

WIE KOMMT DIE MILCH EIGENTLICH INS REGAL?

Den meisten Konsumenten dürfte nicht bewusst sein, was es alles braucht, damit sie eine Packung Milch, ein Jogurt oder ein Stück Käse aus dem Regal nehmen können. Eine zentrale Rolle spielt dabei unser Transport von den Bauernhöfen und Sammelstellen zu den Milchverarbeitern.

Neben der wertvollen Arbeit des Bauern, nämlich seine Kühe zu pflegen, sie richtig zu füttern und artgerecht zu halten, spielen das Abholen und der fristgerechte Transport von Frischmilch und Rahm zum Bestimmungsort eine zentrale Rolle, damit wir in unseren Läden einwandfreie Ware einkaufen können.

VON DER KÄSEREI ZU DEN GROSSEN MILCHVERARBEITERN

Früher brachte der Bauer seine Milch zum Käser ins Dorf, wo daraus verschiedene Milchprodukte hergestellt wurden. Oder die Dorfbewohner kauften ihre Frischmilch direkt ab Hof. Die Nachfrage nach Milchprodukten stieg ständig und technologische Entwicklungen ermöglichten neue Herstellungsverfahren für Milchprodukte. Es entstanden Milchverarbeitungszentren in der ganzen Schweiz, beispielsweise die Toni-Molkerei. Entsprechend musste auch die Logistik angepasst und ausgeweitet werden.

Doch wie kommen die gute Milch und der Rahm eigentlich vom Bauern bzw. vom Käser zu den Verarbeitern? Über ein ausgeklügeltes Logistiksystem zwischen den Produzenten, Transporteuren und Verarbeitern!

DER CHAUFFEUR ALS ENTSCHEIDENDES PUZZLETEIL

Die gemolkene Milch muss innerhalb von 48 Stunden beim Bauern abgeholt werden, damit sie den Qualitätsanforderungen genügt und entsprechend verarbeitet werden kann. Die gemolkene Milch wird direkt von Melk-Aggregaten in den Kühltank des Bauern geleitet, wo sie innerhalb von 30 Minuten auf maximal 4°C heruntergekühlt wird. Teilweise wird die Milch kurz nach dem Melken abgeholt, sodass die Temperatur von 4°C dann noch nicht erreicht ist. Damit die Milch aufgeladen werden kann, darf sie eine Temperatur von 8°C nicht überschreiten. In solchen Fällen ist eine Rücksprache mit



Auf allen Strassen und Wegen unterwegs. Hier am Steuer: Bruno Hunziker.

unserer Disposition nötig. Kurz ist also das Zeitfenster, in welchem das Rohprodukt auf dem Bauernhof abgeholt und zum Verarbeiter transportiert werden muss. Diese Aufgabe übernehmen unsere derzeit 45 Chauffeure für die meisten Milchbauern im Gebiet Zürcher Oberland, Region Zürichsee, Uznach SG und Winterthur sowie für den Rahmtransport in der ganzen Ost- und Mittelschweiz. Jeden Tag. Bei jedem Wetter. Bei jeder Verkehrslage.

ARBEITSBEGINN FRÜHMORGENS UND SPÄTABENDS

Die Arbeit für unsere Fahrer beginnt zwischen 18.30 Uhr abends und 5.00 Uhr morgens. Der erste Rahmsammelwagen fährt um 5.00 Uhr los, da die Käsereien nicht in der Nacht angefahren werden können. Die Milch wird – je nach Tour und Milchmengen der Bauern – im Tages- oder 2-Tages-Rhythmus von den Bauernhöfen eingesammelt. Anhand eines genau definierten Plans fährt der Chauffeur die verschiedenen Bauernhöfe oder Käsereien auf seiner Tour an. Ob zentral gelegen, abseits oder auch nur über Feldwege erreichbar. Ob bei Schnee, Eis oder Regen. Unsere Chauffeure sind so zuverlässig wie ein Schweizer Uhrwerk.

UNTERSCHIEDLICHE EINSATZZEITEN

Einige unserer Chauffeure fahren immer die gleichen Touren, anderer Fahrer, die sog. Springer, kennen verschiedene Touren und werden somit auf unterschiedlichen Fahrzeugen zu verschiedenen Abfahrtszeiten eingesetzt. Das ist eine echte Herausforderung.

MIT ALLEN SINNEN BEI DER SACHE

Auf dem Bauernhof angekommen, steigt der Chauffeur aus dem Fahrzeug aus, geht zum sog. Milchzimmer, wo die Milch in einem Kühltank auf ihn wartet. Als erstes überprüft der Fahrer die Temperatur am Tank. Das ist entscheidend, denn werden mehr als 8 °C angezeigt – was sehr selten vorkommt – darf der Fahrer die Milch nicht aufladen und muss sie zurücklassen. Nach dem Öffnen des Milchtanks überprüft der Fahrer über eine Sinnesprobe optisch und über die Nase, ob mit der Milch alles in Ordnung ist. Erst dann führt er den Schlauch zum Tank. Über ein digitales Messgerät liest er die technischen Daten des Bauernhofs ein und startet den Absaugvorgang, der in der Regel nur wenige Minuten dauert. Ist der Vorgang abgeschlossen, quittiert der Fahrer den Vorgang und demontiert den Schlauch. Je nach Tankanlage des Bauern startet der Chauffeur auch gleich das Reinigungsprogramm für ihn. Die Daten wie Auflademenge, Temperatur, Lieferant, Datum, Zeit und Probeflaschen-Nummer werden automatisch gespeichert, ein Beleg dazu wird für den Bauern ausgedruckt und im Milchzimmer hinterlassen. Dieser Vorgang wiederholt sich auf jedem Bauernhof. Ist alle Milch eingesammelt, geht es zum Abladeort bei den Milchverarbeitern.

**«ICH MAG MEINE
ARBEIT. ICH KANN
SELBSTÄNDIG WIR-
KEN UND NIEMAND
REDET MIR DREIN.»**

Bruno Hunziker, Chauffeur
bei uns seit 2011



Ist mit der Milch alles in Ordnung, wird der Schlauch angesetzt und die Milch abgesaugt.



Vom Milchzimmer direkt in den Lastwagen



Fast geschafft: Ein Tank in dieser Grösse ist in wenigen Minuten restlos leer.



Ist der Absaugvorgang abgeschlossen, wird für den Bauern eine Quittung gedruckt und im Milchzimmer deponiert.

BIO- UND REGULÄRE MILCH STETS GETRENNT

Auf einer unserer Touren werden verschiedene Milcharten abgeholt; reguläre Milch und Bio-Milch. Letztere muss verständlicherweise stets von der anderen Milch getrennt aufgeladen werden. Dies bedingt, dass der Lastwagen nicht nur mit verschiedenen Kammern, sondern auch mit zwei Messanlagen ausgestattet sein muss. Stellt ein Bauer von regulärer Milch auf Bio-Milch um, dauert der Prozess zwei Jahre. So lange gilt seine Milch noch nicht als Bio-, sondern als gewöhnliche Milch und wird als solche zusammen mit der regulären Milch eingesammelt.

PRODUKTPROBEN FÜR EINWANDFREIE QUALITÄT

Während des Aufladens der Milch wird automatisch und laufend von jedem Bauernhof Milch in eine Probeflasche abgefüllt. Zusätzlich werden während sämtlicher Aufladungen Proben in eine Gesamtprobeflasche abgefüllt. Beim Abladeort folgt als Erstes ein Schnelltest dieser Gesamtprobe auf Antibiotika. Bereits kleinste Mengen an Antibiotika werden bei diesem Schnelltest erkannt.



Von jedem Bauernhof wird eine eigene Probeflasche angelegt sowie von jeder Tour eine Gesamtprobe. Jeden Tag, jedes Mal.

Nur in ganz seltenen Fällen kommt es vor, dass die Milch Reste von Antibiotika aufweist. Das kann vorkommen, wenn die Milch von einer Kuh, die gerade medikamentös behandelt wird, irrtümlicherweise in den Tank gelangt. Ist der Befund positiv, wird aus jeder Tankkammer eine Probe genommen. Ist die Kammer mit der betreffenden Milch identifiziert, darf die Milch aus diesem Tank nicht abgeladen werden, sondern muss zu einer Biogas-Anlage zur Entsorgung gefahren werden. Der betroffene Bauer muss für die gesamte dadurch verloren gegangene Milchmenge sowie den Mehraufwand aufkommen.

STARTSCHUSS FÜR VIELE EINZIGARTIGE MILCHPRODUKTE

Ist mit der Ladung alles in Ordnung, kann die Milch bzw. der Rahm in die Lagertanks beim Verwerter abgeladen werden. Von dort werden die Rohmilch und der Rahm zu all jenen köstlichen Milchprodukten weiterverarbeitet, die wir so gerne in den Regalen vorfinden.

NACH DER TOUR IST VOR DER TOUR

Nach dem Abladen reinigt der Chauffeur den Innentank und die Milchmessanlage mit einem speziellen, vollautomatisierten Reinigungsprogramm direkt vor Ort beim Milchverarbeiter oder bei uns in Grüt und tritt anschließend die Heimfahrt nach Grüt an. Dort reinigt er seinen Wagen auch aussen gründlich, überprüft die Anschlüsse, die Messanlage und reinigt den Absaugschlauch. Zum Schluss erfasst der Chauffeur das Tourende, füllt den Tagesrapport aus und bringt die Papiere ins Büro.

WENN ES EINMAL TECHNISCHE PROBLEME GIBT...

Stellt der Chauffeur während seiner Tour technische Probleme an Fahrzeug oder Messanlage fest, informiert er umgehend die Disposition in Grüt. Kleine Mängel werden von unserem betriebseigenen Mechaniker behoben, bei grösseren Problemen werden Partner hinzugezogen. Diese werden auch bei einer Panne am Fahrzeug oder teilweise bei einem technischen Defekt an der Messanlage aufgeboden. Bei Bedarf wird ein Ersatzwagen auf die Tour geschickt.

FAHRER KRANK? DIE MILCH KANN NICHT WARTEN

Fällt ein Chauffeur zum Beispiel wegen Krankheit unerwartet aus, muss kurzfristig Ersatz gefunden werden. Dann ist Bruno Bordoni besonders gefordert: Er muss unsere Fahrer kontaktieren und dafür sorgen, dass jemand die Tour des Kollegen übernehmen kann. Bruno Bordoni: «Es ist unangenehm, wenn wir die Fahrer aus

ihrem Schlaf holen müssen.

Aber die Milch kann nun mal nicht warten.»

«FÄLLT EIN CHAUFFEUR ODER EIN FAHRZEUG AUS, MÜSSEN WIR SOFORT ERSATZ ORGANISIEREN.»

Bruno Bordoni, Disponent

NUR WER 100 PROZENT FIT IST, SITZT AM STEUER

Unsere Fahrer treten ihre Fahrt nur dann an, wenn sie sich 100 Prozent fit fühlen. Es ist uns seit jeher ein grosses Anliegen, dass kein Druck auf unsere Fahrer ausgeübt wird. Im Gegenteil: Es ist uns lieber, ein Fahrer kündigt ein Unwohlsein oder eine sich anbahnende Erkältung schon am Vorabend an. So können wir agieren und rechtzeitig einen Ersatz für den nächsten Tag organisieren. So muss niemand in der Nacht geweckt werden.

REGELMÄSSIGE AUS- UND WEITERBILDUNGEN

Alle unsere Fahrer nehmen an regelmässigen beruflichen Aus- und Weiterbildungskursen teil, die zum Teil auch gesetzlich vorgeschrieben sind. Dazu gehören beispielsweise die sog. CZV-Weiterbildungskurse. Seit 2014 müssen die Fahrerinnen und Fahrer von Gütertransporten in regelmässigen Abständen Kurse besuchen. Wir organisieren die CZV-Weiterbildungen für unsere Chauffeure selber. Seit ein paar Jahren arbeiten wir hierfür mit Helena Ruchti von Ruchti Lernstation in Brunegg (AG) zusammen. Wir erarbeiten gemeinsam die Kursinhalte wie zum Beispiel Erste Hilfe, Strassenverkehrsvorschriften oder Arbeits- und Ruhezeitenverordnung (ARV).

DAS TRANSPORTWESEN HAT EIN NACHWUCHSPROBLEM

Wir können uns glücklich schätzen, so viele verlässliche und loyale Fahrer zu unseren Mitarbeitenden zählen zu dürfen. Denn die Anforderungen sind hoch und die Arbeitszeiten nicht jedermanns Sache. Gerade wer Nachtfahrten übernimmt, macht unweigerlich gewisse soziale Abstriche. Während andere feiern gehen, muss er in die Federn, um frühmorgens fit zu sein. Gerade junge Menschen können je länger, je weniger für den Chauffeur-Beruf begeistert werden. Auch die körperlichen Belastungen mit dem ständigen Ein- und Aussteigen, das lange Sitzen und der zunehmende Verkehr sind nicht ohne. Wie in anderen Branchen auch, wird es immer schwieriger, geeignete Fahrer zu finden. Die Branche dürfte in den nächsten Jahren ein echtes Nachwuchsproblem bekommen. Wir hoffen, dass unser Betrieb davon verschont bleibt.