

TRANSPORT *flash*

Publikation der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

Nr. 2 • Oktober 2016

THOMANN
NUTZFAHRZEUGE AG
SCHMERIKON · CHUR · FRAUENFELD · ARBON

Willkommen beim Ost- und Südostschweizer
Leader für Nutzfahrzeug-Wartung.



thomannag.com

Transport-Unternehmer Urs Beck

Zwischen Brummis und Boliden

Seite 07

Paul Sieber

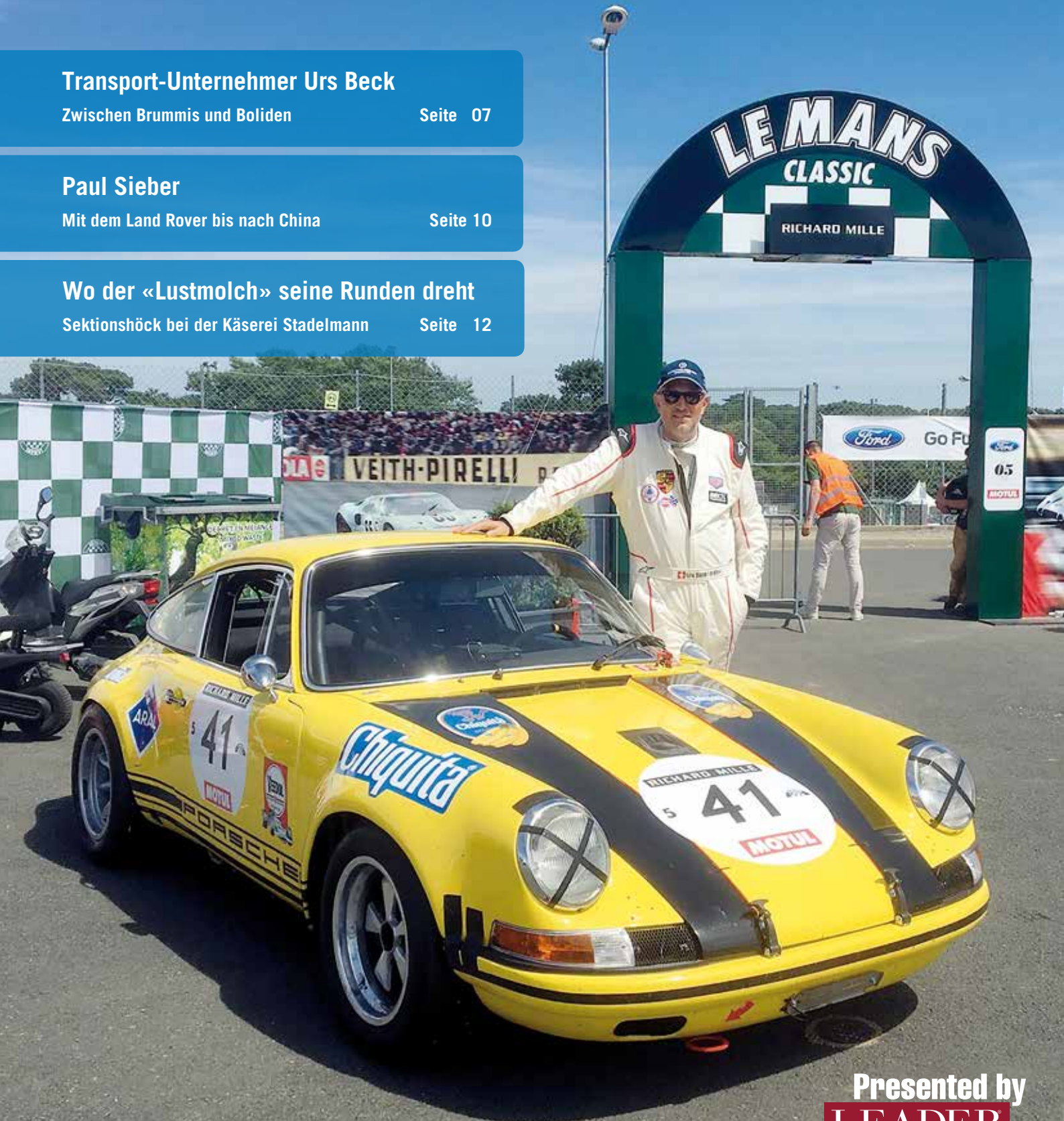
Mit dem Land Rover bis nach China

Seite 10

Wo der «Lustmolch» seine Runden dreht

Sektionshöck bei der Käserei Stadelmann

Seite 12



Presented by
LEADER

altherr
trucks & vans

**EINE
KLASSE
FÜR SICH.**



altherr
trucks & vans

ALTHERR NUTZFAHRZEUGE AG
CH-9650 Nesslau | T. +41 71 994 12 52 | www.altherr.ch

ALTHERR AG
FL-9494 Schaan | T. +423 237 50 50 | www.altherrag.li





Panikmache als politisches Mittel

Das Vorgehen gehört leider mittlerweile zur Tagesordnung: Nachdem sich ein grösserer Unfall, ein Amoklauf oder ein Terrorakt ereignet hat, werden sofort die ersten Stimmen laut, die schärfere Rahmenbedingungen oder neue Gesetze fordern – nicht selten zulasten der individuellen Freiheit. Ich kann diese Reflexe zu Teilen nachvollziehen: Man möchte, dass sich ein solcher Vorfall nicht wiederholen kann. Man will die Gesellschaft schützen. Was aber vermehrt Einzug hält, ist, dass die Situation auch politisch ausgeschlachtet wird: Eine Gruppierung will sich einen Schicksalsschlag zunutze machen, um ihr Ziel zu erreichen.

Genau so ging kürzlich der Verein «Alpen-Initiative» vor: Er nutzt das Instrument der Panikmache, um seine Forderungen durchzusetzen. Und diese lautet im aktuellen Fall «Ein Fahrverbot für Lastwagen mit Gefahrgut am Simplon». Natürlich verschafft man sich in der Öffentlichkeit schon mal ausgiebig Gehör, wenn man das Bild einer permanenten Gefahrensituation zeichnet. Und der Verein geht noch geschickter vor: Er belässt es nicht bei den reinen Aussagen, sondern unterstreicht das Ganze mit einer PR-Aktion in Form eines Mahnfeuers auf dem Simplon. Da verkündete dann etwa Doris Schmidhalter-Näfen, Walliser SP-Grossrätin: «Es gibt keinen Grund, ausgerechnet die gefährlichsten aller Lastwagen über den Simplonpass fahren zu lassen! Diese Transporte gehören auf die Schiene.» Wir alle wissen: Im Transportgewerbe steht Verkehrssicherheit an erster Stelle. Seit Jahren setzt sich die ASTAG zusammen mit der ganzen Branche erfolgreich für gezielte Aus- und Weiterbildung sowie Professionalität auf der Strasse ein.

Leider hinterlassen stichhaltige Argumente inzwischen deutlich weniger Eindruck, als es ein Mahnfeuer tut – obwohl Letzteres in diesem Fall vor allem Schall und Rauch ist.

Martin Lörtscher

Präsident ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Wann bekommt unser Gewerbe den nötigen Rückhalt?

Eine bittere Pille ist sie schon, die LSVA, denn sie belastet zusätzlich die Güter in der Schweiz – und jeder Bürger bezahlt sie direkt oder indirekt.

Von Markus Egger*

Am 1. Januar 2001 wurde die bisherige Pauschale Schwerverkehrsabgabe PSVA von 4000 Franken pro Lastzug und Jahr durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA ersetzt. Dazu war das Erfassungsgerät «Tripon» notwendig, das in die Fahrzeuge eingebaut werden musste. Damit erhöhte sich die Abgabe auf einen Schlag um mehr als das Zehnfache auf rund 45 000 Franken bei einer jährlichen Fahrleistung von 80 000 km.

Wie leider im Gesetz vorgesehen, kann der Bundesrat diese Steuer kontinuierlich erhöhen. Aktuell betragen die Kosten für die LSVA pro 40-Tönnner der modernsten Emissionskategorie Euro6 immerhin 65 600 Franken bei einer Laufleistung von 80 000 km pro Jahr ... Die älteren Kategorien bezahlen bis zu 30 000 Franken mehr, weshalb das Gewerbe faktisch gezwungen ist, stets in neue LKW zu investieren.

Der starke Franken hat die Schweizer Wirtschaft hart getroffen. Darum ist es unverständlich, dass der Bundesrat die LSVA-Ansätze per 1. Januar 2017 erneut um 11 bis 18 Prozent erhöht. Der Antrag der ASTAG, die Anpassung auf das Jahr 2018 aufzuschieben, blieb leider ungehört. Somit beträgt die LSVA neu für die emissionsärmsten Lastwagen rund 73 000 Franken pro Jahr, bei älteren Fahrzeugen gar bis zu 100 000 Franken bei 80 000 km!

Diese Kosten muss indirekt der Kunde bzw. Endverbraucher bezahlen. Der Lastwagen ist und bleibt unverzichtbar: Jedes Gut wird mindestens einmal mit dem LKW spediert, für die Versorgung, beim Verkaufsladen in der Region und auch bei der Entsorgung.

Der Lastwagen deckt die Strassenkosten vollumfänglich und hat noch nie Subventionen erhalten. Wir fragen uns wirklich, wie lange es noch geht, bis unser Gewerbe den nötigen Rückhalt und die Anerkennung erhält?

Andererseits bemängeln wir die fehlende Strasseninfrastruktur, denn tägliche Staus infolge Verkehrsüberlastung belasten unsere Branche massiv: In einem Jahr sind alleine die Staustunden auf den Nationalstrassen um weitere sechs Prozent auf 22 828 Stunden gestiegen. Dazu kommen zusätzliche Stauzeiten auf dem übrigen Strassennetz sowie in den Städten und Agglomerationen. Volkswirtschaftlich ist dies nicht mehr zu verantworten! Daher plädieren wir für einen zügigen Ausbau des Strassennetzes und die überfällige Beseitigung der zahlreichen Engpässe.



*Markus Egger ist Geschäftsführer der Emil Egger AG mit Sitz in St.Gallen sowie Vorstandsmitglied der ASTAG-Sektion Ostschweiz/FL

Transportflash



Magazin LEADER, MetroComm AG, Bahnhofstrasse 8, Postfach 1235, 9001 St.Gallen, Telefon 071 272 80 50, Fax 071 272 80 51, leader@metrocomm.ch, www.leaderonline.ch | **Verleger:** Natal Schnetzer | **Redaktion:** Marcel Baumgartner (Leitung) baumgartner@leaderonline.ch, Stefan Millius millius@insom.ch | **Autoren in dieser Ausgabe:** Tamara Johnson, Malolo Kessler, Martin Sinzig | **Fotografie:** Gian Kaufmann | **Herausgeberin, Redaktion und Verlag:** MetroComm AG, Bahnhofstrasse 8, 9001 St.Gallen, Tel. 071 272 80 50, Fax 071 272 80 51, www.leaderonline.ch, www.metrocomm.ch, leader@metrocomm.ch | **Geschäftsleitung:** Natal Schnetzer nschnetzer@metrocomm.ch | **Anzeigenleitung:** Verena Mächler vmaechler@metrocomm.ch | **Marketingservice Aboverwaltung:** Fabienne Schnetzer info@metrocomm.ch | **Abopreis:** Fr. 60.– für 18 Ausgaben | **Erscheinung:** April und Oktober | **Satz:** Béatrice Lang blang@metrocomm.ch | **Produktion:** Ostschweiz Druck, Wittenbach.

LEADER ist ein beim Institut für geistiges Eigentum eingetragenes Markenzeichen. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

Presented by
LEADER

Rätsel um LKW-Kartell

Daimler, Iveco, DAF, Volvo/Renault und MAN Diese LKW-Hersteller arbeiteten offenbar während Jahren auf unerlaubte Weise zusammen. Welche Folgen das Kartell für den Schweizer Markt hat, wissen weder die Wettbewerbshüter der EU noch der Schweiz. Und die Hersteller schweigen.

Text: Tamara Johnson Bild: Archiv

Vergangen Juli bestrafte die EU-Kommission die Lastwagenhersteller Daimler, Iveco, DAF und Volvo/Renault wegen unerlaubter Preisabsprachen. Die VW-Tochter MAN kam straffrei davon, weil sie das Kartell hatte auffliegen lassen. Gegen die VW-Tochter Scania ermitteln die europäischen Wettbewerbshüter noch. Scania bestreitet, an illegalen Preisabsprachen beteiligt gewesen zu sein, und hat als einziger LKW-Hersteller nicht mit der Kommission verglichen.

Insgesamt mussten die Kartellmitglieder knapp drei Milliarden Euro berappen. Ein neuer Rekord, denn die bisher höchste Kartellstrafe belief sich auf «lediglich» 1,4 Milliarden Euro. Diese verhängte die EU-Kommission 2012 gegen Hersteller von Bildröhren für Fernsehgeräte und Computermonitore.

Kunden bezahlten die Zeche

Die LKW-Hersteller sollen auf unerlaubte Weise zusammengearbeitet haben: Gemäss den Wettbewerbshütern sprachen sie von 1997 bis 2011 die Verkaufspreise für mittelschwere und schwere Lastwagen ab. Zudem koordinierten sie die Termine, zu denen sie emissionsenkende Technologien verfügbar machten. Die Kosten für diese Technologien wälzten sie dann auf ihre Kunden ab.

Grundsätzlich stellte die EU-Kommission das Kartell für den EU-Raum fest, wie der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG in einer Mitteilung schreibt. Derzeit seien die Auswirkungen für die Schweiz unklar. So gab die ASTAG kürzlich ein externes Gutachten bei einem Kartell Experten in Auftrag: Der Experte soll herausfinden, ob und inwiefern der hiesige

Markt betroffen ist. Die ASTAG ersuchte auch alle relevanten Nutzfahrzeugimporteure um Auskunft. Wie der Verband auf Anfrage mitteilt, liegen die Resultate des externen Gutachtens noch nicht vor. Und von den Importeuren erhielt die ASTAG bisher keine sachdienlichen Informationen. Die Schweizer Wettbewerbskommission (WEKO) konnte ebenfalls keine Auskunft erteilen, wie eine Anfrage ergab.

Schadenshöhe ist ungewiss

Derweil ist es für zweifellos geschädigte Unternehmen aus der EU nicht leicht, die konkrete Schadenshöhe zu ermitteln. Wie der Wirtschaftswissenschaftler Andreas Polk gegenüber der Verkehrsrundschau erklärt, ist das übliche Vorgehen bei Preisabsprachen wie folgt: Man vergleicht den kartellierten Preis für ein bestimmtes Gut mit dem Preis in einem



LKW-Hersteller sollen auf unerlaubte Weise zusammengearbeitet zu haben.

vergleichbaren Markt ohne Preisabsprache. Die Differenz ist der einklagbare Schaden. In diesem Fall problematisch ist gemäss Polk, dass viele relevante Vergleichsmärkte betroffen sind. Zudem verkompliziert sich die Schadenshöhe, da sich die Abstimmungen über die Einführungszeitpunkte neuer Abgastechnologien schwer in Geld umrechnen lassen.

Unsere Redaktion bat alle schuldhaften LKW-Hersteller um eine Stellungnahme. Lediglich Daimler reagierte. In einer Email schrieb der Hersteller: «Wir bedauern, dass es zu diesen Vorfällen gekommen ist, und haben schon vor längerer Zeit die Konsequenzen daraus gezogen. Daimler nimmt seine Verantwortung in Bezug auf das Wettbewerbsrecht sehr ernst und hat geeignete Massnahmen ergriffen, damit die

Mitarbeiter in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht handeln. Das Unternehmen hat seine internen Kontrollen gestärkt und seine Mitarbeiter verstärkt regelmässig und umfassend zu Kartell- und Wettbewerbsrecht geschult.»

Bussgeld kommt Mitgliedstaaten zugute

Ob Daimler vor habe, Schadenersatzforderungen europäischer Unternehmen nachzukommen, wollte der LKW-Hersteller nicht bestätigen: «Das Unternehmen wird eventuell geltend gemachte Schadenersatzforderungen sorgfältig prüfen. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass wir darüber hinaus keine Angaben machen.»

Auch eine Anfrage bei der EU-Wettbewerbskommission blieb relativ unergiebig: Die Me-

dienstelle konnte weder sagen, weshalb MAN das Kartell hatte auffliegen lassen, noch wie sich die Scania-Untersuchung entwickelt hatte. Man informierte uns über das Offensichtliche: Dass es sich bei keinem der Hersteller um einen Schweizer handelt. Ferner hätten die Wettbewerbshüter keine Kenntnisse davon, ob eine Schweizer Firma einen Schaden erlitten habe.

Wenigstens verriet uns die Medienstelle der EU-Kommission, dass das Bussgeld offenbar dem gemeinschaftlichen Budget zugutekommt. Dadurch verringere sich der Beitrag, den die Mitgliedstaaten regelmässig einbezahlen. Man sagte uns auch, dass alle Informationen inoffiziell seien und man keine Namen oder Zitate lesen wolle.

Anzeigen



Flexibel und kompetent

Wir als Partner bieten Ihnen folgende Leistungen:

- Handel mit Neu- und Gebrauchtfahrzeugen
- Ersatz- und Mietfahrzeuge
- 24 Stunden Pikett- und Pannendienst
- Service- und Reparaturdienst
- Ersatzteillager

huwag Nutzfahrzeuge AG
Haltelhusstrasse 12
CH-9402 Mörschwil
Telefon 071 866 26 26
Fax 071 866 26 29
www.huwag.ch



mobas.ch

MOBAS®
CRANES AND MORE

MOBAS-Hakengerät neu mit Steuerung 2.0

Einzigartige Benutzerfreundlichkeit dank 7-Zoll Touchscreen Display

Wil 071 929 32 31 • Root 041 450 23 33 • Echandens 021 703 03 00
mobas@mobas.ch • www.mobas.ch

Schönholzer stellt für die Ostschweiz die Weichen

Die Schönholzer Transport AG ist eine feste Grösse im Ostschweizer Wirtschaftstreiben. Nun setzt sie für dieses ein starkes Signal: Sie nimmt ihr neues Logistikcenter in Märstetten mit Direktanschluss ans Schweizer Schienennetz in Betrieb.

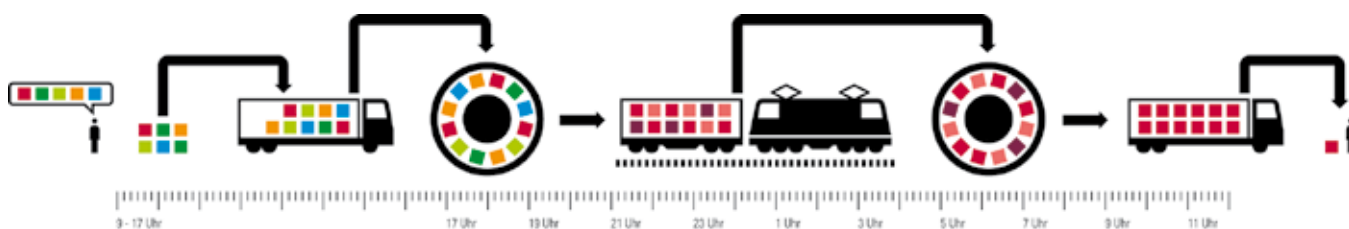
Kaum eine Schweizer Region ist so produktiv wie die Ostschweiz. Dass diese heimischen Produkte und Fabrikate zur richtigen Zeit am richtigen Ort verfügbar sind, dafür rollt die Schönholzer Transport AG aus Märstetten – Tag für Tag und Nacht für Nacht und dies seit gut 60 Jahren.

Nun hat die Tochter der Planzer-Gruppe eine wichtige Kilometermarke passiert: Sie hat ihr

Bahncenter mit Anschlussgleis zum Schweizer Schienennetz fertiggestellt. In einem zweitägigen Festakt wird der Neubau Ende Oktober 2016 gebührend eingeweiht – gemeinsam mit der Märstetter Bevölkerung, notabene.

Die Bahn entfaltet im Nachhaltigkeitskonzept der Planzer-Gruppe ihre volle Zugkraft. So transportiert das Familienunternehmen über schweizweit zehn hauseigene Bahncen-

ters rund 60% aller Stückgutsendungen auf der CO₂-neutralen Schiene. Dieser Modalsplit entlastet die Umwelt um rund 36 600 Lastwagenfahrten oder 6300 Tonnen CO₂ pro Jahr. Und zum Vorteil der Kunden macht Schönholzer mit dem Bahntransport die Nacht zum Tag, ganz ohne Stand- oder Wartezeiten.



Die Erfolgszutaten des neuen Logistikzentrums sind beeindruckend: 406 Tonnen Stahl, 13 215 Kubikmeter Beton, 183 575 Kubikmeter Gebäudevolumen und ein zwölf Jahre langer Geduldsfaden vom Kauf der Parzelle bis zur Einweihung. Dazwischen liegen unzählige Verhandlungen mit Nachbarn und Behörden, viel Innovationsgeist und eine Qualitätsarbeit made in Thurgau.

Die Ostschweiz freut sich, ihrer Wirtschaftsregion mit dem neuen Direktzugang zum Schienennetz der SBB einen noch besseren Anschluss an den Schweizer Gesamtmarkt zu bieten. «Jetzt kann die Ostschweiz so richtig Fahrt aufnehmen», so Nils Planzer, CEO der Planzer-Gruppe.



Weitere Informationen sind erhältlich bei:

Schönholzer Transport AG

Herr Michael Eugster

Geschäftsführer

Amlikonstrasse 1

8560 Märstetten

Tel. 071 658 75 75

meugster@schoenholzer-transport.ch

www.schoenholzer-transport.ch

Die Sucht nach der perfekten Kurve

Unternehmer Urs Beck stand schon immer auf PS: Beruflich betreut er eine Flotte von 30 Lastern, privat einige historische Rennwagen. Ein Mann zwischen Brummis und Boliden.

Text: Tamara Johnson Bilder: zVg.

Es gibt diese Szene im Film «Le Mans», einem der besten Streifen, der je über das Rennfahren gedreht wurde: Eine Frau fragt darin den Hauptprotagonisten – dargestellt vom legendären Steve McQueen –, was denn so wichtig am Rennfahren sei, dass man dafür das eigene Leben riskiere, dass diese Passion mehr Stellenwert einnehme als eine Beziehung. «Racing», antwortet die von McQueen dargestellte Figur, «ist Leben. Alles andere davor oder danach ist Warten.» Urs Beck kennt den Film natürlich. Er ist Inhaber und Geschäftsführer der Beck Transport AG, ein auf Transport- und Logistiklösungen spezialisiertes Familienunternehmen aus Mauren. Beck ist auch Vizepräsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG, Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein. Und Beck lebt für Autos – in erster Linie für Brummis und Boliden. Die Brummis lässt er fahren, die Boliden fährt er selbst.

Vom Traum zum Erfolg

Urs Beck kennt auch Le Mans: die 13 Kilometer lange Rennstrecke, die Arnage-Kurve, die Dunlop, die Mulsanne. Er ist sie gefahren, Anfang Juli dieses Jahres, die «Le Mans Classic». Mit einem Porsche 911 ST 1970, von dem nur 30 Wagen gebaut wurden. «Chiquita» heisst das Fahrzeug. «Mitfahren zu dürfen ist ein Traum und eine Ehre», sagt Beck. «Denn es handelt sich hierbei um ein sogenanntes ‚Einladungsrennen‘. Entsprechend geregelt seien auch die Kriterien: «Das Auto, mit dem man fährt, muss in seiner jeweiligen Epoche schon einmal in einem 24-Stunden-Rennen von Le Mans am Start gewesen sein.» Und für Beck wurde der Traum zum Erfolg: Er gewann seine Klasse, die GTS 21 bis Jahrgang 71 und 2.5 Liter Hubraum.

Urs Beck gewann mehr als «nur» Le Mans: Er gewann «Chiquita» zurück – dieses Auto, das weltvergessen in einer Garage stand. Bis ein Freund von Beck, ein Garagist, es entdeckte und zurück auf die Strasse brachte. Anfangs bockte es. Lief nicht während der Oris Classic Rally auf Mallorca, hatte einen Motorschaden in der Classic Rallye Modena Cento Ore. Es



Urs Beck: «Rennen fahren ist eins werden mit dem Auto, und es ist eins werden mit sich selber.»

war zum Verzweifeln. Und dann kam Le Mans – und auf einmal lief «Chiquita». Es war, als ob sie darauf gewartet hätte, ihr Comeback auf der Königin aller Rennstrecken zu feiern. Seither sind Beck und seine «Chiquita» ein unzertrennliches Paar.

Wunsch nach Geschwindigkeit

Es gibt einen Satz von Enzo Ferrari: «Ein Mann ist alt, wenn er morgens ohne einen Wunsch aufwacht.» Als Beck 14 war, erwachte er jeden Morgen mit demselben Wunsch: Geschwindigkeit. Der Jugendliche hatte ein Puch-Condor-Töffli, das «coolste Zwei-Gang-Mofa seiner Zeit». Beck hatte es auf 100 Stundenkilometer hochfrisiert. Nach einer ersten Fahrt hatte er nur noch einen Wunsch: bessere Bremsen.

Die Geschwindigkeit liess Beck nicht mehr los – schon längst floss das Benzin in seinen Adern und pumpte einen inneren Motor der Leidenschaft. Er fuhr auf einem Golf Slalomrennen. Mehr lag finanziell nicht drin. Aber da

war jeder Morgen der Wunsch, ein richtiges Rennauto zu fahren. Beck schaltete geschäftlich einen Gang hoch, flog nicht aus der Kurve und konnte sich einen Porsche GT2 Evo zulegen. Der GT2 war sein Eintrittsticket für die Rennstrecken Europas. Er war ein Amateur, fuhr «just for fun». «Damals», sagt Beck, «war es wichtiger, dass das Umfeld stimmt. Dass man unter Freunden war, guten Wein trank und gut essen ging.»

«Eins werden mit dem Auto»

Damals begann er den Satz von Steve McQueen zu fühlen, dass Rennen leben bedeute. Nicht, dass Urs Beck unglücklich gewesen wäre, sobald er aus dem Cockpit stieg und den Boden seines anderen Lebens betrat: Beck war inzwischen Vater geworden. Aber schneller geworden war er auch. Besser, professioneller, näher an der Wahrheit der Grenzbereiche. Beck ging im Winter nach Finnland, um das Driften zu lernen, um sein «Gefühl für das Auto» zu verbessern, wie er sagt. «Popometer» nennen Rennfahrer dieses Gefühl.

NATER TOP-ANGEBOTE



IVECO



35S13 V H2 10.8 m3
Radstand 3520
ESB+ Motor, Radio HDS, Rückspiegel elektrisch verstell- und heizbar, Holzboden, Anhängerkupplung, Winterbereifung

CHF 25'500.-

Fiat Fiorino 1.4, Benzin, 77 PS
Zentralverriegelung, El. Fensterheber, Schiebetüre rechts, Flügeltüren hinten

CHF 12'700.-

IVECO



35S13V H2, Radstand 3520L
Radstand 4040, Klimaanlage, Verkleidung des Laderaums, Park Distance Control hinten, Flügeltüren hinten verglast, Schiebetüre rechts verglast

CHF 29'990.-

Top-Angebote für jeden Einsatzbereich.

Infos: www.nater.ch
Telefon: 071 388 00 20

Alle Preise exkl. MwSt und exkl. Ablieferpauschale.

Fiat Ducato 35, L3H2, 130PS
Radstand 4040, Klimaanlage, Verkleidung des Laderaums, Park Distance Control hinten, Flügeltüren hinten verglast, Schiebetüre rechts verglast

CHF 33'420.-

Fiat Doblo 1.3 Starter, 90PS
Radio/CD, Zentralverriegelung, Flügeltüren hinten verglast, Doppelsitzbank

CHF 15'990.-

IVECO



35S18A8P E6 Koffer/Habaküche
Radstand 3720, Hi-Matic Getriebe, Kofferruheebene (4100x2050x2200), Klima, Nebellampe, Tempomat, ZV, Rückspiegel elektrisch verstell- und heizbar, Radio DAB, Smartphone/Tablet-Halterung, Bluetooth

CHF 59'950.-

IVECO



35S12, Werksbrücke, 120 PS
Radstand 3450, Anhängersteckdose 13-polig, Anhängerkupplung Kugel, Radio/CD Bluetooth, Rückspiegel elektrisch verstell- und heizbar

CHF 29'500.-

IVECO



35S12, Doppelkabine, Werksbrücke
Radstand 3450, 120PS, Rückspiegel elektrisch verstell- und heizbar, Anhängersteckdose 13-polig, Anhängerkupplung Kugel, Radio/CD Bluetooth USB/AUX

CHF 33'400.-

New Ducato 35, L3H2, 130PS
Radstand 4035, Doppelbefahrersitzbank, Hecktüre verglast, Schiebetür rechts, Radio/CD Bluetooth, Klimaanlage, PDC hinten, Ladeflächenschutz, Laderaumtrennwand mit Fenster, Tempomat

CHF 33'420.-

Fullback Base 6-Gang **NEUHEIT**
Klimaatomatik, Radio/CD, MP3 Bluetooth, Rückfahrkamera, Lenkradbedienung, Radio/Telefon, Tempomat, Nebelscheinwerfer, Regen-Dämmerungssensor, etc.

CHF 32'000.-

ISUZU



Crew Solar 4x4 A/T Plus
elektrische Fensterheber vorne und hinten, getönte Scheiben, Heckscheibenheizung, Radio/CD MP3 mit Bluetooth, Tempomat

CHF 31'400.-

ISUZU



Crew Planet 4x4 M/T A/C
Klimaanlage, Radio/CD, elektrische Scheiben und Spiegel, Aufhängen

CHF 27'350.-

ISUZU



Space Satellite 4x4 M/T A/C
Titan-Alu-Dreisitenklappbrücke (L/B/H in mm) 1920/1830/300, Nutzlast ca. 1'000 kg, Anhängelast 3'500 kg

CHF 34'650.-

ISUZU



L35 F ADAPTOR (Motor 150PS, E6)
150 PS, Euro 6, Dreiseitenklipper-Titan, (L/B/H in mm) 3300/1990/300, Anhängelast 3'500 kg

CHF 34'900.-



Am diesjährigen Bergrennen in Arosa erreichte Urs Beck (rechts) den dritten Gesamtplatz und wurde Erster in seiner Klasse.

«Rennen fahren», erklärt Beck, «ist eins werden mit dem Auto, und es ist eins werden mit sich selber. Es ist ein Moment, im dem du losgelöst bist von allem. Du fährst dir mit aller Intensität davon und gleichzeitig zu dir hin. Und manchmal ist sie dann da, die perfekte Kurve – und die perfekte Kurve ist ein perfektes Gefühl.» Beck hatte es zuletzt bei der Arosa Classic mit «Chiquita», dieses Gefühl. Das sind 7.8 Kilometer und 76 Kurven. Beck kam aufs Podest, wurde Dritter im Gesamtklassement und Erster in seiner Klasse. Er ist immer noch Amateur, aber inzwischen ein professioneller Amateur.

Becks Favoriten

Hat Urs Beck ein Lieblingsauto? «Es fällt mir schwer, mich auf ein Lieblingsauto festzulegen. Generell liebe ich Autos, die selten und original sind und die eine Renngeschichte erzählen.» Drei Stück zählen zu seinem engeren Favoritenkreis:

Erstens: Sein Bentley 4.5l Le Mans aus dem Jahr 1930. Mit diesem Typ gewann Bentley-Gründer Walter Owen Bentley 1927 bis 1930 gleich vier Mal hintereinander das 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Der bekannte französische Automobilfabrikant Ettore Bugatti bezeichnete die Bentleys damals als die «schnellsten Lastwagen der Welt». «Und so einen ‚Lastwagen‘ wollte ich schon seit vielen Jahren fahren und geniessen», stellt Beck die Verbindung zu seinem Unternehmen her. «Das Getriebe ist unsynchronisiert und die Brems- und Gaspedale sind noch verkehrt angeordnet.»

Zweitens: Seine Cobra 289 FIA aus dem Jahr 1964. Sie ist eine von nur fünf gebauten Werks-Cobras, um 1964 die FIA-Markenweltmeisterschaft gegen Ferrari zu gewinnen. Shelby American setzte sie ein bei WM-Rennen wie Sebring 12 Std. USA, Targa Florio Italy, Nürburgring 1000 km und Crans Montana, Schweiz. «Berühmte Rennfahrer wie Bob Bon-

durant, Jean-Louis Schlesser und der damals noch junge Deutsche Jochen Neerpasch fuhren mit diesem Auto», sagt Beck.

Drittens: Seine «Chiquita» ist ein Porsche 911 ST aus dem Jahr 1970. Von diesem zinkgelben Fahrzeug mit dem Aufkleber des Bananenherstellers baute Porsche nur etwa 30 Stück. Die Werks-ST wurden ganz konsequent als Rennwagen produziert und gegenüber der Serien-911-S stark verbessert. Etwa mit einer Karosserie in Dünnsblech, Verbreiterungen aus Kunststoff sowie Türen aus Aluminium und getuntem Motor. Mit der «Chiquita» wurde 1970 der WM-Lauf zur 1000 km auf dem Nürburgring gewonnen. Weitere erfolgreiche Einsätze folgten in Monza, Targa Florio und 24 Std. Le Mans 1971.

Der nächste Wunsch

In Le Mans entdeckte Urs Beck ein neues Auto: einen Porsche 935 K3. «Mit dem Auto mit 850 PS sind in der aktiven Zeit nur Profis gefahren. Und selbst die hatte einige Mühe», sagt er. Aber Beck bekam das Auto nicht mehr aus dem Kopf. Zwei Wochen vor dem Oldtimer Grand Prix auf dem Nürburgring erhielt er einen Anruf von seinem Teamchef: Beck solle das Auto während einer Viertelstunde testen. Wenn es passte, könnte er gleich das Rennen bestreiten. Wenn nicht, hätte der Teamchef noch einen Profifahrer auf der Reservebank sitzen. «Gesagt, getan», lacht Beck. «Ich wurde Zweiter neben zwei Profis und sogar Erster in meiner Klasse.»

Der nächste Wunsch? «Die Carrera Panamericana», sagt Beck. Die Rallye dauert sieben Tage. Start ist Huatulco im Süden Mexikos, Ziel ist Durango im Nordwesten. «Das will ich mindestens ein Mal erlebt haben.» Wenn ein Mann tatsächlich alt ist, wenn er morgens ohne Wunsch aufwacht, dürfte Urs Beck noch eine ganze Weile als junger Mann durchgehen.

Anzeige



Logistik Transport Recycling



HUGELSHOFER
GRUPPE

HUGELSHOFER GRUPPE
 Juchstrasse 45 | 8500 Frauenfeld | Schweiz
 T +41 52 728 05 11 | info@hugelshofer.ch
hugelshofer.ch

Mit dem Land Rover bis nach China

Mitte der 1970er gründete Paul Sieber zusammen mit seinem Bruder die Sieber Transport AG. Das einstige Zwei-Mann-Unternehmen umfasst heute knapp 600 Mitarbeiter. Die Leitung haben mittlerweile Paul Siebers Söhne übernommen. Doch deshalb ist er noch lange nicht von den Langstrecken abgekommen. Im Gegenteil: Vergangenes Jahr bereiste er die Seidenstrasse. Die wichtigste Handelsroute in der Antike und im frühen Mittelalter verbindet Europa auf dem Landweg mit Ostasien. Im Gegensatz zu den damaligen Menschen fuhr Sieber zwar motorisiert bis nach China. Dennoch war er rund zwei Monate unterwegs.

Text: Tamara Johnson Bilder: zVg.



Paul Sieber präsentierte den Vorstandsmitgliedern der ASTAG Ostschweiz/FL kürzlich sein für die Reise umgebautes Fahrzeug.

Paul Sieber, wie kamen Sie auf die Idee, die Seidenstrasse zu bereisen?

Mit dem Erreichen des Pensionsalters ging die Verantwortung für die Sieber Transport AG an meine beiden Söhne. Also schaffte ich mir Freiraum. Diesen sinnvoll zu gestalten, ist für viele oft problematisch. Doch ich empfand die neu gewonnene Freizeit als spannend und herausfordernd. Ich wollte sie möglichst ausnutzen. Also entschloss ich mich, mit Freunden zu reisen. Wir wollten eine herausfordernde Reise unternehmen. Da entschieden wir uns, der Seidenstrasse entlang nach Peking zu fahren.

Sie hielten Ihre Reise auf einer Website fest. Dort schrieben Sie, dass Sie sich gerne mit Muskelkraft, Wind und Meer und PS bewegen. Welche Sportarten und Fahrzeuge muss man sich dabei vorstellen?

Um Körper und Geist gesund und fit zu halten, bewege ich mich sehr gerne. Dazu gehören vor allem das Wandern und das Velofahren. Ich habe im Weiteren den Hochseeschein und gehe regelmässig mit Kollegen im Mittelmeer segeln. Das Autofahren bezeichne ich nicht als Leidenschaft: Für mich ist es ein Mittel zur Fortbewegung oder eben zum Transport.

Sie sprechen den Transport an. Gerade als Inhaber einer Logistikfirma würde es interessieren, wie Sie bezüglich Logistik und Organisation vorgegangen sind. Was benötigt es alles, um eine solche Reise durchzuführen? Waren Sie der Hauptorganisator?

Für die Organisation der Reise war ich verantwortlich, ja. Die Vorbereitung dauerte mehr als ein Jahr und war sehr spannend. Im Vorfeld habe ich viele Reiseberichte und Bücher gelesen und mir Referate angehört. Im Grunde genommen unterscheidet sich eine solche Reiseorganisation nicht stark von meiner früheren Tätigkeit: Es geht darum, eine Route festzu-



wurden staatliche Hotels und Reisebegleiter, sprich Überwacher, zugewiesen. Diese sassen jeweils in einem unserer Fahrzeuge und haben uns auf Schritt und Tritt begleitet. Sie kontrollierten genau, dass wir die vorgeschriebene Route nicht verlassen. Mehrere Male pro Tag überprüften uns Polizeibeamte und Offiziere der Armee. Eindrücklich waren aber die Begegnungen mit den freundlichen Bewohnern im Pamir-Gebirge. Diese haben uns und die Fahrzeuge bestaunt und uns Brot angeboten. Diejenigen, die ein paar Worte Englisch sprachen, fragten uns, woher wir kamen und wohin unsere Reise führen sollte. Die Arbeitslosigkeit ist in diesen Ländern sehr hoch und macht vor allem der jüngeren Generation grosse Probleme. Viele junge Menschen versuchen ihr Glück in Russland.

Auf Ihrer Website schreiben Sie, sie hätten die Seidenstrasse nun abgehackt, würden aber wieder eine Gruppenreise in Angriff nehmen ...

Mit unseren Freunden würden wir jederzeit wieder eine grosse Reise unternehmen, und dank der guten Vorbereitung aller Teilnehmer müssten wir auch nicht viel ändern. Dieses Jahr sind wir in der gleichen Gruppe und mit gemieteten Jeeps auf dem Alaska Highway vom Süden Kanadas bis in den hohen Norden gefahren. Weitere Reisen in dieser Gruppenzusammensetzung sind im Moment aber nicht geplant.



legen, einen Zeitplan zu erstellen, geeignete Transportmittel bereitzustellen, das notwendige Material wie Ersatzteile, Lebensmittel und Medikamente zu bestimmen und auf die Teams zu verteilen sowie die nötigen Bewilligungen und Visen einzuholen.

Weshalb reisten Sie in Teams?

Eine solche Reise alleine anzutreten, ist nicht ratsam. Wir waren drei Teams, bestehend aus drei Männern und vier Frauen. Jedes Fahrzeug war mit Funk ausgerüstet, sodass wir nicht unbedingt in Sichtweite hintereinander fahren mussten. Die vielen staubigen Strassen durch Zentralasien zwingen ohnehin, grossen Abstand zum Vorausfahrenden einzuhalten.

Und wo haben Sie geschlafen?

In der Regel haben wir in den eigenen Dachzelten geschlafen. In Zentralasien bevorzugten wir private Unterkünfte oder Jurten, dies allein schon wegen der Kälte in den Hochebenen. Grössere Hotels wurden uns in Turkmenistan und China vorgeschrieben.

Ihre Frau, mit der Sie in der Regel alleine reisen, war auch in Ihrem Team. War es anstrengender, mit einer ganzen Gruppe Menschen unterwegs zu sein?

Meine Frau und ich reisen in der Regel alleine. Dies hat einige Vorteile: In einer Gruppe zu reisen heisst oft, Rücksicht nehmen zu müssen. Andererseits kann man die Aufgaben untereinander verteilen und einander helfen. Dabei kann es Meinungsverschiedenheiten geben. Weil wir uns alle schon seit vielen Jahren kennen, waren diese jeweils nach kurzer Diskussion ausgeräumt. Auch haben wir uns im Vorfeld der Reise mehrmals getroffen und viele möglichen Risiken und deren Lösungen diskutiert. Wir haben etwa festgelegt, dass jeden Tag ein

anderer Fahrer den «Tagesbefehl» ausgibt. Die Frauen waren für das leibliche Wohl zuständig und haben vielfach auch Sehenswertes, Unterkünfte und Ähnliches gesucht sowie die Konditionen abgeklärt. Damit war sichergestellt, dass jeder seinen Teil zur Expedition beitragen darf und muss.

Sie fuhren alle in einem Land Rover Defender. Hatten Sie ihn spezifisch für die Reise gekauft oder getunt?

Die drei Teams besaßen alle schon ihre eigenen Land Rover Defender. Ich fuhr mit dem Typ 130. Das ist das längste Modell und eignet sich somit sehr gut als Versorgungsfahrzeug. Für die Reise baute ich in unserer Werkstätte eine grosse Alukiste auf diesen Pick-up. So konnte ich sicher und staubfrei Kleider, Lebensmittel und andere Utensilien verstauen. Das Schlafzelt war on top montiert. Vorne auf der Kabine befand sich ein grosser Dachständer mit zwei Reserverrädern und Kisten mit Werkzeugen. Zudem waren alle Fahrzeuge mit Zusatztanks für 150 Liter Diesel und mit Seilwinden ausgerüstet. Am Chassis brachten wir einige Verstärkungen an.

Auf Ihrer Reise haben Sie viele unterschiedliche Länder und Orte gesehen. Was hat Sie besonders beeindruckt?

Auf unserer Reise sind wir durch 15 Länder gefahren. Besonders beeindruckend waren die Länder Usbekistan, Tadschikistan und Kirgistan in Zentralasien. Wüstengebiete, Pässe von mehr als 4500 Meter Höhe, Berge über 7000 Meter, kulturelle Sehenswürdigkeiten und kulinarische Eigenheiten wechselten einander ab. Abgesehen von landschaftlichen Schönheiten haben uns die Länder Turkmenistan und China am wenigsten gefallen. Hier bekam man den Überwachungsstaat förmlich zu spüren: Uns

Auf den Spuren der «Toggenburger Lust»

Am Höck der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein ging es Ende September nach Wattwil. Genauer: Auf den Schönenberg, wo die Familie Stadelmann eine Käserei betreibt und einen aussergewöhnlichen Keller gebaut hat, in dem ihr Käse reift.

Text: Malolo Kessler Bilder: Gian Kaufmann



Martin Lörtscher, Präsident der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

Laib an Laib liegen sie da, die Käse im Käsekeller von Hans und Monika Stadelmann auf dem Schönenberg bei Wattwil. Immer wieder greift ein Roboter einen neuen Laib, schmiert ihn und legt ihn dann zurück ins Regal – beobachtet von zahlreichen Mitgliedern der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein. Gut 80 Mitglieder waren Ende September auf den Schönenberg gekommen, um an ihrem Sektionshöck die Käserei Stadelmann zu besichtigen. Wie der Käse-Schmierroboter heisst, hatten sie bereits kurz vor dem Besichtigungsrundgang während der Ansprache von Käserei-Chef Hans Stadelmann erfahren: Lustmolch. «Schliesslich bürstet er unsere Eigenmarke, die «Toggenburger Lust».

Innovativer Betrieb

Ganz zu Beginn des Sektionshöcks hatte Martin Lörtscher, Präsident der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein, die Mitglieder begrüsst. Käse sei ein urtypisches Schweizer Lebensmittel, das es schon seit der Steinzeit gebe, sagte er. «Auf dieses Lebensmittel dürfen wir stolz sein.» Die Käser-Branche habe aber ähnliche Sorgen und Probleme wie die Transportbranche – beispielsweise in Bezug auf den Euro-Franken-Mindestkurs. «Wir freuen uns daher, dass wir einen solch inno-

vativen Betrieb wie die Käserei Stadelmann anschauen dürfen», sagte Lörtscher weiter. Es sei nicht selbstverständlich, dass Betriebe ihre Türen für Interessierte öffneten. «Und die Käserei Stadelmann ist schliesslich ein Beweis

dafür, dass man auch in einem wirtschaftlich schwierigen Umfeld bestehen kann.» Dann übergab Lörtscher das Wort an Käsereichef Hans Stadelmann, der in seiner Ansprache bewies, dass er nicht umsonst als unermüdlicher, innovativer Geschäftsmann gilt, der kein Blatt vor den Mund nimmt.

«Hier ist alles Natur pur»

Hans Stadelmann und seine Frau Monika haben den Betrieb auf dem Schönenberg und die Käserei Nesslau 1999 von seinen Eltern übernommen. Sie produzieren unter anderem Appenzeller Käse und Sbrinz. «Und um den Milchüberschuss zu verarbeiten, eine Folge der Liberalisierung des Milchmarktes, haben wir uns dann entschieden, unsere eigene Käsemarke zu produzieren», erzählte Stadelmann den ASTAG-Mitgliedern. So erschuf die Käserei Stadelmann die «Toggenburger Lust». Und liess den Namen nicht nur für Käse, sondern gleich auch für Kosmetikartikel, Babynahrung und alkoholfreie Getränke eintragen – «man weiss ja nie, was kommt».



Der «Lustmolch» im Einsatz.

2003 baute die Familie Stadelmann auf dem Schönenberg dann den Käsekeller, in dem Schmierroboter Lustmolch arbeitet und vor dem sich die ASTAG-Mitglieder versammelt hatten. Die Realisierung des Kellers sei nicht ganz einfach gewesen, sagte Hans Stadelmann. Er habe an verschiedensten Fronten mit den «lieben Chefbeamten» zu kämpfen gehabt, bis er die Baubewilligung schliesslich bekommen habe. Der Keller ist Stadelmanns Stolz: «Hier ist alles Natur pur. Die Tonziegel gleichen die hohe Feuchtigkeit im Keller auf natürliche Art aus.» Das heisst, im Keller ist weder eine Lüftungsanlage noch eine Kühlungsanlage nötig. Der Bau bietet genug Platz, um jährlich 180 Tonnen Käse auszureifen. «Damit ist er meines Wissens nach wie vor immer noch der grösste Naturtongewölbekeller in Europa», erzählte Stadelmann weiter.

Nach dem anschliessenden Kellerrundgang, durchaus geruchsintensiv, konnten die ASTAG-Mitglieder noch die Sbrinz-Produktion der Käserei Stadelmann besichtigen, die

ebenfalls auf dem Schönenberg eingerichtet und laut Stadelmann die östlichste Sbrinz-Käserei überhaupt ist. Maximal acht Laibe können dort täglich produziert werden. Wie diese schmecken, erfuhren die ASTAG-Mit-

glieder beim anschliessenden Apéro: Stadelmanns servierten Sbrinz und weitere Käsesorten, bevor der Sektionshöck dann unten im Tal, in Wattwil, in der Pizzeria Trattoria Capri ausklang.



Hans Stadelmann führt den Betrieb zusammen mit seiner Frau.

Anzeige

OSTSCHWEIZ DRUCK

Hofstetstrasse 14 • 9300 Wittenbach • ostschweizdruck.ch



**Fleissiger
Leistungsträger.**

Camion Transport AG feiert ihren Weltmeister

Ramon Holenstein zeigte bei der Berufsfahrer-Weltmeisterschaft in Finnland eine beeindruckende Leistung. Der Strassentransport-Fachmann im dritten Lehrjahr holte sich Gold in der Kategorie «Lehrlinge».

Die Camion Transport AG – allen voran Direktor Josef Jäger und Ausbilder Gebhard Holenstein – konnte kürzlich nicht ohne Stolz verkündigen, dass sich unter ihren Lehrlingen ein frisch gekürter Weltmeister befindet. Der angehende Strassentransport-Fachmann Ramon Holenstein nahm vom 25. bis zum 27. August an der Berufsfahrer-Weltmeisterschaft im finnischen Jyväskylä teil und glänzte mit einer sehr guten Leistung: In der Kategorie «Lehrlinge» holte sich Holenstein die Goldme-

daille und hat sich damit vor Hietalahti Santieri aus Finnland und Janik Wirz, ebenfalls aus der Schweiz, platziert.

Die Teilnehmer haben sich in den Disziplinen Geschicklichkeitsfahren, Ladungssicherung, Rundumkontrolle und Fahrzeugtechnik gemessen. Ramon Holenstein hat sich mit einem deutlichen Endresultat von den Mitstreitern abgesetzt und damit auch Camion-Transport-Geschichte geschrieben.



Direktor Josef Jäger (links) und Ausbilder Gebhard Holenstein (rechts) sind sichtlich stolz auf Weltmeister Ramon Holenstein.

Anzeige

DER PERFEKTE PARTNER.
FÜR WELCHEN JOB AUCH IMMER.

Der neue Transporter. Erhältlich in der grössten Variantenvielfalt und mit dem niedrigsten Verbrauch seiner Klasse.

* Angebot für Gewerbetreibende



Nutzfahrzeuge



City-Garage AG

Zürcher Strasse 162, 9001 St. Gallen
Tel. 071 274 80 74, www.city-garage.ch

Mehr als «nur» LKW-Fahren

Viel Lob und Zuspruch haben 31 frischgebackene Ostschweizer Strassentransportfachleute entgegennehmen dürfen – sie sind die Ersten mit der neuen Berufsbezeichnung. Fünf Absolventen brillierten mit Spitzennoten.

Text und Fotos: Martin Sinzig

«Die bisherige Berufsbezeichnung ‚Lastwagenführer/-in‘ widerspiegelte die Vielfältigkeit des Berufs zu wenig. Daher hat man sich auf die neue Bezeichnung ‚Transportfachmann/-frau‘ geeinigt», erläuterte Martin Lörtscher, Präsident der ASTAG-Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein, bei der Diplomübergabe in Flawil. «Sie selber wissen es am besten: Es geht schon lange nicht mehr ‚nur‘ um das reine LKW-Fahren.» Wohl sei die Freude am Lenken von Fahrzeugen, also «etwas Diesel im Blut», die wichtigste Voraussetzung. Doch zum Führen eines LKW's gehörten auch gute geografische Kenntnisse, handwerkliches Geschick, ein ausgeprägtes technisches Verständnis, Kenntnisse über industrielle wie logistische Abläufe und nicht zuletzt Sozialkompetenz und Freude am Kontakt mit Menschen.



Die fünf besten Absolventen sind (von links): Cédric Sturzenegger, Dominik Bünter, Joël Stieger, Andreas Aerne und Julien Claudio Kruijsen.



Freuen sich über ihren erfolgreichen Lehrabschluss: die Absolventen der Klasse A.



Frohe Gesichter auch bei den neuen Strassentransportfachleuten der Klasse B.

Respekt fürs Engagement

Lörtscher rief einmal mehr die Bedeutung des Strassentransports in Erinnerung. «Durch Ihre künftige Tätigkeit bilden Sie das Rückgrat der Schweizer Wirtschaft und versorgen das ganze Land mit Gütern des täglichen Bedarfs. Ohne Sie steht im wahrsten Sinne des Wortes so ziemlich schnell alles still.» Das Diplom sei der Lohn für die harte Arbeit der drei letzten Jahre. «Mit persönlichem Engagement und Durchhaltewille haben Sie die Lehre abgeschlossen, das verdient Respekt», gratulierte der Präsident des Nutzfahrzeugverbandes.

Fünf mit Spitzennoten

Auch Felix Tschirky, Prorektor für Gewerbe/Technik am Berufs- und Weiterbildungszentrum Wil-Uzwil (BZWU), liess es sich nicht nehmen, den frischgebackenen Strassentrans-

portfachleuten zum erfolgreichen Lehrabschluss zu gratulieren. Sie hätten 15 Jahre, von der Primarschule bis zur Lehre, in ihre Ausbildung investiert, sagte der Prorektor: Die jungen Berufsleute verdienten Wertschätzung, sie würden gebraucht, und sie sorgten für Nachwuchs in der Transportbranche.

Dem Chefexperten Magnus Popp, dem Berufsverantwortlichen BZWU Markus Gubelmann und Vertretern der Routiers Suisses war es schliesslich vorbehalten, den 31 jungen Nachwuchskräften die eidgenössischen Fähigkeitsausweise zu überreichen. Geehrt wurden dabei auch die fünf besten Absolventen, nämlich Julien Claudio Kruijsen (Note 5,3), Cédric Sturzenegger, Dominik Bünter und Andreas Aerne (je 5,4) sowie Joël Stieger, der mit 5,5 die Bestnote erzielte.

Telematik Einsteigerlösung hält Fahrern den Rücken frei

Aufwände reduzieren und Kosten zuordnen – In der Marti Unternehmensgruppe sorgt ein neues Telematik-System von Nufatron für Transparenz bei Kosten und reduziert den Verwaltungsaufwand.

Die Marti Gründungstechnik AG spielt als Foundationsspezialist eine tragende Rolle in der Schweizer Marti Gruppe. Ihre ständig auf Baustellen im Einsatz stehenden LKW konnten früher teils nach Stundenplan fahren, heute ist man im vollen Umfang ARV pflichtig. Dies brachte den Verantwortlichen Bauführer Alan Nicolier dazu, eine Lösung zum automatischen Fernauslesen des digitalen Fahrtenschreibers sowie der Fahrerkarten zu suchen. Schnell kam zusätzlich die Frage nach dem genauso mühsamen Verarbeiten der LSVA-Mautdaten auf. Überzeugt hat Marti schlussendlich Nufatrons neue Telematik-Einsteigerlösung TRANSPO-Drive® 2015 mit integrierter TomTom LKW-Navigation. Erfasst man heute bei Marti bereits die Leistungen nach Kostenstelle, so erlauben verschiedene weitere Module und Apps den modularen Ausbau der Telematik-Lösung. So wird je nach gewähltem App-Modul Kommunikation und Ortung (Track&Trace) oder Auftragsübermittlung mit Statusrückmeldungen, bis hin zur Erfassung von Unterschriften und Fotos abgedeckt. Alan Nicolier ist vom

modularen System überzeugt: «Nufatrons Telematik-Lösung spart uns Zeit und Geld im Arbeitsalltag. Zudem bietet die Lösung eine ideale Plattform für weitere Business-Apps zu unseren konzernspezifischen Aufgabenstellungen in und um die Logistik».

Nufatron AG

Die Nufatron AG gehört zu den führenden Schweizer Anbietern von bordrechnergestützter Telematik und Flottenmanagement Systemen. Als Systemintegrator für branchen- und kundenspezifische Lösungen in der Transport-Logistik konzipiert und entwickelt das Unternehmen innovative Gesamtlösungen für die Logistikdaten-Erfassung und Prozessoptimierung. Neben mobilem Auftragsmanagement mit Sendungsverfolgung und dem Fernauslesen von digitalem Fahrtenschreiber oder emotach-OBUs (LSVA), bieten Nufatrons Systeme eine flexible Plattform für die individuellen Bedürfnisse der Logistik-Spezialisten. Mit mobilen Clients bewegt man sich zudem näher zur Rampe hin und bindet auch bei fest

installierten Systemen das Be- und Entladescanning zusätzlich mit ein. So werden die Vorteile des fest verbauten Bordcomputers mit der bekannten Flexibilität von Nufatrons mobilen Systemreihe und trendigen Apps vereint.

Den oftmals ändernden, durch die Endkunden vorgegebenen Bedürfnissen wird durch vielfältige Adaptionsmöglichkeiten Rechnung getragen. Die Systeme wachsen mit den Anforderungen mit und der Kunde profitiert von der dreissigjährigen Erfahrung Nufatrons im sich stetig wandelnden Logistikmarkt. Telematik-Lösungen von Nufatron kommen nicht nur bei Grossunternehmen oder Konzernen zum Einsatz, sondern auch in kleinen und mittelständischen Unternehmen.

Marti Gründungstechnik AG

Lochackerweg 2, 3302 Moosseedorf, Schweiz
gruendungstechnik.martiag.ch

Nufatron AG

Altnauerstrasse 13, 8594 Güttingen, Schweiz
www.nufatron.ch

Anzeige



Telematik Einsteigerlösung

TRANSPO-Drive® 2015



Tachodaten
LSVA Daten
Fernauslesen

Auftrag
Navigation
Ortung

Rufen Sie uns an.
071 694 55 60
Wir beraten Sie gerne.

NUFATRON

Systemlösungen für Transportlogistik

NUFATRON AG
Altnauerstrasse 13
CH - 8594 Güttingen
www.nufatron.ch



Die ASTAG präsentiert ihre Berufsbilder

Die ASTAG-Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein war auch dieses Jahr an der Berufsmesse Thurgau in Weinfelden sowie an der OBA in St.Gallen präsent.

Text: Michael Brunner

Mehr als 7700 Jugendliche, Kinder, Eltern und weitere Interessierte besuchten vom 22. bis 24. September 2016 die Berufsmesse Thurgau. Auf über 4000 Quadratmetern Ausstellungsfläche in den Zelthallen und in den Gebäuden des Berufsbildungszentrums konnten sich die Besucherinnen und Besucher über Berufe und Ausbildungen informieren, die es im Thurgau zu lernen gibt. Gezeigt wurden über 200 Beru-

fe sowie Angebote aus den unterschiedlichsten Branchen und Berufszweigen. Während allen Tagen wurden ausserdem Probe-Vorstellungsgespräche und ein Check der Bewerbungsunterlagen angeboten; zudem konnte vor Ort professionelle Bewerbungsbilder gemacht werden. Auch die 23. Ostschweizer Bildungs-Ausstellung OBA, die vom 1. bis 4. September durchgeführt wurde, blickt auf eine erfolg-

reiche Messe zurück: Rund 21'000 Besucher verschafften sich bei den 155 Ausstellern einen Überblick über die verschiedensten Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten.

Für die ASTAG sind beide Events seit jeher wichtige Plattformen, um auf ihre vielfältigen und interessanten Berufsbilder aufmerksam zu machen.



Anzeige

UMWELTSCHUTZ: Mit Auszeichnung.



CAMION TRANSPORT



Hubstrasse 103
Postfach 840
CH-9501 Wil SG
www.camiontransport.ch



DER GOLDENE RÜCKSPIEGEL

Für die Jugend im Einsatz

Seit 1999 setzt sich Markus Gubelmann als Fachkundeführer «Autoberufe» für eine gezielte Ausbildung der Nachwuchskräfte im Transportgewerbe ein. «Grundsätzlich wollte ich schon immer in der Lehrlingsausbildung tätig sein», so der 53-Jährige. Die Arbeitsstelle an der Berufsfachschule habe sich dann aber eher zufällig ergeben. Für ihn ein glücklicher Zufall, wie er sagt. «In den Bereich Strassentransportfachmann bin ich langsam hineingewachsen und bin jetzt am Berufsbildungszentrum Wil-Uzwil ausschliesslich für diese Berufsgruppe zuständig.» Entsprechend kennt Gubelmann auch die Veränderungen, die sich hinsichtlich des Anforderungsprofils im Laufe der Jahre eingestellt haben.

Gesunken seien die Anforderungen im handwerklichen und mechanischen Bereich. Zugenommen hätten hingegen die Anforderungen in den Bereichen Strassenverkehr, Flexibilität und Auftreten beim Kunden. Gubelmann: «Die zunehmende Verkehrsdichte und Forderungen der Kunden im Bereich Lieferzeiten und Pünktlichkeit sind nicht zu unterschätzen. In diesem Zusammenhang helfen auch immer wieder eine gute Kommunikation und ein sicheres Auftreten.»

Heutige Nutzfahrzeuge haben eine starke technische Entwicklung durchlebt. Diese Erkenntnis ist jedoch laut Markus Gubelmann noch nicht bei allen Volksschullehrkräften, Berufsberatern und Eltern angekommen. «Ich versuche, meine Lernenden immer wieder zu motivieren, in ihrem persönlichen Umfeld nicht nur über Leistung und Drehmoment, sondern auch über geringeren Schadstoffausstoss zu reden. Denn: Weniger Verbrauch bedeutet nicht nur weniger Ausgaben für Kraftstoff.» Für den Lehrer ganz entscheidend ist auch: «Junge Lernende im Strassentransport arbeiten in einem hochtechnischen Umfeld, in dem jeder Einzelne immer noch einen grossen Einfluss auf den Erfolg des Unternehmens hat. Diese Aussage sollte vermehrt nach aussen kommuniziert werden.»

Agenda

Samstag, 18. März 2017, 09.00 Uhr:
Generalversammlung ASTAG Sektion Ostschweiz/FL, Sport- und Kulturzentrum Dreispitz, Kreuzlingen

Montag, 25. September 2017, 18.00 Uhr:
Sektionshöck, Ort noch offen



DER ROSTIGE AUSPUFF



«Lastwagenbranche wird bevorteilt»

Die Welt ist im Grunde genommen ganz einfach. Zumindest, wenn man sie aus dem Blickwinkel des Vereins «Alpen-Initiative» betrachtet: Er setzt sich für den «Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» ein. Und für den Verein, der vom Churer Grossrat Jon Pult (SP; Bild) präsiert wird, ist klar: «Für die Verlagerung des Schwerverkehrs gibt es eine marktwirtschaftliche Lösung.» Und «Megatrucks sabotieren die Verlagerung auf die Schiene und machen die Strassen unsicher». Ausserdem: «Die Güter, insbesondere gefährliche, gehören auf die Bahn!»

So simpel, wie es der Verein jedoch darstellt, funktionieren die wirtschaftlichen Zusammenhänge natürlich nicht: Nicht nur, dass er eine gesamte Branche einmal mehr förmlich verteufelt – er blendet auch aus, dass die Schiene niemals sämtliche Güter schlucken könnte. Und er unterlässt es auch zu erwähnen, dass gewisse Gebiete eben nicht mit dem Allerweltsmittel «Schiene» erschlossen sind. Gemäss der «Alpen-Initiative» bevorteile der Bundesrat gar die Lastwagen. Nämlich indem er sie «viel zu günstig durch die Schweiz fahren lässt». Oder mit anderen Worten: «Statt die Lastwagenbranche zu bevorteilen, sollte der Bundesrat das volle Potenzial der LSVA zugunsten der Bahnen und der Verlagerung ausschöpfen.»

«Der Verein ‚Alpen-Initiative‘ ist der ständige Stachel im Fleisch der schweizerischen Verkehrspolitik», sagte dereinst Moritz Leuenberger. Auch der sozialdemokratische Alt-Bundesrat hatte die Vision eines Strassennetzes, das lediglich für Velofahrer und Jogger zur Verfügung steht. Leuenberger sagte weiter: «Unermüdlich hält er (Anmerkung der Redaktion: der Stachel) uns alle auf Trab, auf dass niemand den Verlagerungsauftrag vergesse und damit das Grün des Lorbeers von 1994 auch ja nie welke.»

Neumitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Eintritt vom 1. April bis 30. September 2016:
ABAG Ablauf- und Rohrreinigungs AG, Herisau; Philipp Schädler Anstalt, Triesenberg; Drainjet Robotics AG, Lienz; Verkehrsbetriebe St.Gallen.

ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Sekretariat der ASTAG | Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein
Oberer Graben 12, 9001 St.Gallen | Tel. 071 228 10 40 | Fax 071 228 10 41



Unsere Dienstleistungen:

- Komplett Transportlösungen mit individuell angepassten Finanzierungs- und Wartungslösungen
- LKW-Vermietung
- Werkstatt für LKW, Busse, Anhänger und Auflieger
- Teile- und Zubehör-Service für LKW und Busse
- 24-Std. Pannendienst (Volvo Action Service)
- Kundenfreundliche Öffnungszeiten: Mo - Fr: 7.00 h - 19.30 h, Sa: 7.00 h - 12.00 h

Volvo Group (Schweiz) AG
Truck Center Niederuzwil
 Hirzenstrasse 4
 9244 Niederuzwil
 Tel. 071 955 97 97

Volvo Trucks. Driving Progress



robust - wirtschaftlich - kompakt



DAF



WIRAG AG

Nutzfahrzeuge
 9532 Rickenbach / Wil
 8409 Winterthur

Tel. 071 929 46 40
Fax 071 929 46 41
Mail info@wirag.ch
Web www.wirag.ch

AGROLA St.Gallen – Ihr regionaler Lieferant für Energie und Schmiermittel

Wir sind Ihr Spezialist im Bereich Betrieb und Unterhalt von Nutzfahrzeugen der Transport- und Baubranche. Unsere qualitativ hochwertigen Produkte erfüllen alle anspruchsvollen technischen Anforderungen.

Der stetige Wandel im technischen Unterhalt der neusten Nutzfahrzeugtechnologie verlangt optimale und kostengünstige Lösungen.

AdBlue

Nutzfahrzeuge der neusten Generationen benötigen zur Reduktion der Abgasschadstoffe das Produkt AdBlue. AGROLA ist der führende Anbieter und kann Sie beim Einsatz kompetent beraten.



Schmiermittel

In Zusammenarbeit mit führenden Motoren- und Fahrzeugherstellern übertreffen Sie mit unseren asche-armen Schmiermitteln nicht nur die Normen Euro 5 und 6, sondern decken damit fast alle Motoren älterer Generationen ab. Somit benötigen Sie nur ein Motorenöl für Ihren gesamten Fahrzeugpark.



Brenn- und Treibstoffe

AGROLA St. Gallen ist Ihr Partner für Heizöl- und Diesellieferungen. Dank eigenen Tanklagern und Direktimporten können wir einen prompten und zuverlässigen Lieferservice garantieren.



vlr: Jürg Menet, Marc Lippuner, Walter Räss, Palmira Ruggeri, Michael Wüthrich, Dunja Zumstein, Lukas Christen

Ihr AGROLA-Verkaufsteam

Unser langjähriges AGROLA-Verkaufsteam hilft Ihnen gerne kompetent und zuverlässig bei Ihrem Einkauf von Heizöl/Dieselöl/Benzin/Schmiermittel, aber auch bei Fragen rund um den Bau und Unterhalt von Tankanlagen. Gerne erstellen wir für Sie eine persönliche Offerte, zugeschnitten auf Ihre individuellen Bedürfnisse.

Heizöl online einkaufen rund um die Uhr unter www.agrolasg.ch

LV-St.Gallen, Neumarkt 3, 9001 St.Gallen
Telefon 071 226 78 78 – Mail info@agrolasg.ch