



miljoenen pallets

Pallet.

Een woordje dat zo op het eerste gezicht niets bijzonders is doch dat voor hen die het uit ervaring kennen, toch heel wat voordelen betekent.

De tijden zijn voorbij waarin mannen tussen een opslagplaats en de wagons op hun rug zakken, kisten, pakken of andere lasten droegen die met de spoorwegen vervoerd moesten worden. Lossen en laden gaat vandaag de dag rationeler en sneller in zijn werk, dus rendabeler. Hierbij speelt het pallet of laadbord een belangrijke rol.

Het laadbord dat het handigste stuk gereedschap blijkt te zijn voor het lossen en laden van goederen met kleine en middelgrote afmetingen. Iedere onderneming kan hiervan een voorraad vormen, in verhouding tot haar vervoersbehoeften. Het systeem biedt echter het bezwaar van het terugzenden van de lege pallets naar de afzender. Alleen de normalisatie van de pallets en door deze in een « pool » te plaatsen, kon een grotere soepelheid en een grotere

gebruiksmogelijkheid tot gevolg hebben.

Op één juli 1961 ondertekenden acht Europese spoorwegmaatschappijen een overeenkomst waarbij de Europese Pool voor Pallets ontstond.

Een ruilvereenkomst

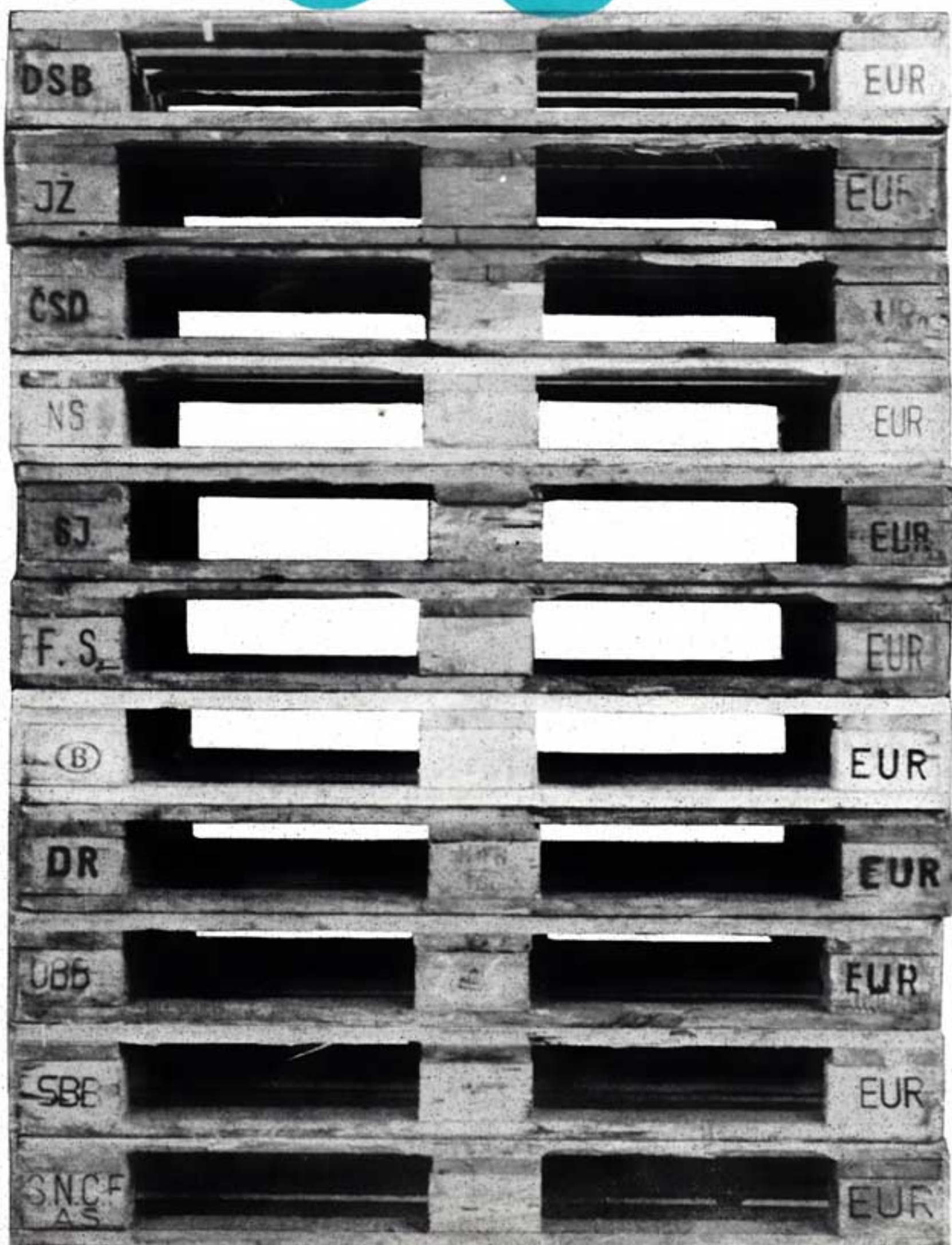
Deze pool werkt volgens een principe dat lijkt op dat van de gemeenschappen van wagens.

Het genormaliseerde EUR pallet is een plaat van 120 cm bij 80 cm die aan vier zijden toegankelijk is. Het is voorzien van twee opschriften: het teken van de spoorwegmaatschappij waar het in dienst werd genomen (en dat zijn kwaliteit waarborgt) en het merk EUR dat betekent dat het betreffende laadbord tot de pool behoort.

De klant die voor zijn vervoer gebruik wenst te maken van dit materiaal, kan op eigen kosten het aantal eenheden laten vervaardigen en merken dat hij meent nodig te hebben. De spoorwegmaatschappij controleert of deze in overeenstemming zijn met de kwaliteitsnormen van de pool.

De verrichtingen zijn alsdan aan drie principes onderworpen:

1. Iedere deelnemer bezit het aantal pallets dat hij voor zijn behoeften nodig heeft.



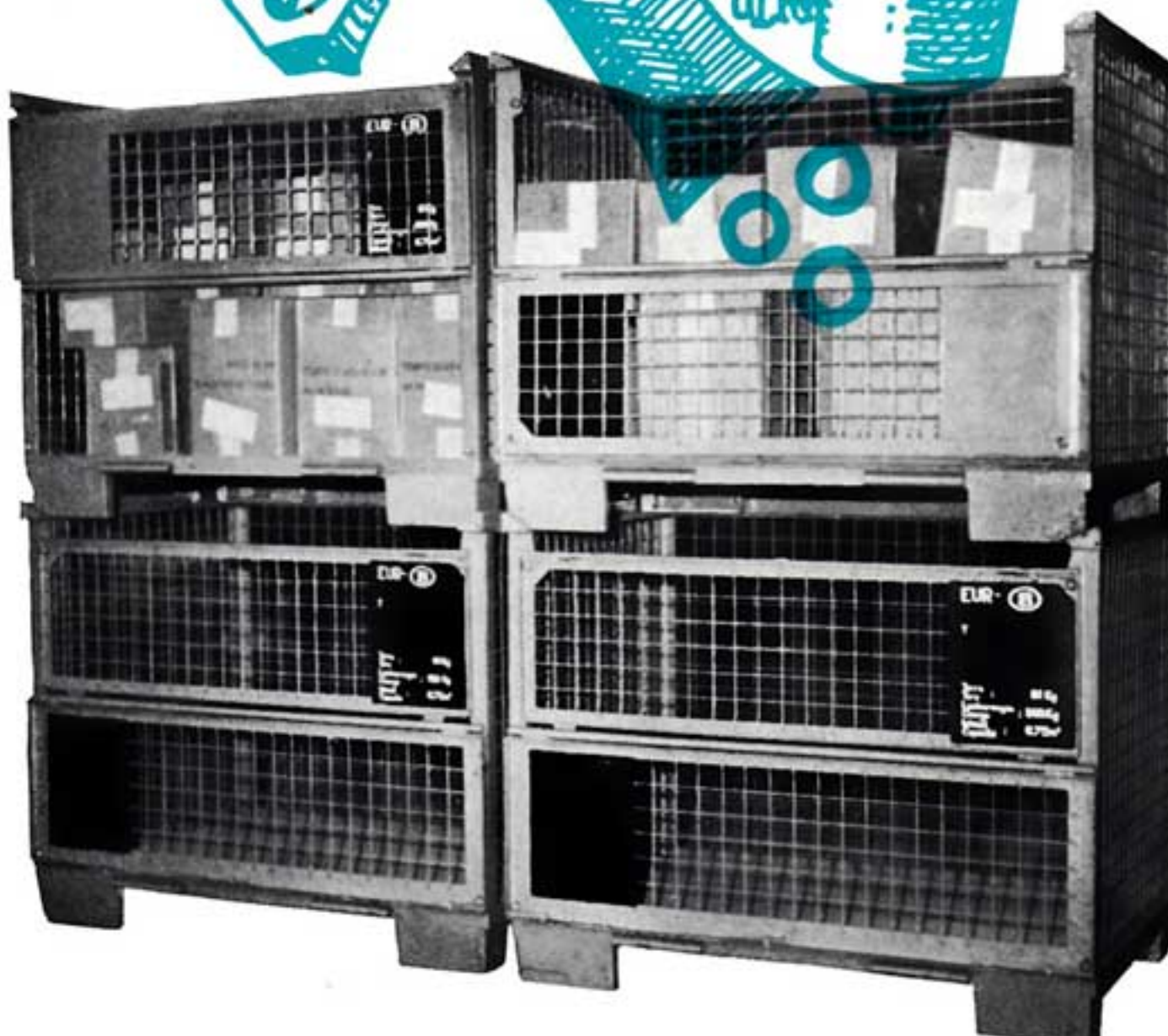
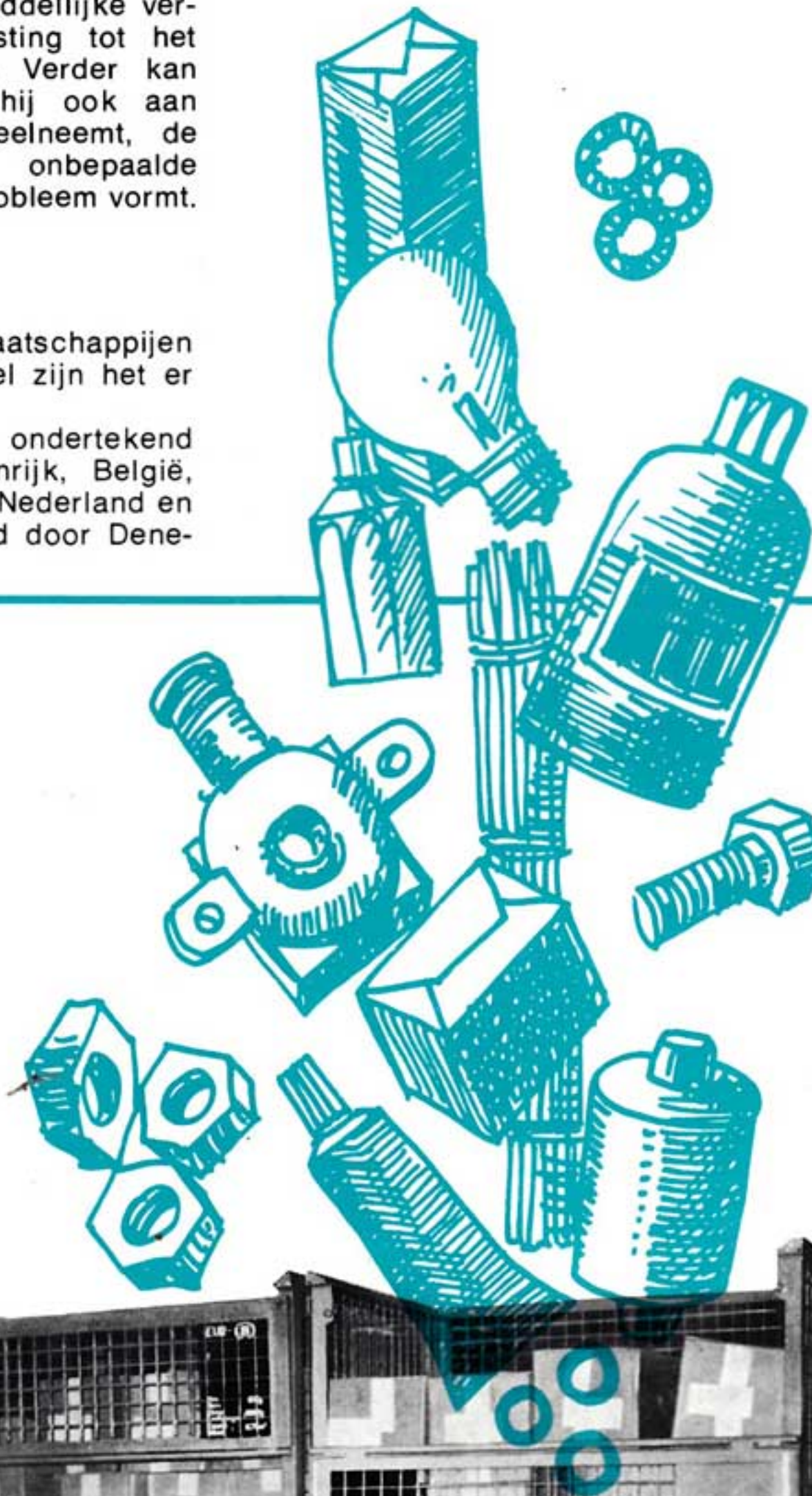
2. De uitwisseling van leeg en geladen pallet wordt veralgemeend :
 - tussen de vervoerder en de klant
 - tussen buurlanden.
3. Iedere deelnemer houdt steeds hetzelfde aantal pallets.

Door het uitwisselingscontract kunnen deze basisregels worden toegepast. Een Belgische onderneming vervaardigt bijvoorbeeld vuurvaste stenen. De levering van deze stenen aan de Belgische of buitenlandse klanten heeft plaats met behulp van pallets. Door ondertekening van het uitwisselingscontract, heeft de fabrikant de diverse verrichtingen vereenvoudigd : wanneer 100 eenheden zijn bedrijf verlaten hebben, moet de NMBS hem krachtens een artikel van het contract, 100 lege pallets doen toekomen. Een enorme voorraad platte pallets is dus niet nodig; dank zij de onmiddellijke vervanging kan hij zijn uitrusting tot het nuttige minimum beperken. Verder kan de geadresseerde, indien hij ook aan het uitwisselingsysteem deelneemt, de goederen gedurende een onbepaalde tijd opslaan zonder dat dit probleem vormt.

Permanente uitbreiding

In het begin namen acht maatschappijen aan de Pool deel. Momenteel zijn het er 18.

In 1961 werd het accoord ondertekend door West-Duitsland, Oostenrijk, België, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Nederland en Zwitserland. In 1962 gevolgd door Dene-



marken, Noorwegen en Zweden. Vervolgens traden in 1964 Tsjecho-Slowakije en Oost-Duitsland toe. Hongarije werd lid van de Pool in 1965, Joegoslavië, Finland en Bulgarije in 1967. Polen is het jongste lid dat in 1968 werd opgenomen. In 1970 hadden al deze landen meer dan 5 miljoen pallets onderling uitgewisseld. Wanneer deze als handelswaar worden beschouwd met een gemiddelde prijs van 210 frank per stuk, zou een omzet van 1.067 miljoen frank zijn bereikt. Voor 1971 mag worden gerekend op 1.116 miljoen. Wat België betreft, werden met de buurlanden de volgende hoeveelheden uitgewisseld :

- in 1968 : 381.000 pallets
- in 1969 : 457.000 (volstrekt record in oktober : 46.000)
- in 1970 : 439.000
- in 1971 : 429.000

Het gaat hier uiteraard om het totaal van de in de grensstations verrichte uitwisselingen. De NMBS bezit in werkelijkheid 30.000 EUR pallets en haar klanten ongeveer 13.000.

Rechtstreekse verpakking

Sommige goederen kunnen niet op pallets worden vervoerd; U hoeft maar te denken aan losse onderdelen, opgestapeld op een bord. Er moest een kist worden ontworpen... « a box », een boxpallet.

De Fédération européenne de manutention (F.E.M.) — de Europese federatie voor lossen en laden (E.F.L.) — heeft een hulpmiddel van dit type bestudeerd en uitgewerkt, genormaliseerd en hieraan tenslotte de naam « Boxpallet Y » gegeven. De nieuwe eenheid heeft hetzelfde basisoppervlak als het platte pallet en biedt een laadruimte van 0,75 m³.

Verschillende spoorwegmaatschappijen zijn tot een uitwisselingsaccoord gekomen zoals voor de platte pallets werd gedaan. De in 1969 tot stand gekomen overeenkomst omvat West-Duitsland, België, Luxemburg, Nederland, Frankrijk (sinds 1970) en Denemarken (dat op één januari 1972 lid werd).

Het boxpallet biedt talrijke voordelen. Voor kleine onderdelen, klein electrisch materiaal betekent dit een verpakking. Karton of papier is niet meer nodig; de onderdelen worden los in deze kleine laadkist gedaan. Het sterke metalen geraamte is de belangrijkste troef voor het vervoer van breekbare artikelen : flessen, schoonheidsproducten, enz... Het beschermt tegen schokken.

Dit is nog niet alles; dank zij de opvatting van deze « kist », kunnen de elementen op elkaar worden gestapeld. De gebruiker kan dus, zoals met een bouwdoos, een volledig magazijn opbouwen waarbij ieder exemplaar van zijn producten een plaats in een nis inneemt. En wat nog gemakkelijker is : sommige panelen van de box kunnen worden verwijderd (zoals U duidelijk op onze foto's kunt zien).

Het gebruiksprincipe is hetzelfde als voor het platte pallet. Met de andere leden heeft België de volgende hoeveelheden uitgewisseld :

- in 1969 : 21.000 boxpallets
- in 1970 : 37.000
- in 1971 : 71.000

De prijs per stuk ligt uiteraard aanzienlijk hoger dan die van een houten laadbord : ongeveer 2.000 frank. De investering is echter wel de moeite waard; aan de reeds vermelde voordelen kan een langere levensduur worden toegevoegd, gelet op de stevige constructie van het materiaal.