

# Endlose Kette aus Güter- waggonen

Seit 50 Jahren hat der M-Industriebetrieb «Aproz Sources Minérales» im Wallis seinen eigenen Bahnanschluss. Über 4,2 Milliarden Liter Getränke wurden seither mit Güterzügen befördert. Das Beispiel zeigt, dass die Migros schon früh auf Schienentransporte setzte.

**D**er Walliser Barthélémy Mariéthoz lenkt eine Maschine, deren Kraft jeden Lastwagenfahrer neidisch machen müsste. Der SBB-Cargo-Mitarbeiter sitzt im Führerstand einer mächtigen Elektrolokomotive mit 7200 Pferdestärken. «Ich ziehe mit der Lok Güterzüge, die bisweilen fast einen halben Kilometer lang sind», erklärt der kräftige Mann in einer Arbeitspause. «Ich muss mit einem Kollegen am Heck des Zuges in Funkkontakt stehen, weil ich die letzten Waggonen oft gar nicht mehr sehen kann.»

Kein Wunder, dass der Lokführer keine Augen für die schroffe und schöne Zentralwalliser Landschaft. Der 46-Jährige steuert einen unbeladenen Güterzug vom Bahnhof des Ortes Ardon VS auf das nahe Firmengelände der Aproz Sources Minérales. Es ist ein wolkenloser Frühsommertag und am Grund des Rhonetals flimmert die Hitze. Nahe der Bahnstrecke ragen steile Bergflanken empor. Am imposantesten ist der Berg Haut de Cry, dessen doppelter Gipfel sich scharf gegen den knallblauen Himmel abzeichnet.

Am Ende der Fahrt rollt der Zug direkt in die weitläufige Verladehalle von Aproz. Hier lässt sich erahnen, dass dieses Unternehmen der M-Industrie der

wichtigste Schweizer Anbieter von Mineralwasser ist. Turmhoch stapeln sich Paletten mit in Plastikfolie eingeschweissten Flaschen. Sie enthalten das mineralreiche Wasser aus nahen Gebirgsquellen, deren genaue Lage nur wenigen Eigeweihten bekannt ist. Aproz produziert aber auch Sirup und ist Schweizer Abfüller von Pepsi, 7up und Orangina.

## Bis zu 50 Waggonen rollen täglich aus dem Betrieb

«Pro Tag verlassen 30 bis 50 beladene Güterwagen unseren Betrieb», erklärt Aproz-Marketingchef Charles-Henri Fournier. «Je nachdem, ob das Wetter regnerisch oder heiss ist, schwankt die Nachfrage aus den Migros-Filialen in den verschiedenen Schweizer Regionen. Auch Promotionen einzelner Getränke wirken sich sofort bei uns aus.» Aus der Verladehalle rollt die flüssige Fracht auf dem Schienenweg zu den nationalen Verteilzentren der Migros und zu den Betriebszentralen der Genossenschaften, die alle über direkte Bahnanschlüsse verfügen.

Doch bevor Mariéthoz seinen Lok wieder starten kann, muss der Zug fachgerecht beladen werden. Auf der ganzen Länge werden die metallenen Schiebtüren ge-



Stolz auf die lange Bahntradition ihres Betriebs: Der Aproz-Marketingchef



Bis zu einer Million Liter Getränke werden täglich bei Aproz in PET-Flaschen abgefüllt.



Charles-Henri Fournier (links) und Unternehmensleiter Michel Charbonnet in einem historischen Güterwagen.



Die Güterzüge können direkt in die Aproz-Verladehalle einfahren, wo sie von Gabelstaplern mit Paletten voll Flaschen beladen werden.



Drei- bis viermal pro Tag rollen beladene Güterzüge über die Brücke, die Aproz vor 50 Jahren über die Rhone bauen liess.

→ ne Gabelstapler sausen lautlos durch die Halle und befördern die Paletten mit den gebündelten Flaschen direkt in die Waggons. Fünf Logistiker sind dabei im Einsatz. Fournier verfolgt das Ballett der Stapler mit zufriedenerm Lächeln. «Bis zu viermal pro Tag verlässt ein solcher Güterzug unseren Betrieb», sagt der Fachmann und fügt dann stolz hinzu: «Wir wickeln 91 Prozent unserer Lieferungen auf dem Schienenweg ab.» Die enge Zusammenarbeit mit der SBB ist bei Aproz keine neue Errungenschaft, sondern hat ein halbes Jahrhundert Tradition. Von 1959 bis 1961 liess Aproz einen eigenen Anschluss ans nationale Bahnnetz bauen. 3,5 Kilometer private Geleise wurden verlegt. Im Auftrag der Getränkefirma entstand eine Brücke über die Rhone.

### Früher Bahnanschluss als Pioniertat

«Jahrzehnte bevor Nachhaltigkeit zu einem Modewort wurde, lenkte unser Betrieb seine Warenströme auf die Schiene», sagt Aproz-Unternehmensleiter Michel Charbonnet (42) mit Nachdruck. «Das hatte ganz pragmatische Gründe. Wir produzieren in einer Region, die für Schweizer Verhältnisse relativ abgelegen ist. Der Zug war



Konzentriert bei der Arbeit: Lokführer Barthélémy Mariéthoz steuert Güterzüge, die fast einen halben Kilometer lang sein können.

schon immer das effizienteste Transportmittel für schweres Frachtgut und lange Distanzen.»

Während einem halben Jahrhundert hat Aproz gewaltige Mengen von Mineralwasser auf dem Schienenweg befördern lassen. Güterzüge transportierten rund 4,2 Milliarden Liter Getränke. Das

würde ausreichen, um 1600 olympische Schwimmbecken zu füllen. Für die Umwelt bedeuten die vielen Bahntransporte ein grosses Plus: Schätzungsweise 20 Millionen Liter Diesel wurden nicht bei Lastwagenfahrten verbrannt. Diese Treibstoffmenge würde ausreichen um einen VW Golf 8333 mal

## Grosser Wettbewerb zum Jubiläum

Bis zum 30. September 2011 läuft ein Wettbewerb der Migros und der SBB. Zu gewinnen gibts **ein Familien-GA und viele Sofortpreise im Wert von 50 000 Franken**. Mitmachen können Aproz-Fans ganz einfach: Auf den Rückseiten der Etiketten der 50-Centiliter-, 1-Liter- und 1,5-Liter-Flaschen von Aproz Cristal, Medium und Classic findet sich jeweils ein Code. Dieser lässt sich online eintippen: [www.migros.ch/aproz](http://www.migros.ch/aproz)

die Erde umrunden zu lassen. Die Pioniertat von Aproz passt zur gesamten Transportstrategie der Migros. Während Jahrzehnten hat die Detailhändlerin konsequent eigene Bahnanschlüsse realisiert und wo immer möglich Warenströme auf die Schiene gelenkt. Nicht nur die nationalen Migros-Verteilzentren und die Betriebszentralen der Genossenschaften, sondern auch praktisch die gesamte M-Industrie ist direkt mit dem SBB-Netz verbunden. Kein Wunder ist die Migros die wichtigste Kundin von SBB-Cargo (siehe Interview).

Inzwischen ist Mariéthoz' Zug bereit für die nächste Fahrt. Der Lokführer gönnt sich selber noch eine Flasche Aproz, bevor er wieder den Führerstand seiner Zugmaschine erklimmt und aus der schattigen Halle in den gleissenden Sonnenschein hinausrollt.

Im Moment sieht es so aus, als stehe der Schweiz ein schweisstreibender Sommer bevor. Dann hätten die Mitarbeiter von Aproz und SBB Cargo besonders viel zu tun: Im legendären Hitzesommer 2003 füllte das Getränkeunternehmen pro Woche bis zu 400 Güterwaggons mit seinen Flaschen, um den Durst der Schweizer zu stillen. *Text Michael West*

*Bilder Christophe Chammartin*



## «Migros ist wichtigster Kunde von SBB Cargo»

**Bernhard Metzger (45), Leiter Logistik Transport beim Migros-Genossenschaftsbund und Mitglied der Direktion, über die Schienentransporte im Auftrag der Migros.**

### Wie wichtig sind für die Migros Gütertransporte mit der Bahn?

Wo immer möglich setzen wir auf die Bahn, um die Umwelt zu schonen. Pro Jahr werden in unserem Auftrag rund 80 000 Waggons mit einer Gesamtfracht von über einer Million Tonnen bewegt. Die Migros ist vor der Schweizer Post der wichtigste Kunde von SBB Cargo.

### Welche Anstrengungen musste die Migros unternehmen, um diese enge Anbindung an die Bahn zu erreichen?

So etwas lässt sich nicht in wenigen Jahren erreichen. Schon seit einem halben Jahrhundert arbeitet die Migros konsequent an der Vernetzung mit der SBB. Wenn die Migros zum Beispiel einen neuen Industriebetrieb aufbaute oder übernahm, so wurde von Anfang an in Anschlussgeleise investiert. Die Migros finanziert auch den Unterhalt dieser Anschlüsse. Wir haben ausserdem in verschiedenen Betrieben eigene Loks und auch Rangierteams.

### Kann die Migros noch mehr per Bahn befördern lassen?

Die Frachtvolumen haben in den letzten Jahren auf hohem Niveau weiter zugenommen. Es gibt insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr noch Potential für die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Trotzdem gibt es auch Grenzen des Wachstums: Der Personenverkehr auf den Schienen wird immer dichter, und er hat Vorrang vor dem Güterverkehr. Daher stehen Bahntrassen vor allem tagsüber oft gar nicht für Gütertransporte zur Verfügung.

Zudem sind nicht alle Güter für Bahntransporte geeignet. Frische Salatköpfe aus der Region für die Region lassen sich nicht über Nacht mit Güterzügen ausliefern.

### Also bleiben Lastwagen auch in Zukunft unverzichtbar?

Ja, und darum ist es uns sehr wichtig, einen modernen Fuhrpark zu haben, der beispielsweise strenge Abgasnormen erfüllt. Im Moment prüfen wir den gezielten Einsatz von Lastwagen, die einen umweltfreundlichen Hybridantrieb haben.