ersten Mitarbeitenden von Alex Mayer - nach über 39 Jahren Swissterminal. Grund genug für eine investigative Verabschiedung.

RÜCKBLICK

goodnews Ueli, wenn du zurückblickst auf über 39 Jahre Swissterminal - welche Eindrücke nimmst du mit?

Ulrich Winkler Ich hätte nie geglaubt, dass ich so lange in ein und derselben Firma arbeiten könnte. Aber ungefähr alle zehn Jahre hat sich wieder ein neues Projekt ergeben, wie z.B. ein Terminal, was die ganze Sache natürlich extrem spannend gestaltet hat. Man ist gar nicht rausgekommen.

goodnews Hat es dich nie gereizt, woanders hinzugehen?

Ulrich Winkler Doch sicher! Es gab auch Angebote, aber ab einem Punkt habe ich die Container-Depot AG bzw. später Swissterminal quasi auch als Lebensinhalt angesehen. Man war eine Familie und es hätte mich traurig gemacht, das alles hinter mir zu lassen. Man konnte halt auch sehr vieles selbst bewegen, mitgestalten und mitentscheiden. Das war natürlich schon sehr interessant.

goodnews Wie muss man sich deinen ersten Arbeitsalltag mit Alex Mayer vorstellen?

Ulrich Winkler Alex kannte ich ja schon von seiner vorherigen Tätigkeit, so musste ich nicht in einem vollkommen fremden Umfeld starten. Er und seine Frau waren und sind sehr offene Persönlichkeiten, so dass ich und Ernst Neuenchwander, unser erster LKW-Chauffeur der am selben Tag startete wie ich, von Anfang an herzlich in die Swissterminal-Familie aufgenommen wurden. So kam es, dass wir schon in den ersten Tagen der Zusammenarbeit alle gemeinsam an die Fasnacht nach Heitersheim fuhren und den Beginn einer neuen Ära feierten.

Es geht spannend weiter, lesen Sie hier mehr...
www.swissterminal.com/top-menu/news/



1. Ulrich Winkler 2012
2. Ulrich Winkler 1983



«The shift works is great as it gives me a huge amount of free time.»



Kylie (Kranführerin aus Brisbane, Australien) verschiebt täglich Container über Land und Wasser und blickt dabei von ihrer Chefetage auf die Skyline und das weite Meer.

QR-Code scannen (z. B. mit der App von Neoreader.com) und mehr erfahren ...





SBB CFF FFS Cargo

Wir sind da, wo Ziele gemeinsam erreicht werden.

Wir nehmen alles sehr persönlich: vor allem die Zufriedenheit unserer Kunden und die Qualität unserer Leistungen. Dank unserem Transport-Know-how verstehen wir die Bedürfnisse unserer Auftraggeber und garantieren so Dienstleistungen mit Zukunft. Für ein gemeinsames Ziel. www.sbbcargo.com

