



In Madrid-Barajas wird die Saab 340 nachts entladen



Die Saab 340 gehört der estnischen Airest, wird aber von deren Tochter Skystream betrieben

Ein Ährenheber nach Madrid

CB LOGISTIK & SERVICE

Zeitkritische Warensendungen sind die Kernkompetenz der CB Logistik & Service, ein Unternehmen der Bouché European Logistics Group. AERO-INTERNATIONAL-Mitarbeiter Lutz Schönfeld hat einen Umlauf in einer Saab 340 vom Baden-Airpark nach Spanien begleitet



FOTOS: LUTZ SCHÖNFELD

Jörg Conrad von Swissport verantwortet die ordnungsgemäße Beladung der Frachtmaschine – sowohl im Hinblick auf Trimmung als auch auf die maximale zulässige Last je Quadratmeter

Beim örtlichen Landmaschinenhändler in Murcia klingelt um 10.43 Uhr das Telefon. Am Apparat: Landwirt Jose Lopez, der den Ausfall seines Ährenhebers am Mähdrescher meldet. Die Felder in Spanien sind bestellt, und nun gibt es nur ein schmales Zeitfenster für die Ernte. Lieferverpflichtungen sind einzuhalten, eine Schlechtwetterfront erhöht den Zeitdruck zusätzlich. Lopez droht der Verlust eines Teils der Ernte und damit ein signifikanter Einnahmeverlust. Das Ersatzteil muss also schnellstmöglich beim Hersteller beschafft und zum Kunden geliefert werden, sonst droht dem Ernteprozess der Stillstand.

Dies ist nur eins von unzähligen Szenarien, denen sich Marc Jobelius mit seiner Spedition CB Logistik & Service (CBL) täglich in Kooperation mit Time:matters, den Spezialisten für zeitkritische Warensendungen, zu stellen hat. Eile ist angesagt, und nur ein ausgefeiltes Logistiknetzwerk kann hier helfen. Schwerpunkt des Logistikspezialisten CBL: Lieferungen dringend benötigter Waren auf die Iberische Halbinsel.

Mit Dringlichkeitscode

Der Händler in Murcia hat inzwischen die Bestellung im Warenwirtschaftssystem des Lieferanten mit Dringlichkeitscode erfasst, es ist 11.05 Uhr. Mit dem Dringlichkeitscode hat er Abholung und Versand des dringend benötigten Ersatzteils am selben Tag ausgelöst, der Prozess beginnt. Im europäischen Ersatzteilezentrum des Lieferanten wird das Ersatzteil nun umgehend gepickt, verpackt, gelabelt und um 16.15 Uhr auf einen Schnelltransporter der Spedition CBL geladen, der zu einem täglich festen Zeitpunkt nach Fahrplan ladebereit ist und alle Sendungen mit Ziel Spanien und Portugal aufnimmt.

Gegen 18 Uhr treffen aus unterschiedlichen Ladeorten und von unterschiedlichen Lieferanten alle Fahrzeuge mit Expressfracht am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB)

ein. Das Flugzeug, speziell die Expressluftfracht, spielt ab jetzt ihren Zeitvorteil aus. Die eintreffenden Fahrzeuge, auch das mit dem Ährenheber für Landwirt Lopez, werden umgehend durch ein Team der Firma Swissport direkt in die bereitstehende Frachtmaschine, in unserem Fall eine von der Passagier- zur Frachtversion konvertierte Saab 340 der Firma Airest, geladen. Da CBL offiziell als Reglementierter Beauftragter eingestuft ist und der überwiegende Teil der Versender als „Bekannter Versender“ lizenziert ist, ist diese Art der unkomplizierten und schnellen Verladung möglich und essenziell für Expressfrachtabfertigung. Für die wenigen Ausnahmen steht in der Frachthalle der Swissport am Flughafen FKB ein Röntgengerät bereit.

Jeden Werktag startet die Frachtmaschine der Airest im Auftrag von CBL und Time:matters um 20 Uhr vom FKB nach Madrid, dem Logistikhub von CBL für Expressfrachtgut für Spanien und Portugal. So auch an diesem Tag. Pünktlich 19.56 Uhr löst die Crew, Flugkapitän Martin Karolin und First Officer Alexey Tikhomirov, die Bremsen, die Blockzeit beginnt, und rollt via Taxiway Golf und Alpha zur Runway 21. Um 20.05 Uhr sind wir mit 3,1 Tonnen Luftfracht an Bord in der Luft, unsere geplante Landezeit in Madrid-Barajas (MAD) ist heute auf 23.38 Uhr festgelegt. Um diese Zeit ist wenig los im europäischen Luftraum, im Funk ist es entsprechend ruhig, also bleibt ausreichend Zeit, mich mit der Crew über die Expressfliegerei, die täglichen und ausschließlichen Nachtschichten und die Faszination für diesem speziellen Job zu unterhalten.

Der 31-jährige Karolin fing nach seiner Ausbildung an der Air Estonian Aviation Academy 2016 direkt bei Airest an – zunächst im Passagierverkehr, dann im Frachtbereich. Was den Reiz ausmacht und ob die ständigen Nachtflüge nicht auf die Dauer belasten? Nun, „wir sind jeweils für meh-



Egal, welches Format: Alles muss mit. Frachtgut unterschiedlichster Größe stellt das Beladeteam immer wieder vor neue Herausforderungen

rere Wochen an einem Standort, wechseln dann innerhalb Europas auch an andere Flughafenstandorte mit anderen Rhythmen. Für mich ist es spannend, so neue Städte und Länder kennenzulernen, und durch die Nachtfliegerei bleibt am Tag Zeit für Erkundungen. Da wir geregelt nur innerhalb der Woche fliegen, haben wir auch die Wochenenden frei, um Land und Leute kennenzulernen“.

Zeit ist kostbarstes Gut

Der 27-jährige Tikhomirov lebt seit acht Jahren in Finnland, wo er auch seine Flugausbildung absolvierte und 2020 erfolgreich abschloss. Der gebürtige Russe fliegt seit diesem Jahr bei Airest und ergänzt: „Die Expressfrachtfliegerei hat ihren ganz speziellen Reiz. Sie ist einerseits von der hohen Professionalität aller am Abfertigungsprozess Beteiligten geprägt, Zeit ist schließlich das kostbarste Gut und Pünktlichkeit extrem wichtig in der Expressfrachtfliegerei. Andererseits bietet sie eine große Vielfalt – sowohl das Frachtgut betreffend, aber auch hinsichtlich der Abflug- und Zielorte. So konnte ich bisher 43 Flughäfen in acht verschiedenen Ländern kennenlernen.“ Bleibt noch die Frage nach der 2012 gegründeten Airline selbst. Neben einer CRJ200SF betreibt die



Flugkapitän Martin Karolin aus Estland und First Officer Alexey Tikhomirov aus Russland, aber in Finnland lebend, lieben die Herausforderungen der Frachtfliegerei



In 21 000 Fuß Höhe, etwa 6600 Meter, wird in der Abenddämmerung die Grenze zu Spanien passiert

in Tallinn sitzende Airest im Frachtbereich neun Saab-340-Frachter, die maximal 3,8 Tonnen laden oder bis zu 1685 Kilometer weit fliegen können. So komme man von FKB mit maximal 3,2 Tonnen Fracht bis in die spanische Hauptstadt.

Nachts in Barajas

23.35 Uhr: Wir sind im Endanflug auf Bahn 18L des Flughafens Barajas, und pünktlich um 23.38 Uhr setzt Karolin die Saab 340 sanft auf und lässt sie zu ihrem Standplatz im Luftfrachtbereich am anderen Ende des riesigen Flughafenareals rollen. Ein eingespieltes und werktäglich erprobtes Szenario nimmt auch heute seinen Lauf. Umgehend nach Abstellen der Triebwerke beginnt der örtliche Bodenabfertiger mit der sofortigen Entladung des Flugzeuges. Eine Viertelstunde nach Mitternacht ist die Entladung abgeschlossen, Rückfracht wird eingeladen, unsere Fracht umgehend zum Frachtzentrum am Flughafen transportiert, und bereits um 0.30 Uhr vom spanischen Unternehmensteil der Bouché Group, der Firma Grupo Bouché & Partner, übernommen. Gut 1000 Packstücke erreichen so durchschnittlich pro Nacht den Verteilhub des Unternehmens am Flughafen Madrid-Barajas. Innerhalb von 45 Minuten werden die Sendungen nun auf die Ausgangslinien per Van sortiert und verladen. Bereits um 3 Uhr beginnt die Zustellung der dringend benötigten Waren im Großraum Madrid und erweitert sich sukzessive kreisförmig auf die gesamte Iberische Halbinsel. Um 5.45 Uhr erreicht unser Transporter auf dem Weg nach Cartagena die Region Murcia. Abweichend von der Standardablieferung beim örtlichen bestellenden Händler wird unser Ährenheber diesmal aufgrund hoher Dringlichkeit jedoch direkt zu Jose Lopez geliefert. Eine sogenannte Ship-to-Adresse hat dem Lieferfahrer den Einbauort per GPS-Koordinaten mitgeteilt. Um 6 Uhr ist die Ware übernommen, und es wird mit dem unverzüglichen Einbau begonnen. Der weitere Ernteprozess ist gesichert. Seit Auftreten des Schadens sind knapp 20 Stunden vergangen. Der Expressspezialist CB Logistik & Service hat seine Aufgabe erfüllt. ● Lutz Schönfeld



Die Saab 340 trägt noch die Farben der 2013 pleite gegangenen OLT Express

FOTOS: LUTZ SCHÖNFELD

INTERVIEW /



Marc Jobelius, Geschäftsführer der Bouché European Logistics Group

Performance von 99 Prozent

AERO INTERNATIONAL: Herr Jobelius, schildern Sie uns bitte kurz Ihr Geschäftsmodell?

MARC JOBELIUS: Bouché & Partner ist seit 1993 im Expressluftfrachtgeschäft aktiv, zunächst auf Linienflügen unter Nutzung vorhandener Frachtkapazität der Airlines ab verschiedenen deutschen Verkehrsflughäfen, seit einigen Jahren im Mix mit zusätzlich fest gecharterten Frachtmaschinen. Wir holen unser Transportgut in Deutschland und den Benelux-Ländern ab und liefern es stundengenau mit Erfüllungsgarantie beim Kunden an. Unsere aktuelle Performance liegt bei 99 Prozent. Unser Zielgebiet ist die Iberische Halbinsel. Zudem fliegen wir nachts noch direkt auf die Balearen und Kanaren und stellen auf den Balearen auch am nächsten Vormittag zu. Bei den Kanaren übernehmen wir auch die Zollformalitäten und stellen, je nach Zollabfertigung, am Folgetag bis 14 Uhr zu. Unser größter Kunde ist die Landwirtschaft.

Welches Sortiment befördern Sie, und wie ist die Aufgabenteilung mit Time-matters?

Wir befördern in erster Linie industrielle, zeitsensible Ersatzteile für Maschinen aller Art, speziell für die Landwirtschaft, darüber hinaus Medizin und Medizintechnik, Messtechnik, Funk- und Digitaltechnik sowie chemische Erzeugnisse in Richtung Iberischer Halbinsel, auf dem Rückweg dann Retouren sowie hochwertige Ersatzteile. Dabei arbeiten wir bereits seit 2010 mit Time-matters, den Experten für High Performance und Special Speed Logistics, zusammen. Deren Geschäftsbereich Spare Part Logistics übernimmt unter anderem die gesamte Flugsteuerung in der Prozesskette. Dies beinhaltet dann auch die transparente Steuerung des Transportes sowie des Retourenmanagements über ein digitales Track-and-trace-System.

Warum sollten Kunden ihre benötigten Ersatzteile durch halb Europa fliegen lassen?

Aufwendige Lagerhaltung und die damit verbundenen Kosten in der Fläche entfallen, die Flexibilität der Verfügbarkeit erhöht sich spürbar, was auch zu einer längeren und nachhaltigeren Nutzungsmöglichkeit der hochwertigen Technik durch hohe und schnellere Teilezuverlässigkeit führt. Statt preiswertem Massenversand auf dem Landweg mit komplexer und zeitaufwendiger Lieferstruktur bieten wir schnelle, hochwertige und zielgerichtete Logistikdienstleistungen an.

Warum gerade die Iberische Halbinsel und warum ab dem Baden-Airpark?

Unsere Ursprünge liegen in Spanien und Portugal, da Firmengründer Claus Bouché seine ersten Aufträge dorthin erhalten hat. Unser sehr schnell wachsendes Netzwerk wurde Stufe für Stufe auf europäische Destinationen erweitert. Karlsruhe/Baden-Baden bietet uns als Flughafen eine sehr hohe Flexibilität und Ressourcenverfügbarkeit, liegt dank Autobahnanschluss verkehrsgünstig, und mit unserem Abfertiger Swissport haben wir hier einen Profi, der eine hohe Abfertigungssicherheit und Pünktlichkeit bietet.

Geben Sie uns noch einen kurzen Ausblick über Ihre kommenden Pläne?

Das Ersatzteilvervolumen entwickelt sich bei unseren Kunden sehr progressiv, da wir ein hohes Maß an Ersatzteilverfügbarkeit generieren. Dieser wachsende Bedarf muss unsererseits durch entsprechende Transportkapazität gespiegelt werden. Dem wollen wir mit einem Wechsel des Fluggerätes auf ATR 42 entsprechen, die eine um 33 Prozent höhere Frachtkapazität bietet. (Anmerkung der Redaktion: Seit Juli steht eine ATR 42 der spanischen Swiftair im Chartersinsatz.)