



### **Incoterms 2010: Was ist neu?**

orange globe informiert darüber, was sich mit der neuen Fassung der Handelsklauseln geändert hat. Mehr dazu **ab Seite 2**

### **Central & Eastern Europe im Fokus**

Gebrüder Weiss Air & Sea ist auch in CEE gut aufgestellt. In elf Ländern sind die Luft- und Seefrachtexterten vor Ort. **Seiten 6/7**

### **Zwischen gestern und morgen**

Ein historischer Streifzug durch 500 Jahre GW – von den Anfängen als Botendienst bis zum globalen Logistikkonzern. **Seite 8**

01/2011

*Das Air & Sea-Magazin von Gebrüder Weiss*

# orange globe





Im Osten viel Neues

In den 80er-Jahren streckte Gebrüder Weiss seine Fühler fast gleichzeitig nach Asien und in den Osten Europas aus. Da wie dort wurde der Grundstein für eine schlagkräftige Logistikorganisation gelegt.

Eine gewisse Veränderung hatte sich zwar abgezeichnet. Wie schnell der Eisenerne Vorhang 1989 dann fiel, war aber überraschend.

Als sich die Grenzen öffneten, sah dies GW als echte Chance. Deshalb wurden umgehend Repräsentanzen in Ungarn, der damaligen Tschechoslowakei und in Slowenien aufgebaut – später auch in vielen anderen südosteuropäischen Ländern. Im Laufe der Zeit haben sich daraus vollwertige Logistikstandorte entwickelt.

Uns war bewusst, dass diese Staaten Nachholbedarf hatten. Die Menschen dort waren interessiert, neugierig, aber auch vorsichtig. Die Menschen „im Westen“ hatten ihrerseits gewisse Berührungängste und dachten mitunter, alles besser zu wissen. Für uns war es eine Herausforderung, den Spagat zwischen unseren Standards und Systemen, den „Spielregeln“ im Unternehmen und der Kultur sowie den unterschiedlichen Entwicklungsstadien der neuen Länder im Konzern zu schaffen. Rückblickend haben wir natürlich Fehler, wohl aber auch vieles richtig gemacht: Mittlerweile ist Gebrüder Weiss in 11 Ländern in Zentral- und Osteuropa vertreten. Ob wir in der Region auch Marktführer sind, lässt sich schwer berechnen – und das ist auch nicht so wichtig. Eine sehr relevante Größe ist GW dort jedenfalls.

Zu Beginn liefen die Warenströme mit Österreich, Westeuropa und Übersee über die Plattform Wien. Schrittweise wurden dann die neuen Landesorganisationen selbstständiger und etablierten eigene Linienverkehre. Neben einer starken Landverkehrs- und Logistikorganisation wurden schließlich an den wichtigsten Standorten auch leistungsfähige Air & Sea-Büros aufgebaut. Unser Anspruch ist es, logistischer Gesamtanbieter in unseren Heimatmärkten in der Alpen-Donau-Region zu sein. Und dazu gehören auch lokal verankerte Air & Sea-Teams, die global vernetzt sind. Sogar in kleineren Staaten beziehungsweise Regionen.

Zugegeben, die Krise hat die noch nicht so starken Wirtschaftsräume in CEE hart getroffen. Viele dieser Staaten haben in der Folge einen schmerzlichen Rückschlag erlitten. Ich bin dennoch überzeugt, dass der Aufschwung nicht nachhaltig gestoppt worden ist. Die Region verfügt weiterhin über beachtliche Wachstums- und Entwicklungschancen.

Heinz Senger-Weiss, Mitglied des Vorstands

# orange globe speditions-abc

## Summarische Anmeldungen

### Welche Fristen in der Luft- und Seefracht gelten

Seit Jahresbeginn müssen für Waren, die in das Zollgebiet der EU oder aus diesem Gebiet verbracht werden, verpflichtend summarische Eingangsanmeldungen (kurz: ENS) und Ausgangsanmeldungen (kurz: EXS) bei den Zollbehörden abgegeben werden. Damit auf Grundlage dieser Angaben frühzeitig EDV-gestützte Risikoanalysen durchgeführt werden können, sind gesetzlich vorgeschriebene Fristen einzuhalten. Von dieser Regelung ausgenommen ist generell der Warenverkehr mit der Schweiz und mit Norwegen.

#### Luftverkehr

- Bei Kurzstreckenflügen (mit einer Dauer von weniger als vier Stunden) muss die ENS spätestens beim Start des Flugzeuges eingereicht werden.
- Bei Langstreckenflügen (mit einer Dauer von mehr als vier Stunden) muss die ENS mindestens vier Stunden vor der Ankunft der Sendung auf dem ersten Flughafen im Zollgebiet der Europäischen Union zur Verfügung stehen.
- Im Export erfolgt die Abgabe der Sicherheitsdaten durch Gebrüder Weiss bereits bei der Ausfuhranmeldung (sofern GW die Ausfuhrabfertigung erstellt).

#### Seeverkehr

- Bei Containerfracht muss die ENS mindestens 24 Stunden vor dem Verladen im Abgangshafen eingereicht werden.
- Bei Break Bulk muss die ENS ebenfalls mindestens 24 Stunden vor dem Verladen im Abgangshafen abgegeben werden.
- Im Export erfolgt die Abgabe der Sicherheitsdaten automatisch im Zuge der elektronischen Ausfuhranmeldung durch GW.

## Kritisch betrachtet



## Die Incoterms 2010

Michael Büchele, Manager Marketing & Sales Air & Sea bei Gebrüder Weiss, erklärt, was sich mit der aktuellen Fassung der Handelsklauseln geändert hat und worauf es in der Praxis besonderes Augenmerk zu legen gilt.



Vor 75 Jahren veröffentlichte die Internationale Handelskammer ICC zum ersten Mal eine Reihe von Regeln über die Verteilung von Pflichten, Kosten und Risiko betreffend Transportorganisation, Beladung, Entladung, Versicherung und Zollabwicklung. Seither haben sich die Incoterms (International Commercial Terms, Internationale Handelsklauseln) zu einem unumstrittenen Standardwerk entwickelt, das regelmäßig überarbeitet und an die gängige Praxis angepasst wird. Mit 1. Januar 2011 sind nun die Incoterms 2010 in Kraft getreten.

Diese neue Version, die die Fassung aus dem Jahr 2000 ablöst, zielt insbesondere auf eine bessere Verständlichkeit und einfachere Anwendung der Lieferklauseln ab. So gibt es statt 13 nur noch elf Klauseln, die in zwei Kategorien unterteilt werden: in allgemeingültige Klauseln für alle Transportarten (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP) sowie in Klauseln für den See- und Binnenschifftransport (FAS, FOB, CFR, CIF). Zudem ersetzen die neuen Incoterms DAT („Delivered at Terminal“) und DAP („Delivered at Place“) die bisherigen Klauseln DEQ, DAF, DES und DDU.

### Neue Klauseln – neuer Lieferort bei manchen Terms

Diese neue Version, die die Fassung aus dem Jahr 2000 ablöst, zielt insbesondere auf eine bessere Verständlichkeit und einfachere Anwendung der Lieferklauseln ab. So gibt es statt 13 nur noch elf Klauseln, die in zwei Kategorien unterteilt werden: in allgemeingültige Klauseln für alle Transportarten (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP) sowie in Klauseln für den See- und Binnenschifftransport (FAS, FOB, CFR, CIF). Zudem ersetzen die neuen Incoterms DAT („Delivered at Terminal“) und DAP („Delivered at Place“) die bisherigen Klauseln DEQ, DAF, DES und DDU.

Nicht zuletzt wurde bei den bestehenden Klauseln FOB, CFR und CIF der Lieferort neu definiert: Gemäß Incoterms 2010 gilt die Ware jetzt erst als geliefert, wenn sie an Bord des Schiffes verbracht worden ist – und nicht wie bisher, sobald sie die Schiffsreling überschritten hat. Auch hierbei ist es unerlässlich, den genauen Ort, also den Hafen und unter Umständen auch den Hafenteil, an dem die Ware verladen werden soll, exakt festzulegen. Wird FOB vereinbart, aber kein Hafen definiert, so obliegt es dem Verkäufer, den Ort zu wählen.

### Wichtige Versionskontrolle

Laut ICC können die Handelsklauseln sowohl in nationalen als auch in internationalen Kaufverträgen verwendet werden. Verträge, die auf älteren Versionen wie beispielsweise den Incoterms 2000 basieren, bleiben von den jüngsten Änderungen unberührt. Laut ICC gelangt immer die letztgültige Fassung der Incoterms zur Anwendung, sofern nichts anderes vereinbart wird. Theoretisch können allerdings nach wie vor Kaufverträge unter Einbeziehung früherer Versionen abgeschlossen werden. Verkäufer und Käufer sollten im Kaufvertrag deshalb klar definieren, welche Version der Incoterms zugrunde liegt – beispielsweise „FOB Hamburg, Incoterms 2010“.

Bei Fragen zu den Neuerungen steht Ihnen Ihr Gebrüder Weiss-Berater vor Ort mit Rat und Tat zur Seite.

## GW-Air & Sea – Kontakt

Gebrüder Weiss GmbH  
Bundesstraße 110, A-6923 Lauterach  
T +43.5574.696.2207  
F +43.5.9006.2609

air-sea@gw-world.com  
www.gw-world.com

# Kein Incoterm ohne Lieferort

Wesentlicher Bestandteil eines Incoterms ist die genaue Bezeichnung des Lieferortes – also jenes Ortes, an dem das Risiko von Verkäufer auf den Käufer übergeht. Mit Ausnahme der C-Klauseln ist dies zugleich jener Ort, an dem die Kosten auf den Käufer übergehen. orange globe beleuchtet, warum es so wichtig ist, bei der Ortsangabe keinen Raum für Interpretationen zu lassen, und informiert, wie Missverständnisse von vornherein vermieden werden können.

In den Incoterms 2010 wurden vier „Delivered“-Klauseln durch zwei neue Klauseln ersetzt: DDU, DAF und DES durch DAP sowie DEQ durch DAT; DDP bleibt auch in den Incoterms 2010 bestehen. DAP bedeutet, dass der Verkäufer Kosten und Gefahr trägt, bis die Ware entladebereit am benannten Bestimmungsort zur Verfügung gestellt wird. Dies kann zum Beispiel der Ankunftshafen oder -flughafen sein, ein Speditionslager, Grenzübergang oder Lager des Käufers.

## Ort genau definieren

„DAP Shanghai“ kann laut Klemens Strohmeyer, Operations Manager Air & Sea CEEC bei Gebrüder Weiss, jedoch auf verschiedene Weise interpretiert werden: „Nämlich dass die Ware als geliefert gilt, wenn sie am ankommenden Schiff im Hafen von Shanghai, auf dem LKW an einem Speditionsterminal im Hafen Shanghai oder aber beim Lager des Käufers unentladen zur Verfügung gestellt wird.“ Um Missverständnisse und Konflikte zu vermeiden, sollte daher zusätzlich zu „DAP Shanghai“ erklärt werden, ob damit „DAP Hafen“, „DAP Speditionsterminal“ oder „DAP Lager des Käufers“ (jeweils mit Name + Adresse) gemeint ist.

DEQ, Delivered ex Quay, war in früheren Versionen der Incoterms die einzige Klausel, die definierte, dass Risiko und Kosten auf den Käufer übergehen, sobald die Sendung vom ankommenden Beförderungsmittel entladen zur Verfügung gestellt wird – Beförderungsmittel konnte aber ausschließlich ein Schiff sein. Mit DAT hat die ICC nun eine Klausel geschaffen, die DEQ ersetzt und auch für andere Beförderungsmittel und Lieferorte in der Transportkette anwendbar ist. So kann zum Beispiel „DAT benannter Speditionsterminal“ angewendet werden, wenn der Verkäufer sowohl die Kosten und Gefahren bis zur Anlieferung zu diesem Speditionsterminal als auch die Kosten und Gefahren für die Entladung vom LKW oder Bahnwaggon tragen soll. Mit dem Begriff Terminal ist dabei gemäß Definition der ICC jeder Ort gemeint, ob überdacht oder nicht. „Zu beachten ist allerdings, dass der Käufer auch die Möglichkeit haben muss, die Ware an diesem Ort übernehmen zu können“, fügt Strohmeyer hinzu.

Und auch bei DAT ist es unerlässlich, den Ort exakt festzulegen. Das heißt konkret: nicht bloß die Stadt anzuführen, in der Kosten und Gefahren übergehen, sondern die genaue Anschrift. Auf diese Weise lassen sich so manche Missverständnisse und daraus entstehende Rechtsstreitigkeiten vermeiden. Aber Vorsicht: Nur den Stadtnamen anzuführen kann ebenfalls zu Schwierigkeiten führen. Da weltweit einige Städte denselben Namen tragen (z.B. Athens, Greece, und Athens, Georgia, USA), sollten immer das Land und gegebenenfalls auch die Postleitzahl festgeschrieben werden.

## Bei CFR und CIF auch Verschiffungshafen vereinbaren

Am Lieferort geht das Risiko vom Verkäufer auf den Käufer über. Bei CFR und CIF ist dies der Verschiffungshafen. In der Praxis wird jedoch oftmals lediglich der Bestimmungshafen vereinbart. Das bedeutet, dass zwar

klar ist, wo die Kosten auf den Käufer übergehen – der Käufer aber mitunter den Ort nicht kennt, an dem das Risiko auf ihn übergeht.

„Wurde zudem ein bestimmtes Lieferdatum vereinbart“, so Strohmeyer, „bezieht sich das bei CFR und CIF auf das Datum, an dem die Ware auf das Schiff verladen wurde, und nicht auf jenes Datum, an dem sie im Bestimmungshafen ankommen soll.“ Ratsam sei daher, sowohl den Verschiffungshafen als auch das Datum, an dem die Ware im Bestimmungshafen eintreffen soll, im Kaufvertrag zu verankern. Gleiches gilt für CPT und CIP: Der Verkäufer erfüllt seine Lieferpflicht, sobald er die Ware dem Frachtführer übergibt und nicht, wenn die Ware den Bestimmungsort erreicht. Daher sollte auch hier Lieferort und Eintreffdatum am Bestimmungsort im Kaufvertrag definiert werden.

## Aufgepasst bei Seefrachtklauseln

Die bewährten Klauseln FAS, FOB, CFR, CIF dürfen nach wie vor ausschließlich für Seefracht- und Binnenschifftransporte vereinbart werden. Auch wenn die Verlockung groß ist, „FOB Flughafen“ festzulegen (um damit auszudrücken, dass die Ware geliefert ist, sobald sie an Bord des Flugzeugs verladen wird), ist dies nicht zulässig. Wurde eine dieser Klauseln für einen Luftfracht- oder LKW-Transport verwendet, besteht die Möglichkeit,

dass im Schadens- und Streitfall entschieden wird, dass die Ware nicht geliefert wurde. Also dass der Risikoübergang auf den Käufer nicht stattgefunden hat, obwohl die Ware am Zielflughafen eingetroffen ist, aber auf der gesamten Transportstrecke nie auf ein Schiff verladen wurde.

„Anstelle von ‚FOB benannter Flughafen‘ ist ‚FCA benannter Flughafen, loaded on Aircraft‘ zu empfehlen“, informiert Klemens Strohmeyer. Der Zusatz „loaded on Aircraft“ ist hierbei wesentlich, da ansonsten „FCA benannter Flughafen“ auch als „FCA Flughafen terminal“ ausgelegt werden könnte. Dies hätte zur Folge, dass Kosten und Gefahren bereits dort auf den Käufer übergehen, wo der Verkäufer die Ware entladebereit angeliefert hat.



Klemens Strohmeyer

## Versicherungspflicht, Gefahr- und Kostenübernahme nach den Incoterms 2010

	Verkäufer	Carrier	Landesgrenze	Hafen	Schiff	Hafen	Benannter Bestimmungsort	Käufer
EXW	Risiko trägt der Verkäufer							Risiko trägt der Käufer
FCA	Risiko trägt der Verkäufer	Risiko trägt der Käufer						Risiko trägt der Käufer
CPT	Risiko trägt der Verkäufer	Risiko trägt der Käufer						Risiko trägt der Käufer
CIP	Risiko trägt der Verkäufer	Risiko trägt der Käufer						Risiko trägt der Käufer
								Pflicht
DAT								
DAP								
DDP								mit Importfreimachung
FAS								
FOB								
CFR								
CIF								
								zu empfehlen
								Pflicht
								zu empfehlen

Risiko trägt der Verkäufer
  Risiko trägt der Käufer
  Kosten trägt der Verkäufer
  Kosten trägt der Käufer
  Transportversicherung ist Pflicht des Verkäufers
  Klauseln für See- und Binnenschifftransport



Das Jahr 1989 markierte eine Zeitenwende für die Länder Mittel- und Osteuropas. 2004 traten die ersten ehemaligen Ostblockstaaten der EU bei. Die Osterweiterung war jedoch nicht nur Chance, sondern auch Herausforderung für das Projekt „Gemeinsames Europa“. Entgegen vieler Befürchtungen fällt das Fazit heute deutlich positiv aus.

# Von Böhmen in die Walachei: Streifzug durch das „neue“ Europa

**Beeindruckende Städte und attraktive Landstriche, abwechslungsreiche Kultur und ein Hauch von Geheimnisvollem – die Länder Ost- und Mitteleuropas liegen abseits überlaufener touristischer Trampelpfade und wollen entdeckt werden. Auch für die Wirtschaft tun sich neue Möglichkeiten auf, seit Ungarn, Tschechien, die Slowakei, Slowenien, Bulgarien und Rumänien die europäische Bühne betreten haben.**

Viele Europäer verbringen regelmäßig ihren Urlaub in Olszország. Tatsächlich? Ebenso wie viele Wiener und Burgenländer häufig nach Magyarország fahren. Auch noch nie gehört? Nun, um die Begriffe zu verstehen, müsste man schon Ungarisch können. Und außer den Bewohnern von Magyarország tun das die wenigsten, sieht man einmal von den ungarischen Minderheiten in den angrenzenden Ländern ab. In Olszország dagegen spricht man kein Ungarisch. Denn gemeint ist Italien.

## Tor nach Ost- und Westeuropa

Ein Ungar steht mit seiner Sprache allein auf weiter Flur. Mitunter kein Nachteil, wenn man sich die Historie des Landes betrachtet. Ganz gleich ob Türken- oder Habsburgerherrschaft, die Magyaren waren in der Vergangenheit häufig nicht Herr im eigenen Haus. Da kann es Balsam für die Seele sein, wenn man auch einmal ganz unter sich ist. „Die Sprache ist wie ein Schutzwall, hinter dem die Nation sich mit all ihren Geheimnissen und Eigenarten fest verschanzen kann“, schreibt Wilhelm Droste, der seit vielen Jahren in Budapest als Dozent und Schriftsteller arbeitet.

Budapest ist gleichzeitig Tor nach Ost- und Westeuropa. „Gegründet von Römern, geschleift von Mongolen, geschunden von Osmanen“, charakterisiert der Spiegel die ungarische Hauptstadt, die sich im Lauf ihrer Geschichte immer wieder neu erfinden musste. Mit 1,7 Millionen Einwohnern ist Budapest etwas größer als Wien und reich an Weltkulturerbe wie zum Beispiel dem Panorama am Donauufer oder der Andrassy Straße, die ungarische Variante der Champs-Élysées in Paris oder der 5th Avenue in New York. Wie ihr österreichisches Pendant ist Budapest außerdem berühmt für seine Kaffeehauskultur.

Die Ungarn gelten als geselliges und temperamentvolles Volk. Schon zu Zeiten des Kommunismus wurde das Land als die „lustigste Baracke im Ostblock-Lager“ bezeichnet und galt als vergleichsweise liberal. So erlaubte Ungarn früher als andere Ostländer private Unternehmen. Auch die Reisefreiheit gab es schon fast zwei Jahre bevor der Eisener Vorhang fiel.

Bedeutende Industriezweige sind heute der Maschinen- und Fahrzeugbau. Einen hohen Stellenwert besitzt die Landwirtschaft: Kein anderes Land in Europa verfügt über mehr landwirtschaftliche Nutzfläche – diese macht über zwei Drittel des Staatsgebiets aus. Angebaut werden unter anderem Mais, Weizen oder Zuckerrüben und selbstredend Paprika, die heute untrennbar mit dem Namen Ungarn verbunden ist. Eine wichtige Rolle spielt außerdem der Tourismus. Sowohl Budapest als auch der Plattensee, der größte See Mitteleuropas, sind begehrte Reiseziele.

## Modernes Land an der Moldau

Auch die Tschechen hatten es nicht immer leicht. Da sucht man gerne Trost in Satire und Humor. Und was den Ungarn ihre Sprache, war den Tschechen im vergangenen Jahrhundert ihr Schwejk. Anfang der 1920er-Jahre veröffentlichte Jaroslav Hašek seinen Roman „Der brave Soldat Schwejk“ und traf damit den Nerv der Zeit. Das Schelmenstück lieferte eine Gebrauchsanleitung dafür, wie man mit List, Witz und stoischer Gelassenheit mit Situationen zurechtkommt, die man nicht ändern kann.

Seit dem Ende des Kommunismus können die Tschechen nun endlich selbst den Kurs bestimmen. Heute präsentiert sich das Land als eine moderne Demokratie, die sich auf europäischer Ebene etabliert hat – auch wirtschaftlich. Im Jahr 2009 erzielte Tschechien ein Bruttoinlandsprodukt von 13.097 Euro pro Kopf, was 82 Prozent des EU-Durchschnitts entspricht. Die Region Praha gehört laut Eurostat nach Köpfen gerechnet sogar zu den produktivsten der ganzen EU.

Die Hauptstadt Prag ist der Dreh- und Angelpunkt des Landes – und nicht nur das kulturelle, sondern auch das industrielle und das Finanzzentrum Tschechiens. Die „goldene Stadt“ an der Moldau ist wegen ihrer zahlreichen Höhepunkte gotischer und barocker Architektur außerdem ein Tourismusmagnet. Die historische Altstadt quillt vor Sehenswürdigkeiten beinahe über. 1992 wurde sie deshalb von der UNESCO zum Weltkulturerbe erklärt. Wahrzeichen der Stadt ist der Hradschin, das größte geschlossene Burgareal der Welt, und heute unter anderem Residenz des Staatspräsidenten.



Die „goldene Stadt“ an der Moldau: Prag ist Dreh- und Angelpunkt des Landes und wegen zahlreicher Meisterwerke gotischer und barocker Architektur ein Tourismusmagnet.

Tschechien verfügt über eine lange Industrietradition und erfreut sich bei ausländischen Investoren großer Beliebtheit. Laut dem deutschen Auswärtigen Amt zeichnen Tochtergesellschaften ausländischer Unternehmen inzwischen für mehr als 50 Prozent der tschechischen Industrieproduktion verantwortlich. Die Verkehrsinfrastruktur gilt als die beste unter den einstigen Ostblockstaaten. In den letzten beiden Dekaden wurde sehr stark der Automotivsektor forciert, was Tschechien gemeinsam mit der Slowakei, mit Ungarn und Polen den Spitznamen „Detroit des Ostens“ einbrachte. Zudem wird intensiv Landwirtschaft betrieben. Weltberühmt ist das böhmische Bier – und beim Bierkonsum sind die Tschechen Weltmeister, lassen selbst Österreicher und Deutsche hinter sich.

### Andy Warhols Wurzeln

Die Slowakische Republik entstand wie Tschechien in Folge der einvernehmlichen Teilung der Tschechoslowakei im Jahr 1993. Heute hat das Land rund 5,4 Millionen Einwohner und enge Beziehungen zu Österreich: Denn es gibt in Europa keine zwei Hauptstädte, die so nahe beieinander liegen wie Wien und Bratislava (Pressburg). Verschiedentlich wird wegen des gemeinsamen Wirtschaftsraums sogar der Begriff Twin City verwendet.

Pressburg ist mit rund 430.000 Einwohnern zwar deutlich kleiner als beispielsweise Prag oder Budapest, punktet jedoch mit hoher Wirtschafts- und Beschäftigungsdynamik. So hat laut der österreichischen Tageszeitung „Die Presse“ die Region Bratislava „sogar schon Wien an Kaufkraft überholt und gehört zu den reichsten Regionen Europas“.

Vor der Wende 1989 dominierte die Schwerindustrie, inzwischen macht der Dienstleistungsbereich zirca 60 Prozent des BIPs aus. Keine andere Volkswirtschaft der Eurozone wuchs 2010 schneller. In Sachen Kultur sind die Slowaken besonders stolz auf ihre fabelhaften Opernsänger wie Miroslav Dvořák oder Dalibor Jeniš und auf einen Amerikaner. Ihm hat man sogar ein eigenes Museum gewidmet. Der so Verehrte hieß zu Lebzeiten Andy Warhol. Doch der Nachname seines Vaters lautete noch Varchola, als dieser aus der Ostslowakei nach Pittsburgh auswanderte.

### Ökonomisches Musterland

Mit zwei Millionen Einwohnern und einer Fläche von nur 20.000 Quadratkilometern gehört Slowenien zu den kleinsten EU-Ländern. Am 23. Dezember 1990 entschied sich die Bevölkerung der damaligen Teilrepublik in einem Referendum für die Unabhängigkeit von Jugoslawien.

Es folgte eine wirtschaftliche Neuausrichtung – von der Landwirtschaft hin zu Industrie und Dienstleistungen. Die kleine Republik gilt als ökonomisches Musterland unter den neuen Mitgliedsstaaten. Ebenso wie die Slowakei hat Slowenien bereits den Euro eingeführt.

Trotz seiner geringen Größe ist Slowenien landschaftlich sehr vielseitig. Da sind zum einen die julischen Alpen mit dem Triglav-Nationalpark – ein Paradies für Wanderer –, zum anderen die sattgrünen Tiefebene. In Postojna gibt es spektakuläre Tropfsteinhöhlen zu besichtigen, die zu den größten öffentlich zugänglichen weltweit gehören. Nicht zu vergessen das Mittelmeer. Kein Wunder, dass der Tourismus blüht und inzwischen zu den lukrativsten Wirtschaftszweigen zählt.

### Am Goldstrand

Bulgarien hingegen ist ein geheimnisumwittertes Land. Bis zum Ende des Kommunismus war es unter Mitteleuropäern beinahe unbekannt. Gegründet 681, zählt Bulgarien zu den ältesten Staaten Europas. Heute leben rund 7,5 Millionen Einwohner im östlichen Teil der Balkanhalbinsel.

Bulgarien hat in den letzten zwanzig Jahren einen umfassenden wirtschaftlichen Transformationsprozess durchlaufen, vor allem in den traditionell starken Industriezweigen Maschinenbau, Metallverarbeitung und Petrochemie. Das Land befindet sich mittlerweile ohne Frage auf dem Weg zur Herstellung technisch anspruchsvoller Produkte. Beinahe 50 Prozent des BIP werden vom Dienstleistungssektor erwirtschaftet. Insbesondere der Tourismus entwickelt sich gut, der „Goldstrand“ am Schwarzen Meer boomt.

Zu den bekanntesten Persönlichkeiten zählen der Literaturnobelpreisträger Elias Canetti sowie der Verpackungskünstler Christo, der spätestens durch die Verhüllung des Berliner Reichstags weltbekannt wurde.

### Wo die Donau ins Schwarze Meer fließt

Gemeinsam mit Bulgarien ist am 1.1.2007 Rumänien der EU beigetreten. Noch in den 1990er-Jahren schien dieses Ziel in weiter Ferne: Zu sehr war das Land mit sich selbst beschäftigt, die Marktwirtschaft kam lange nicht richtig ins Laufen.

Inzwischen ist die mit 21,5 Millionen Einwohnern größte Volkswirtschaft am Balkan jedoch auch für ausländische Investoren interessanter geworden. Bis zur Weltwirtschaftskrise wurde über mehrere Jahre ein beeindruckendes BIP-Wachstum erzielt. Zuletzt 2008 ein Zuwachs von 7,1 Prozent. Zu den wichtigsten Branchen zählen traditionell der Maschinenbau, die Chemie- sowie die Ölindustrie.

Außerdem bemüht man sich, Gäste ins Land zu locken. Vor allem das Donaudelta mit seinen Seen und Inseln, das als UNESCO-Biosphärenreservat ausgezeichnet wurde, ist eine Attraktion. Bisher kamen in Rumänien vor allem Besucher mit einer Schwäche fürs Morbide auf ihre Kosten: Auf Schloss Bran residierte angeblich im 15. Jahrhundert Vlad III, der den Beinamen „Tepes“ („der Pfähler“) trug. Er soll Bram Stoker zur Romanfigur Dracula inspiriert haben.



Budapest: Im Lauf der Geschichte immer wieder neu erfunden.

## Eine Frage des Vertrauens



Im Februar 2011 brachte Gebrüder Weiss eine besondere Ladung auf den Weg. Für ein österreichisches Unternehmen sollten 34 Meter lange Rotorblätter für Windturbinen von Spanien nach Indien verschifft werden. Der Auftrag erforderte eine intensive Vorbereitung: Die Anlieferung zum Hafen per Sondertransport musste organisiert, ein Schiff gechartert, Vorgaben für Hafenhandling und Sicherungsarbeiten ausgearbeitet werden. Und dies alles in enger Zusammenarbeit mit dem Kunden.

Im Interview informiert Franco Ravazzolo, Experte für Projektgeschäfte und Break Bulk bei GW Air & Sea, über sein Betätigungsfeld und erklärt, worauf es ankommt, damit solche Spezialaufträge reibungslos laufen.

**Herr Ravazzolo, was versteht man eigentlich unter dem Fachbegriff „Break Bulk“ – und wann werden Güter auf diese Weise verschifft?**

Der Seetransport von festen Stoffen lässt sich in drei große Kategorien unterteilen. Da wäre zum einen Bulk, der Transport von Schüttgut wie Erzen, Kohle und Getreide. Dann Unitized, das sind Einheitsladungen wie zum Beispiel Container und Fahrzeuge. Und schließlich Break Bulk. In diese Kategorie fällt Stückgut wie beispielsweise Schnittholz, Zellstoff in Ballen, aber auch Anlagenteile und Stahlprodukte. Üblicherweise entscheiden Abmessungen und Gewicht der Ladung über die Transportart. Grundsätzlich kann man sagen: Was zu groß für einen Container ist, gibt einen brauchbaren Break Bulk-Kandidaten her.

**Hat sich die Bedeutung von Break Bulk-Transporten in den vergangenen Jahren verändert?**

Es gab eine Verlagerung bestimmter Warenströme von der Break Bulk- zur Containerverladung, wo dies die physischen Eigenschaften der transportierten Güter erlauben. Gerade bei Holz, Papier, Zellstoff oder Stahl sind die Mengen seit den 70er-Jahren deutlich kleiner geworden, Tendenz weiter fallend. Andererseits gibt es mehr Sondertransporte, da im Maschinen- und Anlagenbau immer größere und schwerere Einheiten eingesetzt werden. Der Schwergut-Bereich boomt.

**Was genau bietet GW im Bereich Projektgeschäft/ Break Bulk an?**

Eins vorweg: die Herausforderung in diesem Geschäftsfeld ist die enorme Gütervielfalt. Einmal geht es darum, für die Energiewirtschaft Windkraftanlagen, Generatoren, Turbinen oder Bohrkerne zu transportieren. Ein anderes Mal haben wir es mit kompletten Fabrikanlagen, mit Ausrüstung für den Bergbau, Spezial- und Schienenfahrzeugen, Booten und Yachten oder Stahlbauelementen zu tun. Wir führen die unterschiedlichsten Transporte durch, wobei wir uns beim Schwergut auf die Kategorie bis 500 Tonnen Einzelgewicht konzentrieren.

**Solche Aufträge erfordern perfekte Planung und Steuerung. Was ist seitens des Logistikers notwendig, um die hohen Anforderungen der Auftraggeber erfüllen zu können?**

Unterm Strich sind Projektgeschäfte vor allem eine Frage des Vertrauens. Darum braucht es zum einen entsprechende Erfahrung und Fachwissen. Denn unsere Kunden sind in der Regel ihrerseits Spezialisten, die eine kompetente Beratung und Betreuung erwarten. Zum anderen sind gute weltweite Kontakte wichtig, um solche Projekte zuverlässig und professionell abwickeln zu können. Aus diesem Grund hat sich Gebrüder Weiss dem GPLN (Global Project Logistics Network, [www.gpln.net](http://www.gpln.net)) angeschlossen, einem internationalen Netzwerk von Spezialisten für Break Bulk- und Projekttransporte.



## CEEC im Fokus

**Gebrüder Weiss Air & Sea ist auch in den Ländern Zentral- und Osteuropas bestens aufgestellt: In elf Ländern, von Tschechien bis in die Ukraine, sind die Air & Sea-Experten vor Ort und gewährleisten höchste Servicequalität. Jüngstes Mitglied im Netzwerk ist das Büro in Sarajevo, der Hauptstadt von Bosnien-Herzegowina, das im Spätsommer vergangenen Jahres eröffnet wurde.**

**Welche Länder gemeint sind, wenn von „Central Eastern Europe“ (CEE) die Rede ist, ist immer abhängig von der Definition und des jeweiligen Kontexts. Abgesehen von den nicht ganz klaren Umrissen des Gebiets ist aber eines sicher: CEE umfasst mehrere Länder, die fälschlicherweise oft als homogener wahrgenommen werden, als sie tatsächlich sind. Unterschiede offenbaren sich nicht nur in den unterschiedlichen Landessprachen, auch der Blick auf die individuelle Geschichte der Länder, deren Kulturen und den damit verbundenen Sitten und Bräuchen verdeutlicht die sagenhafte Vielfalt der Region süd- und nordöstlich von Österreich. Nicht zuletzt entwickeln sich Wirtschaft und Währungen mitunter ganz unterschiedlich.**

### Starker Aufwind

In CEE umfasst die Gebrüder Weiss Air & Sea-Organisation derzeit elf Länder, die von drei Regionalleitern geführt werden: Für Slowenien zeichnet Michael Büchele verantwortlich, für Ungarn sowie die Slowakei Harry Kostial, alle anderen Länder stehen unter der Leitung von Jochen Uray. Obwohl die Länder sich im Einzelnen unterschiedlich entwickelt haben, resümiert Jochen Uray, dass sich die CEEC nach zwei extrem schwierigen Jahren wieder einigermaßen erholt hätten. „Wir haben 2009 und im ersten halben Jahr 2010 noch stark an der Optimierung unserer Strukturen gearbeitet, was letztendlich zum Erfolg geführt hat. Nach einem schwachen Start zu Jahresbeginn konnten wir 2010 insgesamt doch noch ein Umsatzwachstum von 60 Prozent erwirtschaften.“ Der Regionalleiter hebt in diesem Zusammenhang besonders die erfolgreiche Neuausrichtung der Seefrachtimport-Abteilungen in den verschiedenen CEEC hervor: „Bedingt durch steigendes Aufkommen bestehender Kunden in Kombination mit sehr interessantem Neugeschäft konnten speziell in Tschechien und Rumänien die LCL-Importe so gut wie verdoppelt werden.“ GW zählt mittlerweile in beiden Ländern zu den Marktführern, teilweise kommen tägliche Sammelcontainer aus Asien. Mit Anfang des Jahres wurde zudem in Tschechien und Rumänien ein zentrales LCL-Cockpit implementiert, was gleichbedeutend mit einem LCL-SPOC für Kunden und Partner ist.

### Gute Verbindungen

Der neue Service hat sich positiv auf die gesamte Region ausgewirkt. Die Länder aus dem ehemaligen Jugoslawien werden mit Direktsammlern nach Koper und Rijeka abgedeckt, Ungarn und die Slowakei haben wöchentliche direkte Sammelverkehre. Nicht zu vergessen ist das LCL-HUB in Wien, das mit seinen täglichen Abfahrten in alle CEEC immer wieder genutzt wird. Insbesondere für den Fall, dass das Sendungsaufkommen für ein Land geringer ausfällt. Auch im Luftfrachtimport hat sich einiges getan: Budapest und Prag mausern sich mittlerweile zu neuen Gateways der Region – namhafte Fluggesellschaften fliegen regelmäßig mit Frachtern aus Asien direkt nach Ferihegy und Ruzyně. Und ob Luft- oder Seefracht: Kunden können sich in allen CEEC auf die gewohnt hohe GW-Servicequalität verlassen.

### Qualifizierte Mitarbeiter

Der eingeschlagene Wachstumskurs soll auch weiterhin durch die Förderung der Menschen vor Ort vorangetrieben werden. In den vergangenen zwei Jahren wurde einerseits sehr viel in die Verkaufsteams investiert, andererseits standen die operativen Mitarbeiter mit direktem Kundenkontakt im Mittelpunkt. „Ziel von diversen internen und externen Qualifizierungsmaßnahmen war es, das Bewusstsein für die Kundenbedürfnisse zu schärfen“, berichtet Uray. „Denn der Kunde möchte proaktiv, kompetent und vor allem schnellstmöglich mit Informationen versorgt werden – ob es dabei um Sendungsdaten, Problemlösungen oder Angebote für potenzielle Neukunden geht.“ Nachhaltige Qualität werde bei GW groß geschrieben, fügt Harry Kostial hinzu. „Daher gilt es jetzt, weiter gezielt in Aus- und Weiterbildung zu investieren.“ Ein wichtiger Baustein für den Erfolg stellt für Kostial nicht zuletzt der regelmäßige Austausch im Netzwerk dar – sowohl innerhalb des Air & Sea-Netzwerks als auch mit der Landverkehrsorganisation.



### WR Indien empfängt Staatsgast

Während ihrer einwöchigen Indienreise machte Österreichs Nationalratspräsidentin Barbara Prammer Station in Chennai. Weiss-Röhlig Indien nutzte die Gelegenheit, ihre Delegation zu einem Podiumsgespräch einzuladen. Mit Unterstützung der Industrie- und Handelskammer sowie des österreichischen Honorarkonsulats Chennai wurde ein Empfang organisiert, an dem neben wichtigen Kunden hochrangige Vertreter der heimischen Wirtschaft und der Wirtschaftsdelegierte der österreichischen Botschaft in Neu-Delhi teilnahmen. Unter dem Motto „Austro Indian Business Opportunities“ diskutierte man eine mögliche Ausweitung der Geschäftsbeziehungen zwischen Österreich und Indien.



### Bonitäts-Bestnote für GW

Die renommierte Wirtschaftsauskunftei Dun & Bradstreet bestätigt Gebrüder Weiss finanzielle Stabilität und höchste Kreditwürdigkeit. Der Logistikonzern erhielt die Bestnote 1 und gehört damit zu den „Top Rating Companies“. Diese Auszeichnung haben bisher nur fünf Prozent aller österreichischen Unternehmen erhalten. Das D&B-Zertifikat ist weltweit anerkannt und weist GW als vertrauenswürdigen, zuverlässigen Geschäftspartner mit stabiler Unternehmenssituation und sehr guter Zahlungsmoral aus.



### Vorreiter im Klimaschutz

Am Standort Wörgl hat GW im Februar 2011 die erste klimaneutrale Logistikhalle Österreichs in Betrieb genommen. Die Holzkonstruktion bietet 1.300 m<sup>2</sup> Umschlag- und Kommissionierfläche sowie ein Kühlager mit 150 Palettenplätzen. „Der Bau des klimaneutralen Gebäudes ist ein weiterer Baustein unserer Nachhaltigkeitsstrategie“, sagt Finanzvorstand Wolfram Senger-Weiss.

### Bosnien-Herzegowina

**Amtssprachen:** Bosnisch, Serbisch, Kroatisch, **Fläche:** 51.197 km<sup>2</sup>, **Einwohnerzahl:** 4,6 Millionen, **Bevölkerungsdichte:** 89 Einwohner pro km<sup>2</sup>, **Währung:** Konvertible Mark (KM), **EU-Beitritt:** nicht bei der EU, **Air & Sea Standort:** Sarajevo

### Bulgarien

**Amtssprachen:** Bulgarisch, **Fläche:** 111.910 km<sup>2</sup>, **Einwohnerzahl:** 7,6 Millionen, **Bevölkerungsdichte:** 70 Einwohner pro km<sup>2</sup>, **Währung:** Lew, **EU-Beitritt:** 2007 **Air & Sea Standort:** Sofia

### Kroatien

**Amtssprache:** Kroatisch, **Fläche:** 56.542 km<sup>2</sup>, **Einwohnerzahl:** 4,5 Millionen, **Bevölkerungsdichte:** 79 Einwohner pro km<sup>2</sup>, **Währung:** Kuna, **EU-Beitritt:** nicht bei der EU, **Air & Sea-Standort:** Zagreb

### Mazedonien

**Amtssprache:** Mazedonisch. Teilweise Türkisch, Serbisch und Albanisch, **Fläche:** 25.713 km<sup>2</sup>, **Einwohnerzahl:** 2,1 Millionen, **Bevölkerungsdichte:** 79 Einwohner pro km<sup>2</sup>, **Währung:** Mazedonischer Denar, **EU-Beitritt:** nicht bei der EU, **Air & Sea-Standort:** Skopje

### Rumänien

**Amtssprache:** Rumänisch, **Fläche:** 237.500 km<sup>2</sup>, **Einwohnerzahl:** 21,5 Millionen, **Bevölkerungsdichte:** 93,7 Einwohner pro km<sup>2</sup>, **Währung:** rumänischer Leu, **EU-Beitritt:** 2007, **Air & Sea-Standorte:** Bukarest, Constanta, Cluj

### Serbien

**Amtssprache:** Serbisch, **Fläche:** 88.361 km<sup>2</sup>, **Einwohnerzahl:** 7,5 Millionen, **Bevölkerungsdichte:** 97 Einwohner pro km<sup>2</sup>, **Währung:** Dinar, **EU-Beitritt:** nicht bei der EU, **Air & Sea-Standort:** Belgrad

### Slowakei

**Amtssprache:** Slowakisch, **Fläche:** 48.845 km<sup>2</sup>, **Einwohnerzahl:** 5,4 Millionen, **Bevölkerungsdichte:** 110 Einwohner pro km<sup>2</sup>, **Währung:** Euro, **EU-Beitritt:** 2004, **Air & Sea-Standorte:** Bratislava, Zilina

### Slowenien

**Amtssprache:** Slowenisch, **Fläche:** 20.273 km<sup>2</sup>, **Einwohnerzahl:** 2 Millionen, **Bevölkerungsdichte:** 99 Einwohner pro km<sup>2</sup>, **Währung:** Euro, **EU-Beitritt:** 2004, **Air & Sea Standorte:** Koper, Ljubljana,

### Tschechien

**Amtssprache:** Tschechisch, **Fläche:** 78.866 km<sup>2</sup>, **Einwohnerzahl:** 10,5 Millionen, **Bevölkerungsdichte:** 130 Einwohner pro km<sup>2</sup>, **Währung:** Tschechische Krone, **EU-Beitritt:** 2004, **Air & Sea-Standorte:** Prag, Brno, Ostrava

### Ukraine

**Amtssprache:** Ukrainisch, **Fläche:** 603.700 km<sup>2</sup>, **Einwohnerzahl:** 46 Millionen, **Bevölkerungsdichte:** 78 Einwohner pro km<sup>2</sup>, **Währung:** Hrywnja, **EU-Beitritt:** nicht bei der EU, **Air & Sea-Standort:** Kiew

### Ungarn

**Amtssprache:** Ungarisch, **Fläche:** 93.000 km<sup>2</sup>, **Einwohnerzahl:** 10 Millionen, **Bevölkerungsdichte:** 107,5 Einwohner pro km<sup>2</sup>, **Währung:** Forint, **EU-Beitritt:** 2004, **Air & Sea-Standort:** Budapest

# Zwischen gestern und morgen

Auf der ganzen Welt sind Unternehmen, deren Wirken über mehr als 500 Jahre dokumentiert ist, sehr selten. Gebrüder Weiss gehört dazu. orange globe lädt zu einem Streifzug durch ein halbes Jahrtausend und stellt die Protagonisten vor, die an der orangenen Erfolgsgeschichte mitgeschrieben haben – von den Anfängen als transalpiner Botendienst bis zum globalen Logistikkonzern der Gegenwart.

\* Die hier veröffentlichten Inhalte basieren auf dem von Heidi und Paul Senger-Weiss herausgegebenen „WeissBuch“.

## Die Anfänge – Mailänder Bote

Die erste urkundliche Erwähnung der Familie Weiss reicht bis ins frühe 14. Jahrhundert zurück. In einer Steuerliste des Klosters St. Gallen tauchten die „Wizze“ auf. Gemeinsam mit der ebenfalls aus Fußach stammenden Familie Spehler führten die Vorfahren von Gebrüder Weiss ab 1474 einen Botendienst zwischen Lindau und Mailand durch. Am 2. Juni 1788 geleitete Leonhard Spehler sogar Johann Wolfgang von Goethe nach dessen erster Italienreise durch die gefährliche Via Mala und über den Splügenpass.

## Die Faktorei

Politisch, technisch und wirtschaftlich war das ausgehende 18. Jahrhundert eine bewegte Zeit. Mit Johann Kasimir Weiss, der damals als Mailänder Bote vereidigt war, begann dann auch die eigentliche Geschichte von Gebrüder Weiss. Wohl im Wissen, dass der traditionelle Geschäftszeit nach der industriellen Revolution keine große Zukunft mehr haben würde, wurde Weiss 1781 Kompagnon in der Faktorei von Johann Schneider in Fußach, die im Auftrag der Lindauer Handelskammer Boten entsandte, Zwischenlagerungen von Gütern durchführte und sich bei Transportproblemen jeglicher Art um eine Lösung bemühte.

## Drei Brüder Weiss

Im 19. Jahrhundert schossen in Vorarlberg Fabriken aus dem Boden. Die Textilindustrie ebnete das Terrain auch für andere Branchen, das Fuhrwesen und die Schifffahrt wurden liberalisiert. Moderne Straßen über Arlberg und Reschen ersetzten Saumpfade. Die Eisenbahn trat ihren Siegeszug an. Aus der Faktorei entwickelte sich rasch eine richtige Spedition. Und drei Brüder Weiss wussten die vielen neuen Möglichkeiten, die sich in der Gründerzeit boten, zu nutzen. Josef, Leonhard und Johann Alois Karl Weiss gaben der Firma 1823 einen neuen Gesellschaftsvertrag und Namen: Gebrüder Weiss.

## Kriegswirren und Aufbauarbeit

Fast hundert Jahre ging es mit dem Unternehmen stetig bergauf. Um die Anforderungen der boomenden Industrie in Vorarlberg zu erfüllen, etablierte Ferdinand Weiss der Ältere Niederlassungen in den für Österreich wichtigen Mittelmeerhäfen, ebenso im Kernmarkt Vorarlberg und dessen Umfeld. Der Erste Weltkrieg beendete diese Entwicklung. Mit größter Sparsamkeit brachten dann Anton Weiss und Adolf Jerie das Unternehmen durch diese schreckliche Zeit. Als 1921 Anton Weiss starb, musste sein 19-jähriger Sohn Ferdinand ans Ruder. Auf das Unternehmen kamen erneut harte

Im Dezember 2004 übergab Heidi Senger-Weiss das Steuer an Wolfgang Niessner und seine Vorstandskollegen.



Zeiten zu: Hyperinflation. Weltwirtschaftskrise. Faschismus. Der Zweite Weltkrieg. Nach dem Motto „Hemdsärmel hoch!“ gelang es Ferdinand Weiss nach Kriegsende, nicht nur die zerstörten Strukturen wiederzuerrichten, sondern auch ein flächendeckendes Niederlassungsnetzwerk in Österreich aufzubauen.

## Generation International

Nach dem überraschenden Tod von Ferdinand Weiss übernahm 1968 seine Tochter Heidi die Geschäftsführung. Bei der Bewältigung der neuen Aufgabe erhielt sie tatkräftige Unterstützung von ihrem späteren Ehemann Paul Senger. Der Generationswechsel sorgte für neuen Schwung: Gebrüder Weiss entwickelte sich von einem inländischen Traditionsbetrieb zum Speditionskonzern mit weltweiten Verbindungen. Zwischen 1975 und 1989 floss gut die Hälfte aller Investitionen – insgesamt über 530 Millionen Euro – in den Bau neuer Anlagen.

## Der orange Weg

Der Eisernen Vorhang fiel. Österreich trat der EU bei. Gleichzeitig wurden Produktionsketten immer globaler. Diese Periode von Gebrüder Weiss war die rasanteste, gezeichnet von schmerzhaften Zäsuren, neuen Strukturen und ungeahntem Wachstum. Die großen politischen Veränderungen in Europa ab 1989 nutzte GW für eine rasche Expansion in die neuen Märkte. Aber nicht nur in Europa war man auf Wachstumskurs: 1991 eröffnete Paul Senger-Weiss mit GW Shanghai die erste Niederlassung auf einem anderen Kontinent. Österreichs EU-Mitgliedschaft, die den Eintritt in den EU-Binnenmarkt bedeutete, stellte das Unternehmen schließlich vor eine enorme Herausforderung. Doch GW verstand es, den drastischen Rückgang im bisher so wichtigen

Geschäftsfeld Verzollung durch Einsparungen, Umstrukturierungen und die Besinnung auf die Unternehmenskultur auszugleichen – und einmal mehr als Chance zu nutzen.

## Start im Boom

2005, nach 36 Führungsjahren, übergaben Heidi und Paul Senger-Weiss das Unternehmen an die nächste Generation. Seither leiten Wolfgang Niessner als Vorstandsvorsitzender und Peter Kloiber gemeinsam mit den neuen Vorstandsmitgliedern Wolfram und Heinz Senger-Weiss die Geschicke. Die Weitergabe der Verantwortung erfolgte nahtlos. So konnten die folgenden Jahre des Wirtschaftsbooms optimal genutzt werden: Die GW-Kernregion in Europa wurde ebenso gestärkt und erweitert wie das globale Air & Sea-Netzwerk mit dem Joint-Venture-Partner Röhlig. Selbst während der Krise, die 2008 die Weltwirtschaft erschütterte, hielt der Logistikkonzern weiter an seiner Expansionsstrategie fest – und ist heute dank der gesunden wirtschaftlichen Basis und der Stabilität des Unternehmens wieder auf Erfolgskurs.



Das WeissBuch<sup>3</sup>  
Herausgegeben von Heidi und Paul Senger-Weiss

Verlag Christian Brandstätter  
Format 228 x 274 mm  
Umfang 280 Seiten  
ca. 340 Abbildungen  
Leineneinband und Schutzumschlag



1474

1781

1872

1948

2004

2005