



# Kwaliteit is de

De Doornikse cementreus CCB, opgericht in 1957, werd in 1990 opgenomen in de groep Ciment Français. Daardoor moest hij zijn uitrusting kwantitatief en kwalitatief afstemmen op de Franse behoeften. Om gedeeltelijk de produktie over te nemen van twee gesloten fabrieken in Noord-Frankrijk, verdubbelde de fabriek van Gaurain-Ramecroix haar cementproduktie tot 2,5 miljoen ton per jaar. Tegelijkertijd bracht zij meer afwisseling in de produktie, gezien de specifieke normen die in Frankrijk worden opgelegd. Dit alles vroeg investeringen. Om te slagen was een uitrusting nodig die sterke prestaties levert in de produktie en verderop in verpakking en transport. Elke dag immers laadt CCB 10.000 ton cement, ofwel in zakken, ofwel als stortgoed.

## **Doel: kwaliteit**

De Franse groep - die sinds kort zelf deel uitmaakt van Italcementi - gelastte CCB met de bevoorradings van twee verdeelcentra in de streek van Parijs en één in Rouen, dat er onlangs bijkwam.

De verdeelcentra hebben een spoor aansluiting. Daarom werken CCB en de spoorwegen een vervoerplan uit voor volledige treinen, over afstanden van 200 tot 300 kilometer. Verwacht wordt dat de trein jaarlijks 500.000 ton zal vervoeren. Ter vergelijking: in 1990 pikte de trein nog geen 10.000 ton op in Gaurain.

Verscheidene partners (CCB, Tratel, NMBS en SNCF) spelen een rol in de organisatie van dit vervoer. De fabriek zelf beschikt over een fonkelnieuwe spoor aansluiting, Gare de l'Est genoemd. De vervoerders NMBS en SNCF lossen elkaar af vanaf Quévy. En Tratel, het transportfiliaal van Ciment Français, coördineert alle verplaatsingen met bestemming Frankrijk over spoor, weg of waterweg.

Trabel, een joint venture tussen Tratel, de wegvervoerder CITRA en CCB, beheert in België het



**Gare de l'Est:**  
acht silo's, een  
spooraansluiting  
en laadlijnen voor  
vrachtwagens

# sleutel

wegtransport. Voor het spoorvervoer staat de afdeling Logistiek en Verzending van CCB in, in overleg met Tratel. Gaëtan Dumont de Chassart, die deze afdeling leidt en tevens betrokken is bij de activiteit van Trabel, schetst de doelstelling: "In de hele fabriek willen we beantwoorden aan de hoogste kwaliteitsnormen. Mijn afdeling hecht daar bijzonder veel belang aan."

## Gare de l'Est

Het complex voor spoor- en wegvervoer Gare de l'Est ligt aan de voet van een batterij van acht silo's met een inhoud van telkens 5000 ton. Afhankelijk van de gevraagde kwaliteit, kunnen de vrachtwagens vier laadlijnen volgen, één per koppel silo's. De twee sporen er vlak naast, liggen op een volledig omheind terrein. "Voor de veiligheid", licht Gaëtan Dumont de Chassart toe. "De

volledige treinstellen worden voortbewogen door een geluidloos kabelsysteem." Zowel aan de kant van de vrachtwagens, als aan die van de trein, ziet alles er pico bello uit. Eens te meer vestigt de afdelingschef ondubbelzinnig de aandacht op de kwaliteit. "Het is overigens aangenamer in een propere omgeving te werken."

De totale investering van 1,25 miljard frank omvat ook de perfecte inschakeling van de informatica. Ciment Français en

CCB zetten een gedetailleerd programma van vooruitstrevende veiligheidsvoorzieningen op poten. De Gare de l'Est werd een uitverkoren proefterrein voor het systeem. "Wij stelden het op punt in twee maanden tijd, wat zeer snel is. Akkoord dat ons een onontkoombare vervaldatum was opgelegd. We moesten zo snel mogelijk de gesloten cementfabrieken in Noord-Frankrijk aflossen."

## Informatica en kleurencode

Per uur kan tussen 450 en 500 ton op de trein geladen worden. De ketelwagens, alle eigendom van Tratel of gehuurd van de firma EVS, zijn van een kenteken voorzien. Tratel, Ciment Français en CCB werkten een kleurencode uit die op zichzelf al een veiligheidsknip is. "CPA 55 lossen op een stock CPJ 45 zou gewoonweg vervuiling van de voorraad tot gevolg hebben. De waar zou in geen enkel mengsel kunnen gebruikt worden. We moeten dus de aard van het produkt en de lossing op de juiste plaats nauw-

lettend in het oog houden. De computerprogramma's en de kleurencode helpen daarbij", aldus Dumont de Chassart.

Elke wagen draagt op het chassis kleurpunten die overeenstemmen met de aard van zijn lading. Zo weet men altijd welk soort cement erin moet worden geladen. De kleurencode vertelt naar welke silo het stel moet worden afgeleid bij aankomst. De computer van Gaurain kent de identiteit van elke wagen. Vanaf het moment dat de aard van het stel bepaald is, kan hij de toegang tot de passende silo openen.

Het laadproces wordt gestuurd vanuit een post die over het spoor uitsteekt. De vracht wordt automatisch gewogen en de computer stopt al wat gebeurt in zijn geheugen. Naderhand volstaat het de vervoerdocumenten op te stellen voor de trein die richting Doornik vertrekt.

Terzelfdertijd worden verschillende berichten per fax doorgestuurd. Zij spelen aan de geadresseerde (één van de distributiecentra) de volledige identiteitsfiche van de trein door.

## Vooruitzicht: perfect verkeer

De kans bestaat dat CCB begin 1993 meewerkt aan een proefproject met de elektronische vrachtbrief. De NMBS zal vanaf dan Docimel testen in samenwerking met enkele klanten. "Dit zou het werk voor ons vergemak-



**Gaëtan Dumont de Chassart:** "Overal in het bedrijf willen wij de hoogste kwaliteitsnormen halen"

# Antwerpen- Noord met automatische piloot

kelijken en ons toelaten kostbare tijd te winnen”, merkt Gaëtan Dumont de Chassart op. “Het zal de uitwisseling van volledig betrouwbare informatie ten goede komen. Dat is een sleutelement in ons streven naar kwaliteit. Ons systeem functioneert goed. We onderhouden uitstekende contacten met het station van Doornik, dat zijn taak onberispelijk vervult. De zeldzame problemen in de aanvangsfase van dit vervoer werden veroorzaakt door ondertussen weggewerkte onvolkomenheden in de communicatie. Ook communicatie is belangrijk voor het bereiken van de optimale kwaliteit.”

De NMBS, de SNCF en Tratel sloegen dezelfde weg in. Een actieplan voor kwaliteit treedt in werking in de herfst. Het zal vooral gericht zijn op de verbetering van de communicatie op alle niveaus, ook binnen het spoorwegbedrijf. We zijn op een zucht van vervoer met “integrale kwaliteit”.

Momenteel maakt de cementsector een rustige periode door. Elke maand vertrekken een dertigtal treinen, goed voor 36.000 netto-ton of het equivalent van 1200 vrachtwagens. Na de hervatting wordt de drempel van 500.000 ton per jaar gehaald of misschien wel overschreden. En er bestaan nog andere plannen, zoals het vervoer van kalkkorrels naar Ile de France en Nederland. Aan projecten ontbreekt het CCB zeker niet. ■

Een nieuwe rangeertechniek met computer maakt het triëren van spoorwagens eenvoudiger en veiliger. Antwerpen-Noord rolt de 21ste eeuw binnen.

**H**et rangeerstation Antwerpen-Noord triert alle spoorwagens vanuit of naar de haven die niet in gesloten treinen worden vervoerd. In de zogenaamde C-bundels worden de treinen met bestemming haven behandeld. De wagens worden er gesorteerd en op het goede spoor naar de bestemming gezet. In de B-bundels komt het uitgaand vervoer aan. Daar worden de treinen met bestemmingen in het binnenland of het buitenland samengesteld. Tot nog toe werd met de hand gerangeerd. Deze werkwijze is niet ongevaarlijk. Alvast in het grootste gedeelte van de bundel C2 (32 van de 48 sporen) is dit nu verleden tijd. Het rangeerproces werd er geautomatiseerd.

Bij de niet-geautomatiseerde rangeering werden eerst de remleidingen en de koppelingen van de trein-

stellen losgemaakt. Daarna duwde een rangeerlocomotief de spoorwagens over de rangeerheuvel. Daar haakte een “stokman” de koppelingen van een wagen of van een groep wagens los. Via manueel bediende wissels rolde de wagen de heuvel af naar het juiste spoor.

