

WENN KILLERWALE FLIEGEN

Auf nun fast vierzig Jahre kann die Frachtfluggesellschaft Cargolux zurückblicken. Von Chemikalien über Autos bis hin zu exotischen Tieren wie Elefanten oder Killerwale wird fast alles transportiert, was in einen Jumbo reinpasst.

city of walferdange

Grand Duchy of
luxembourg.



cargolux





Die neue Cargolux-Wartungshalle: ein Koloss aus Stahl und Aluminium

Cargolux sorgte in letzter Zeit des Öfteren für Schlagzeilen. Ging es auf der einen Seite um den Ausbau des Unternehmens, wie die Einweihung der 200 Meter breiten, aerodynamisch wirkenden Cargolux-Wartungshalle in der Nähe von Sandweiler – ein Koloss aus Stahl und Aluminium des französischen Architekten Jean-François Schmit, wo auf 55 000 Quadratmetern Gesamtfläche zwei Boeing 747-400F gleichzeitig gewartet werden können – stand die Frachtfluggesellschaft andererseits wegen Einbußen in den Medien. Nicht nur ein Kartellverfahren, bei dem es um Absprachen bei Kerosinpreisen ging und wo Cargolux in den nächsten Jahre ein Bußgeld von rund 119 Millionen US-Dollar abstottern muss, sondern auch die hohen Erdölpreise sowie die Folgen der Wirtschaftskrise machen sich im Umsatz bemerkbar. Insgesamt bereitet ein schrumpfender Markt dem Unternehmen Sorgen: Allein im Dezember 2008 brach der globale Logistikmarkt um 17 Prozent ein. Vor allem in Asien blieben viele Aufträge aus. Die Cargolux passte dementsprechend ihr Streckennetz an, indem Flugverbindungen nach Asien ausgedünnt, dafür die Verbindungen mit Afrika, dem Mittleren Osten und Amerika verstärkt wurden. Planungsweitsicht ist jedoch nicht nur beim Management erforderlich. Das tagtägliche Geschäft der Frachtfluggesellschaft besteht aus Planung und Logistik. Die Arbeit am Luxemburger Frachtterminal erinnert zuweilen an das Nintendo Gameboy Spiel Tetris: Es bleibt nur wenig Zeit, um eintreffende Fracht platzsparend und richtig zu verstauen.

Fährt man von Luxemburg-Stadt kommend am Findel vorbei in Richtung Trier und nimmt auf der Autobahn die erste Ausfahrt, so gelangt man zum großen Luxair Cargo-Center: Ein enormer Gebäudekomplex in L-Form, unterteilt in zwei gleich große Hallen, die einerseits dem Import von Waren und andererseits dem Export dienen. An der nach vorne gehenden Front befinden sich die Verloaderampen für die Lastkraftwagen und dahinter das Verladensystem, das zum Flughafen führt, wo die parkenden 70-Meter-Flugriesen auf ihren Einsatz warten. „Der ganze Lufttransport – das Beladen des Jumbos, der Flug an sich und das Entladen am Zielort – machen nur dreißig Prozent des Gesamtzeitrahmens eines Frachttransportes aus. Siebzig Prozent dagegen beträgt der ganze restliche Aufwand: Das sind die Verkaufsstationen, der Zubringerdienst auf LKWs von den Kunden oder den Airports nach Luxemburg,

der Aufbau der Fracht auf Fliegerpaletten sowie die ganze Papierabfertigung“, erklärt Guy Gerling nach dem Passieren der Ausweiskontrolle, die erst den Zugang zum Cargoterminal ermöglicht. Gerling muss es wissen, schließlich ist er Manager der Loadcontroller, welche unter anderem den Ladeplan erstellen und die Flugzeugabfertigung überwachen.

Rund vier Jahrzehnte Know-how

Das Unternehmen, das 1970 von der isländischen Fluggesellschaft *Loftleidir*, der schwedischen *Spedition Salén Shipping Company*, verschiedenen Banken sowie der luxemburgischen Fluggesellschaft Luxair gegründet wurde, kann auf fast vierzig Jahre Erfahrung zurückblicken. Und das Cargo-Center gilt mit jährlich 950 000 Tonnen Frachttransit als der fünftgrößte Frachtumschlagplatz auf dem Kontinent. Von





Luxemburg aus fliegt nicht nur Cargolux mit ihren 16 Jumbojets vom Typ B747-400 Ziele aus fünf Kontinenten an, sondern auch andere Airlines haben sich inzwischen auf Frachtflüge spezialisiert.

Am Anfang jeder möglichen Transaktion steht auch bei Cargolux – wie bei allen Dienstleistern – der Kunde, der die Preise der verschiedenen europäischen Frachtfirmen vergleicht. Gerade die zentrale Lage in Europa sowie interessante Importgebühren versucht Cargolux als Standortvorteil gegenüber der Konkurrenz zu vermarkten. Aber auch die komplexen Infrastrukturen, die den Transport vielfältiger Waren ermöglichen, sei es vom Umfang her oder von der Art her – ob empfindliches Transportgut wie Pflanzen, Tiere oder Chemikalien – bewarb das Unternehmen schon einmal unter dem Slogan „You name it, we fly it“. „Wenn ein Kunde mit Cargolux fliegen will, erhält er eine Frachtbriefnummer, die

es ihm ermöglicht, jederzeit den Verbleib der Waren beim Transit zu überprüfen“, erläutert Gerling. Die Frachtbriefnummer wird anschließend in das Computersystem eingegeben, so dass jede Station, die mit der Fracht operiert, über Dimensionen, Gewicht und Wert der Fracht sowie über den gebuchten Flug informiert ist. Gleichzeitig entscheidet der Kunde, ob er seine Fracht von Cargolux mittels Lastwagen abholen lässt oder ob er einen anderen Frachtagenten wie *Panalpina* oder *Nippon-Express* beauftragt, die ebenfalls in Luxemburg vertreten sind. „Ein Lastkraftwagen holt die verschiedenen Produkte ab, welche oft für ganz unterschiedliche Zielorte bestimmt sind“, so Gerling, der auf die fast 60 Hallentore und Rampen des großen Cargokomplexes zeigt, an denen Lastkraftwagen von hinten angedockt haben, um ihre Fracht zu entladen. „Rund 500 Lkws in der Woche verladen am Cargo-Center ihre

Waren. Sie stammen aus Skandinavien, Deutschland, Italien, Frankreich, Holland oder England“, berichtet Gerling beim Betreten der großen Exportlagerhalle, in der Gabelstapler geschäftig hin und her fahren, um die ankommende Fracht zu verteilen. Insgesamt verfügt die Gesellschaft heute über Lagerkapazitäten von 85500 Kubikmeter. Hier ist es jedoch ruhiger und leerer als sonst: Die Wirtschaftskrise hat auch Auswirkungen auf den Warenverkehr.

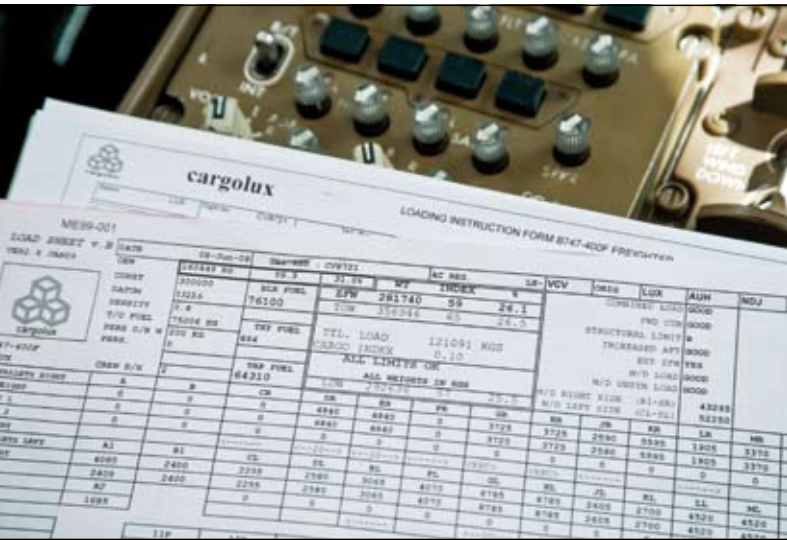
Nachdem die Frachtpapiere bei Luxair abgegeben wurden und der Zoll grünes Licht gegeben hat, wird die Fracht entsprechend ihrem Zielort zwischengelagert. „Da bis zu 65 Prozent der Produkte in Kisten ankommen, müssen sie erst noch auf genormte Flugzeugpaletten verladen werden“, so Guy Gerling beim Durchqueren der großen Lagerhalle, in der neben Kisten und Baggerreifen schicke Sportwagen auf ihren Überflug warten. Dabei ist dieses



Die 350 Meter lange Importhalle

WENN KILLERWALE FLIEGEN

imedia



Umstellen ein kompliziertes Unterfangen: Neben Gabelstaplern fahren orangefarbene so genannte „Transpaletten“ die registrierten Objekte zu einem riesigen Regalsystem, das sich über die ganze Länge der 350 Meter langen Importhalle erstreckt. Hier können auf drei Etagen bis zu 1700 Paletten zwischengelagert werden. „Dieses Regalsystem bildet die Grenze zwischen *Land-* und *Airside*“, so Gerling. Beladen und entladen werden die Regale von computergesteuerten, vollautomatischen Maschinen, die die benötigte Fracht hervorholen, sobald eine Zustellung ansteht. Anschließend fahren Transporter die Lieferung übers Flugfeld zum entsprechenden Cargolux-Flugzeug. Ladebühnen heben die Paletten ins *Main Deck* des Flugzeugs auf eine Höhe von 5,20 Metern, wo sie dann mittels eines motorisierten Rollensystems im Flugzeugbauch verschwinden.

„Luxair verwaltet das Ganze. Das Gebäude und die Angestellten gehören zu Luxair. Was jetzt Gesellschaften wie Cargolux oder *China Airlines* und andere Airlines anbelangt, so erhalten die Angestellten von diesen Firmen Angaben, wie sie das Flugzeug beladen sollen“, verdeutlicht Gerling das Verfahren. Für jeden Jumbo wird eine „*Weight and Balance-Aufstellung*“ gemacht. So passen rund 128 Tonnen Fracht in ein Flugzeug und das maximale *Take-off-Gewicht* liegt bei 396 Tonnen. „Wenn ein Jumbo 128 Tonnen Fracht geladen hat, dann kann er nicht mehr so viel

Sprit aufnehmen und muss zwischenlanden.“ Rund 158 Tonnen Kerosin passen in die Tanks und der Verbrauch liegt bei rund elf Tonnen in der Stunde. Es werde somit im Vorfeld abgeklärt, was rentabler ist: Fracht gegen Sprit oder Sprit gegen Fracht einzutauschen. Jedoch nicht nur das Verhältnis Ladegewicht und Kerosin spielen eine Rolle, sondern auch die Windbedingungen. Sie haben einen Einfluss auf die Wahl der Flugroute. Alle diese Faktoren müssen bedacht werden. Sie entscheiden darüber, ob am Ende Gewinne oder Verluste eingefahren werden.

Transportiert wird fast alles, was in einen Jumbo reinpasst

Neben diesen technischen Erwägungen ist es jedoch auch wesentlich, dass der vorhandene Stauraum im Flugriesen optimal genutzt wird. Frachtcontainer, die für einen bestimmten Flug vorgesehen sind, werden auf genormte Flugzeugpaletten gestellt. Und jede Palette ist mit einer eigenen ID versehen, die Angaben zu Umfang und Inhalt enthält. Diese Infos sind notwendig, um überhaupt einen Ladeplan für den Jumbo aufstellen zu können. „Das Beladen eines Jumbos erscheint wie ein Puzzlespiel, es muss alles passen“, meint Gerling. Passen muss etwa die Höhe der Fracht: Während das *Main Deck* – jener Bereich, in dem normalerweise die Flugpassagiere sitzen würden – über eine Höhe von 2,44 bis 3,05

Meter verfügt, hat der untere Flugzeugbereich nur eine Höhe von 1,64 Meter. Auch die Anordnung der Frachtstellplätze im Flugzeuginnern selbst muss überlegt sein, denn oft fliegt ein Cargoflugzeug mehrere Bestimmungsorte nacheinander an.

Transportiert wird dabei fast alles, solange es durch eine der fünf Frachttüren passt und der Flugzeugboden die Last trägt. „Vor Jahren mussten wir einen lebenden Killerwal von 18 Tonnen in einem Wassertank von Barcelona nach San Diego transportieren“, erinnert sich Guy Gerling. Damals seien fünf Tiermediziner mitgeflogen, die das Tier während der zwölf Stunden Überflug mit Wasser übergossen und mit Fischen gefüttert haben. „Wir hatten schon einmal Löwen, Giraffen und Elefanten an Bord“, so Gerling. „Vor zwei Jahren haben wir das schwerste Frachtstück nach New York geflogen“. Es sei eine Generatorwelle aus Eisen gewesen, die rund 52 Tonnen wog. Dieser Transport benötigte eine Vorbereitungszeit von mehreren Monaten: Spezielle Stahlträgerkonstruktionen mussten angefertigt werden und ein Kran wurde organisiert, um die Generatorwelle vom Lkw ins Flugzeug zu hieven.

Empfindliche Güter

Jedoch nicht nur Umfang und Gewicht einer Fracht spielen beim Ladeplan des Flugzeugs eine Rolle. Empfindliche Güter wie Pflanzen und Gemüse oder auch Chemikalien, die teilweise aufgrund von Sicherheitsvorkehrungen nur getrennt transportiert werden können, beanspruchen andere Vorbereitungen. So werden brennbare und explosive Chemikalien in den Luxair-Cargo-Hallen gesondert aufbewahrt: Am Ende der langen Exporthalle befinden sich drei getrennte Kammern, in denen einerseits Oxidante und andererseits entflammare Flüssigkeiten gelagert werden. Ein dritter Raum dient gar der Verwahrung von radioaktivem Material. Gleich daneben befindet sich die Tierstation mit sechs Pferdeboxen. Ein unbeschreiblicher Lärm dringt aus der Veterinärstation: Auf einer breiten Palette stapeln sich Kisten mit lebenden Kühen, die rund um ein Entlüftungsrohr aufgebaut wurden. „Diese Küken sind nur einige Tage alt. Der Tunnel vermeidet die Überhitzung der Tiere“, erklärt Gerling. Auch beim Transport von Pflanzen, die in einem speziellen Kühlraum in der Importhalle untergebracht werden können, muss das Verladen recht schnell gehen. Während bei normaler Fracht ein Zeitlimit von sechs Stunden für den Aufbau des Ladeplanes über das Beladen einer Maschine bis hin zum Abflug vorgesehen ist, sind es nur vier Stunden falls Tiere oder Pflanzen transportiert werden

müssen. „Am Boden geht es manchmal zu wie in einem Formel-Eins-Boxenstopp: Das Flugzeug landet, die Türen öffnen sich, und während der Tanklast Kerosin einfüllt und die Wartungscrew das Flugzeug kontrolliert, werden 115 Tonnen ent- und wieder beladen, damit der Jumbo nach zwei Stunden wieder starten kann“, so Gerling. Rund 70 Flüge werden auf diese Art pro Woche verladen. „Problematisch sind in Luxemburg vor allem die Flugzeiten der Frachtflieger“, meint Guy Gerling. Theoretisch darf kein Jumbo zwischen 23.00 Uhr und 6.00 Uhr geflogen werden. „Wir können bis 1.00 Uhr fliegen, falls Tiere oder Pflanzen an Bord sind und wir eine Nachtstartlaubnis erteilt bekommen“, so Gerling beim Betreten des großen Flugfeldes. Jedoch kostete es nach Mitternacht ein Bußgeld von rund 4000 Euro.

Auf den Parkpositionen vor den Lagerhallen dröhnen die Motoren. Eine Maschine rollt behäbig zur vier Kilometer langen Flugpiste. Aus einer anderen wird gerade ein Rolls-Royce aus Dubai entladen.

Christiane Walerich



EINE ABENTEUERLICHE STORY

Der erste Flug der Cargolux ging 1970 von Luxemburg nach Hong Kong. An Bord waren 25 Tonnen Fracht. Im August wurden Einsätze für das Internationale Rote Kreuz in Pakistan geflogen. 1972 war die Cargolux sogar für eine kurze Zeit im Mittelmeer tätig, als ihre CL-44 täglich bis zu 80 Tonnen Weintrauben von Zypern nach Luxemburg flog. Ein Jahr später kam der Slogan „You name it, we fly it“, der sich inzwischen tagtäglich im Frachtflugbetrieb bewährt hat.

1980 begann Cargolux, regelmäßige Flüge nach Houston und Miami an der Ostküste der Vereinigten Staaten zu organisieren. Im September 1983 wurden auch Luftrouten nach San Francisco und Seattle an der Westküste der USA ins Frachtflugprogramm aufgenommen. 1985 kamen Flüge

nach Japan dazu, die das asiatische Streckennetz verstärkten. 1989 wurde Cargolux die erste und einzige Frachtfluggesellschaft, die mit Großraumfrachtern zwischen Europa und Kanada operierte. Das Ziel hieß damals Edmonton.

Heute fliegen die insgesamt sechzehn Cargolux-Jumbos neunzig internationale Ziele an. Mit über fünfundsiebzig Büros in mehr als fünfzig Ländern ist die Luxemburger Fluggesellschaft weltweit vertreten.

2008 wurden über 700 000 Tonnen Fracht transportiert, und der Umsatz erreichte eine Rekordhöhe von fast zwei Milliarden US Dollar. Mit 5,5 Millionen geflogenen Tonnenkilometern liegt Cargolux an neunter Stelle unter den internationalen Airlines und ist somit die größte Nurfrachtfluggesellschaft in Europa.



Von der CL-44...

Die kanadische CL-44 wurde in nur 39 Exemplaren gebaut, von denen vier gleich nach der Auslieferung um 4,5 Meter verlängert wurden. Diese neuen Versionen konnten bei gleicher Zuladung mehr Volumen transportieren. Von den 39 gebauten Modellen flogen die vier verlängerten und zwei Standardmodelle in den Cargolux-Farben.

... über die DC-8...

1973 stieg Cargolux mit der ersten DC-8-61 ins Jet-Zeitalter ein. Auf die DC-8-61 folgte im Jahr 1974 eine DC-8-55, anschließend kamen Maschinen des Typs DC-8-63 in den Betrieb. Im Vergleich mit der maximalen Zuladung der CL-44 in der Langversion von 27 Tonnen konnte die DC-8 nun bis zu 47 Tonnen Ladegewicht transportieren.



... zur Boeing 747-200...

Im Dezember 1977 hat *Cargolux* die Bestellung ihres ersten Boeing 747-200-Frächters bekannt gegeben. LX-DCV kam am 1. Februar 1979 in Luxemburg an und wurde am 2. Februar 1979 von der damaligen Bürgermeisterin der Hauptstadt Colette Flesch in Anwesenheit von Großherzog Jean auf den Namen *City of Luxembourg* getauft. Am 5. Februar 1979 absolvierte die Maschine ihren ersten Flug nach Hong Kong. Die LX-DCV war damals das größte, jemals in Luxemburg registrierte Flugzeug. Eine zweite Boeing 747-200F (LX- LX-DCV ECV) *City of Esch-Alzette* folgte Ende 1980.



... und zur Boeing 747-400F

Im Dezember 1993 war *Cargolux* die erste Fluggesellschaft weltweit, die die Frachtversion der neuen B747-400 einsetzte. Das Flugzeug bot gegenüber der 747-200F eine noch höhere Nutzlast und größere Reichweite bei vergleichsweise günstigeren Verbrauchswerten. Zudem war die Maschine wesentlich leiser, verbrauchte weniger Kerosin und senkte den Schadstoffausstoß der Triebwerke.



Die Zukunft: B747-8F

Ab 2010 ersetzt *Cargolux* seine B747-400F-Flotte mit der neuen B747-8F. Im Vergleich zum Vorgängermodell wird bei der B747-8F der Kerosinverbrauch nochmals um 16% gesenkt, der Ausstoß von CO₂ um 15% verringert und die Geräuschemissionen um 30% reduziert.

imedia