

DEPAIRE



Het is nu reeds meer dan een jaar geleden dat veertig invoerders van groenten en fruit te Brussel een coöperatie, het Europees Invoercentrum, afgekort E.I.C., vormden. Dit centrum is aan de Werkhuizenkaai gevestigd en beschikt over een markthal, koelhuisen en een aansluiting op het spoorwegnet. Wij stelden u dit centrum reeds voor toen het in een goede sfeer en in aanwezigheid van tal van prominenten werd geopend. Wij legden toen uit hoe het centrum werkt en welke rol de spoorweg daarbij speelt. In die periode waren er in het gebouw, waar ook de douane en de N.M.B.S. zijn in ondergebracht, reeds drie expediteurs aan het werk. Op 1 mei jl. opende een vierde expediteur zijn kantoren op het E.I.C. Het gaat hier om de maatschappij Edmond Depaire, die aan de Werkhuizenkaai een voelhoren van zijn douaneagentschap heeft opgestoken. Depaire heeft echter zijn activiteit niet uitsluitend tot de functie van expediteur beperkt. Deze maatschappij wil daarenboven de spoorweg een handje toesteken. Dit heeft er ons toe aangezet een nieuw bezoek aan de Werkhuizenkaai te brengen.

De expediteur



Bestaat er een betere definitie voor expediteur dan: een buffer tussen de invoerder en de verschillende instellingen waar deze laatste mee te maken krijgt?

De invoerder is in feite een groot-handelaar die zijn produkt heel goed kent en zaken doet, meer op basis van zijn intuïtie dan van wel beredeneerde methodes. De passie die hij voor het administratieve gedeelte van zijn activiteiten

aan de dag legt, is niet overweldigend. Hij vertrouwt die verplichte contacten met de douane en de NDALT, de Nationale Dienst voor de Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten, die door de Staat belast is met de controle op de kwaliteit van de ingevoerde produkten, liever toe aan ervaren specialisten. Aangezien dit alles betrekking heeft op het verkeer, staat de expediteur ook in voor de contacten met de vervoerders. Hij licht zijn klant in over de markttoestand, het marktevenwicht en de tendenzen op de markt. Hij is immers erg goed geplaatst om op dat alles een globale kijk te hebben.

Heeft de expediteur een invloed op de keuze van de vervoerwijze? Is hij in staat om dankzij voorstellen zoals *ristorno's* druk uit te oefenen op de keuze van de invoerder? Het zou kunnen. Bepaalde leden van de Coöperatie van het E.C.I. beweren met klem dat zij op dat vlak volledig onafhankelijk beslissen. Die bewering zou echter door één enkel element kunnen gewijzigd worden: de verplichting voor de invoerder om op een bepaalde expediteur een beroep te doen, die wel eens het monopolie zou kunnen hebben over het vervoer door een welbepaalde vervoerder. De dagelijkse praktijk creëert immers tussen partners een vertrouwensrelatie die sommigen zeker niet zouden willen in gevaar brengen door van de gewone manier van doen af te wijken.

Een dag bij Depaire



Depaire, die sedert enkele maanden de vierde expediteur is, voegt aan zijn traditionele rol verscheidene prestaties toe, die door de Co-

operatie worden gewaardeerd.

Zoals zijn collega's treedt het kantoor van Depaire reeds in de vroege uurtjes in actie.

Om 4 uur heeft het station Schaarbeek het geladen stel reeds op de aansluitingssporen 1 en 2 afgeleverd. De documenten werden onder de verschillende expediteurs, die op staande voet de binnengekomen goederen inschreven en inklaarden, verdeeld. Om 4u30 komen de douanebeambten samen met de NDALT-vertegenwoordigers aan de beurt om de nodige controles uit te voeren en de goederen in te schrijven en vrij te geven.

Om 6 uur begint de verkoop op de markt. De invoerders beginnen de vrachtwagens en de wagens, die door de douane werden vrijgegeven te lossen. De hefrucks doen ook hun intrede en brengen paletten met kisten van de voertuigen naar de koelhuisen.

Gedurende die tijd volbrengen de expediteurs een aantal taken. Zij maken de facturen op, vullen de officiële documenten in om de goederen op de markt te brengen en stellen de B.T.W.-kwitanties op. De expediteurs betalen de vervoerskosten voor hun klanten en schieten de B.T.W. voor. Op het einde van de week geven zij alle facturen samen af om de schuldvorderingen die zijn ontstaan, te dekken.

's Namiddags levert het kantoor nog een aantal bijkomende diensten.

Omstreeks 14 uur begint een bestuur met zijn MB Trac, een rail/route-behandelingsvoertuig, de wagens te rangeren. Hij verzamelt de lege wagens op de aansluitingssporen 9 en 10 opdat de locomotor van het station Schaarbeek ze 's avonds zou kunnen meenemen. Om de sporen 1 en 2, waar de volgende nacht een nieuw volgeladen stel zal toeko-

men, volledig vrij te maken, schikt hij de wagens, die door de geadresseerden niet of niet volledig werden gelost, op de middelste sporen. Elke dag blijven daar wagens staan omdat de koper de goederen nog niet allemaal kon meenemen of omdat de invoerder voor de lading niet de nodige opslagplaats heeft gevonden.

Indien nodig, kan het behandelingsvoertuig in het E.I.C. ook vrachtwagens die tijdelijk geïmmobiliseerd zijn, trekken; 's winters kan het met een speciaal blad sneeuw ruimen in de verkeers- en behandelingszones. Daarenboven laat de aanwezigheid van zo'n voertuig in het E.I.C. toe om in geval van nood zeer vlug te reageren en blijft de mogelijkheid open om er ook in andere omstandigheden een beroep op te doen.

Die bijkomende dienstverlening en de nieuwe initiatieven die Depaire aan de zijde van de spoorweg kan nemen, zullen door de leden van de E.I.C.-coöperatie zeker met een goed oog worden bekeken want alles wat het werk en de organisatie of beter nog het leven aan de Werkhuizenkaai ten goede kan komen, is welkom.

De concurrentie...



Hoe is het op dit ogenblik met de spoorweg in het Europees Invoercentrum gesteld? Het is een erg ingewikkelde situatie. De jongste jaren hebben de wegvervoerders zich moderne gespecialiseerde voertuigen (met geleide temperatuur) aangeschaft, die aangepast zijn aan de huidige behandelingsmethoden. Daarmee hebben zij t.o.v. de spoorweg zeker een slag thuis gehaald. De Europese koel-

IN HET E.I.C.

Indien het aan welbepaalde behoeften zou kunnen tegemoet komen, dankzij een nieuw gamma van prestaties zou het een aanvulling kunnen zijn voor het zuivere spoorwegvervoer en zou zo een vorm van vervoer kunnen worden aangeboden die volledig is en veel voldoening schenkt.

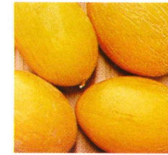


Voordelen



De veertig leden van de coöperatie hebben in hun midden "een onderhandelaar met de spoorweg" verkozen. Die wordt er mee belast allerhande problemen die de marktpartijen zouden hebben, met de spoorweg - om het even of het hier de N.M.B.S. of een inter-

De toekomst



De situatie in het E.I.C. evolueert ontegenzeggelijk. Na heel wat woeelige jaren in Thurn en Taxis en op de Brusselse markt der Eerstelingen proberen de invoerders, die op eigen terrein gevestigd zijn, nieuwe technieken uit, nemen zij nieuwe gewoontes aan en zijn zij



en machinekoelewagens zijn voor het grootste gedeelte van oude makelij en de meeste zijn weinig praktisch voor het gepalettiseerd vervoer: de smalle deuren bieden aan de heftrucks weinig manoeuvreerruimte.

Over het algemeen kunnen zij slechts een nuttige last van een twintigtal ton aan. Alleen de Transfesa-mammoetwagens, die tijdens het seizoen van de Spaanse sinaasappels in België toekomen met een nuttige last van 40 ton, trekken ipso facto meer klanten naar het spoor. Wij zijn van mening dat de nieuwe wagens die Interfrigo laat maken, aan het spoor een nieuwe impuls zullen geven of alleszins een be-

ter wapen zullen zijn om tegen die concurrentie ten strijde te trekken.

De aansluiting, die aan het uiteinde van het E.I.C.-terrein ligt, is wat ver verwijderd van de opslagplaatsen van de invoerders. Zelfs de heftrucks van de best gelegen leden van de Coöperatie moeten per behandelde palet toch nog verscheidene honderden meters afleggen, tenzij hun klant zijn vrachtwagen in de omgeving van de wagens zelf parkeert. De wagens tot aan de deur van de opslagplaats brengen, zou een aanzienlijke verbetering betekenen.

De maatschappij Depaire maakt daarom een studie in verband met de ingebruikstelling van een rolwagen, die door een behandelingsvoertuig spoor-weg zowat overal op het E.I.C.-terrein zou kunnen worden gebracht.

Rail-route, een andere gemengde formule, verdient ook een plaats in dat geheel. Het volstaat dat een expediteur de opleggers en de laadbakken van de nabijgelegen terminal Thurn en Taxis naar de Werkhuizenkaai overbrengt opdat de invoerders aan de ingang van hun opslagplaats zelf de goederen zouden kunnen lossen.

nationale maatschappij zoals Interfrigo betreft - te bespreken.

Deze rol van onderhandelaar werd toevertrouwd aan de heer Bellanca, cav. Carlemo, bijgestaan door de heer Anzellotti. De heer Bellanca, die een overtuigd voorstander van het vervoer per spoor lijkt te zijn, heeft enkele interessante voordelen die de spoorweg te bieden heeft, in de verf gezet.

De prijzen zijn vast: er zijn tarieven vastgesteld die een heel seizoen geldig blijven, in tegenstelling tot de prijzen van het wegvervoer die schommelen en in verhouding staan tot het volume dat moet worden vervoerd. Het reglement inzake geschilpunten is veel eenvoudiger; het is gebaseerd op een wettelijke reglementering waarvoor er in de betrekkingen met de individuele wegvervoerders geen equivalent bestaat.

Mits het betalen van staangeld kan de wagen een voorlopige uitbreiding van een overvolle opslagplaats zijn; in het hoogseizoen kan dit bijzonder nuttig zijn. Het is een oplossing die in geval van vrachtwagenvervoer ondenkbaar is.

De heer Bellanca beschouwt het kantoor van Depaire als een kostbare aanwinst voor het E.I.C.

zelf nog op zoek naar de meest interessante formule. Indien een expediteur zoals Edmond Depaire, die gebruik maakt van zijn banden met de N.M.B.S., erin slaagt een palet van praktische en voordelige diensten voor te stellen, kan de spoorweg met aangepast materieel en een snel vervoer, in het E.I.C. een belangrijke rol gaan spelen.

De toekomst heeft echter meer te bieden dan de MB Trac. De uitbaters spelen reeds met nieuwe ideeën die gericht zijn op een betere dienstverlening voor de coöperatie d.w.z. dat zij zullen trachten een spoorwegvervoer of een daarmee gecombineerd vervoer aan te bieden dat het werk aan de Werkhuizenkaai vergemakkelijkt.

De formule is in elk geval erg interessant: wat de N.M.B.S. met haar tractiesysteem of bij gebrek aan middelen of personeel niet kan verwezenlijken, kan door haar wegfiliaal worden overgenomen zodat het spoorwegaanbod in zijn geheel uiteindelijk vergelijkbaar wordt met wat de concurrentie te bieden heeft.

Ongetwijfeld moet ook dit produkt, zoals trouwens alle andere produkten die op basis van samenwerking tussen Depaire en de N.M.B.S. tot stand kwamen, goede resultaten opleveren.