

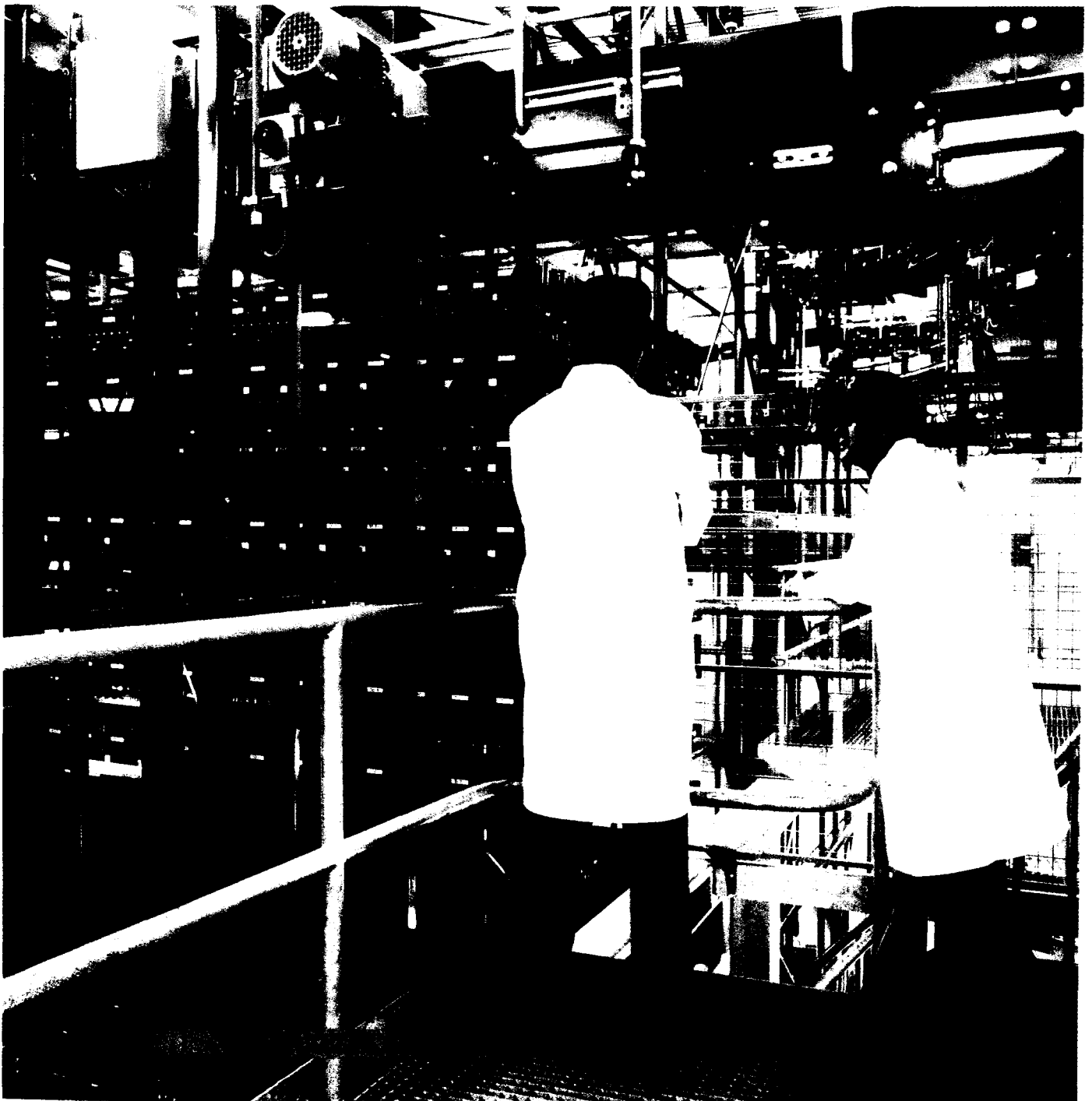
Uit ons artikel «the caretaking catering» van april heb je kunnen opmaken dat op dat vlak hoegenaamd niets aan het toeval wordt overgelaten. Tot zelfs aan het voorproeven van gerechten werd gedacht, zoals enkelen onder jullie hebben ondervonden.

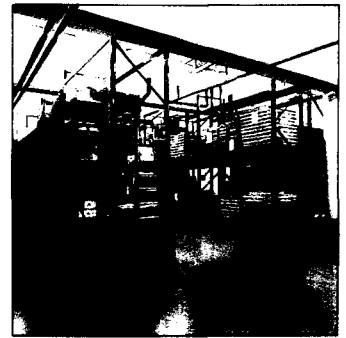
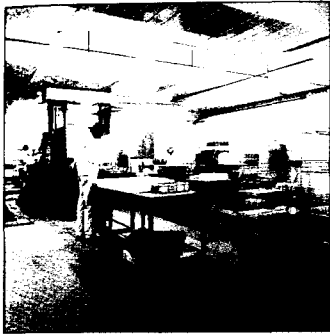
# CAV

## BRUSSEL

R. ROMBOUT

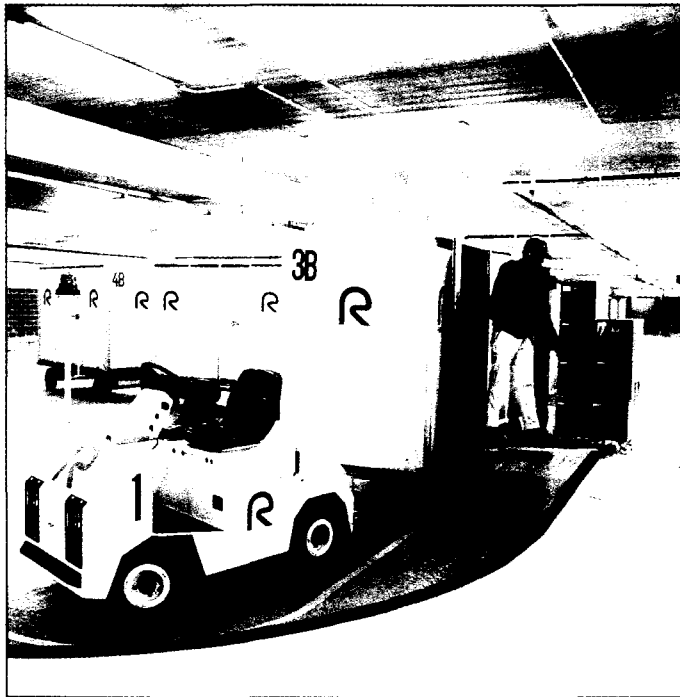
We hadden beloofd op een en ander terug te komen. Dit artikel gaat over een essentieel onderdeel uit de produktieketen. Het beschrijft de rol en de betekenis van het bevoorradingscentrum, in de wandeling CAV genoemd. Dat CAV vind je in de Frankrijkstraat, nr 52/54 het staat ook bekend als het Zennewatergebouw.





Zodra je er binnenstapt, ervaar je hoe het CAV zijn tijd vooruit is. De 21e eeuw schreeuwt je toe van alle kanten. Felgekleurde transportbanden op drie niveaus, sportief ratelende rollers, zuchtende liften die de niveaus overbruggen. Systeem en organisatie; het knalt ervan af. Ook het personeel is 'niet van deze tijd'. De witte gewatteerde uniformen met op de rug een grote rode logo-R, Amerikaans aandoende petjes: het laat mij denken aan tal van science-fictiontaferelen. Het geheel doet klinisch exact aan en is behoorlijk gecompliceerd voor leken. Leken komen er trouwens niet in. Om het CAV van de binnenkant te bekijken moet je er werken, baas zijn, reporter worden of Dirk Cattrij heten. Het Spoor lezen helpt ook al. Dirk Cattrij is namelijk de man die dit bedenkfel uit zijn mouw heeft geschud zoals jij en ik de trein nemen. Hij is de geknipte Ariadne voor dit kluwen. Hallo mijnheer Cattrij, waar breng je ons naartoe, naar Tafeltjesband?

«Kijk... laat me om te beginnen een open deur intrappen: om een Eurostar te bevoorraden is wel wat organisatie nodig. Zo'n trein is nagenoeg 400 meter lang, met 18 rijtuigen, waarvan 2 barrijtuigen, 210 reizigers eerste en 584 reizigers tweede klas leveren dus een capaciteit op van 794. Vanaf september hopen we 16 ritten per dag te halen. Vermits de maximale capaciteit werd berekend op 52 Eurostars, betekent dit dat we voor het natje en droogje zorgen van zegge en schrijve 41 288 reizigers per dag. Je ziet

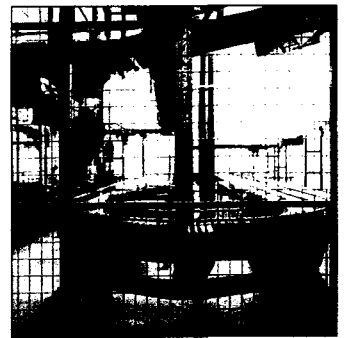


dadelijk het belang van dit supratechnische systeem.»  
1-0 voor Cattrij. Ik bereid de tegenaanval voor.

**«Wilt u nog eens even herinneren aan de plaats van het CAV binnen de voedselketen voor Eurostar?»**  
«De reizigers kunnen op drie manieren hun buikje vullen. In eerste klasse is de warme maaltijd inbegrepen. Dat zijn de Restaurations à place, de zogenaamde RAP's. Daarnaast kunnen ze zelf kleine gerechten en drank bestellen in de bar (BAR). Als laatste mogelijkheid blijft er dan nog de ambulante verkoop met trolleys (VA) »

**«Op vele fronten actief dus?»**  
«Inderdaad. Het CAV staat in voor al de produkten die in die verschillende verkooppunten worden aangeboden. Bestelling ervan houdt ook andere bewerkingfasen in: stockage, de samenstelling van de trays, reiniging, aan- en wegbrengen. Je merkt dat in het CAV niet wordt gekookt, gepocheerd, gebraden of gestoomd. Er wordt wel gewerkt.»

**«Hoe verloopt zo'n verwerkingsproces?»**  
«Wat ik in feite heb gedaan, is al die fasen met elkaar verbinden zodat elk niveau gelijktijdig kan worden»



NMBS / K. TOURNAY

behandeld. Maar ik vrees dat ik om dat uit te leggen een beetje van uw tijd nodig zal hebben.»

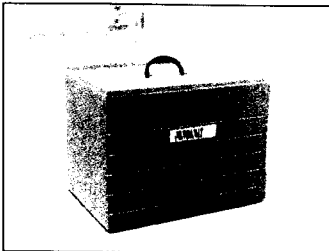
**«U heeft één bladzijde Spoor, één. Vanaf nu.»**

SCHATTING 1996 PER WEEK	
RAP	16 518
BAR	21 788
VA	16 122



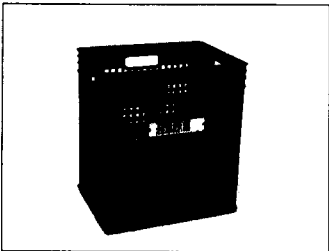
**AD Armoire Denrée**

Gele bakken met blauwe deur voor bederfelijke voeding.



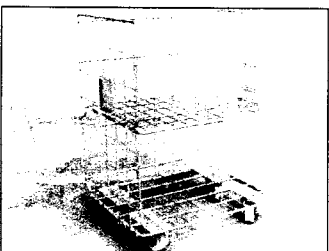
**AM Armoire matériel**

Dezelfde gele bakken met blauwe deur voor niet-bederfelijke voeding (koffie thee suiker) of materiaal.



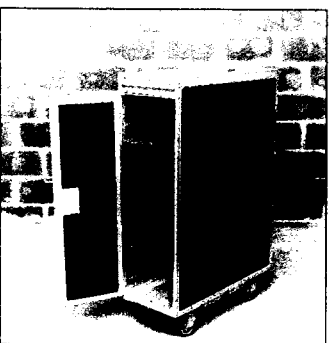
**BB Bac Boisson**

Open blauwe bakken voor drank.



**BR Base Roulante**

Metalen mand op wielen Vervoermiddel voor AD (BR1) AM en BB (BR2).



**CR Chariot Repas**

Hoge bordeaux kasten op wielen trolleys; Vervoermiddel voor de PR's



**PR Plateau Repas**

Blaauwe dienbladen (trays); Groot en klein.

## LEDIGEN & OPSLAAN

Om een beetje zicht te krijgen op het geheel volgen we de karren vanaf de plaats waar ze terugkomen van de trein, en weer in het systeem worden gebracht (Quitus Retour). Hier wordt onmiddellijk een onderscheid gemaakt tussen vuil en proper gerief.

Het proper gerief (BB & AM) wordt met resterende inhoud op een band gezet naar een centraal magazijn. Daar wacht het op een nieuwe oproep voor vulling.

Lege BR's gaan naar een eigen magazijn.

BR's met AD en CR's worden dan naar een «vuil magazijn» gebracht, waar het gerief wordt geaccumuleerd tot het de moeite loont de wasstraat op te starten.

## WASSEN

Nadat daartoe, via computer, toelating werd gegeven door de dispatchers, brengt het systeem de CR's en de BR's naar afzonderlijke waslijnen.

De CR's worden leeggemaakt en door een afwasmachine gestuurd. De inhoud komt op een andere band, die aansluiting geeft op 2 andere wasmachines (één voor glazen en bestekken, één voor de rest).

De BR's (met AD) worden ontladen en zonder meer doorgestuurd.

De AD's worden op hun beurt geleidigd waarna de resterende voeding eventueel wordt gerecycleerd.

Het vuile gerief gaat naar een vierde wasmachine.

De BR's pikken later de nu gereinigde AD's weer op.

De propere, herladen BR's gaan nu net als de propere CR's naar een derde magazijn waar ze zullen wachten op een nieuwe oproep voor vulling.

## CONTROLE EN WEGING

De AM's en de BB's worden voorzien van een barcode en eventueel met een simpele weging gecontroleerd op inhoud. De productie van die onderdelen gebeurt in feite voor de eigenlijke stockage, waar we hierna op terugkomen.

### «Het leeggoed is afgehandeld?»

«Inderdaad, tot hiertoe hebben we gezien hoe het materiaal wordt verwerkt als het terugkomt van de trein. Alles is proper en opgeslagen. Het systeem weet nu waar het de verschillende bakken en karren kan vinden. Het houdt echter geen rekening met de eventuele resterende inhoud. De manier van werken is voor alle bakken en karren dezelfde. Er wordt pas gewerkt wanneer de dispatchers een

order via de computer aan het systeem doorgeven. Zij bepalen dus aard en hoeveelheid van de standaardtypes. Op de werkplekken zelf kan de operator vragen wat er moet gebeuren.»

### «Via computer, neem ik aan?»

«Er zijn zo'n 5 productie-PC's. Hier maakt het systeem een selectie door op elke werkplek de opdrachten selectief door te sturen. Op het scherm van de operator verschijnt dan een lijst van opdrachten, waarvan hij er één of meerdere selecteert. Op dat ogenblik stuurt het systeem vanuit een magazijn met wachtende karren of bakken het juiste aantal houders. Die worden gevuld en terug opgeslagen. Na uitvoering wordt de betreffende opdracht automatisch gewist.»

### «Hoe kan men het uit elkaar houden?»

«Elke houder heeft zijn eigen nummer dat door het systeem wordt gelezen via de barcode. De identiteit wordt bepaald door een vaste barcode, de inhoud door een variabele barcode.»

### «Hoe worden de BB's en AM's verder gemonteerd?»

«De BB's die de operator opvraagt, komen van de trein en zijn dus niet noodzakelijk leeg. Ze worden door de operator aangevuld en voorzien van een variabele barcode. Die codes staan in voor een bijkomende controle op inhoud. Na vulling keren de BB's terug naar het magazijn, wachtend op de oproep voor de volgende Eurostar. Idem voor de AM's

### «En dan weer in die rijdende manden, neem ik aan?»

De BR's, de rijdende manden zoals je ze noemt, komen uit het desbetreffende magazijn. De operator zet de AM's en de BB's, die in juiste volgorde

worden aangevoerd, op de BR's, waarna hij de zelfklever met barcode voor inhoud aanbrengt. Deze BR is klaar voor de trein, maar wordt in afwachting van een nieuwe oproep weer naar een magazijn gebracht. Hier zullen later ook de BR's met voeding en de CR's aankomen. Aangezien die bederfelijke voeding bevatten, is dit magazijn tot 3 °C gekoeld.

### «Goed, nemen we nu even de montage van de bederfelijke voeding onder de loep. De AD's, is het niet?»

«Je begint het te leren. Die montage gebeurt in 2 etappes. In een aparte ruimte wordt de voeding daarvoor manueel in schuiven gestoken. In een later stadium komen ze in een BR terecht.

Die BR's, de BR1's, worden opgeroepen uit het proper magazijn, gevuld met AD's, en weer doorverwezen naar het koelmagazijn.

De montage van de trays gebeurt gelijktijdig met de CR's. In een ruimte die gekoeld werd tot 12 °C, worden ze volledig manueel en in series in de CR gestoken.

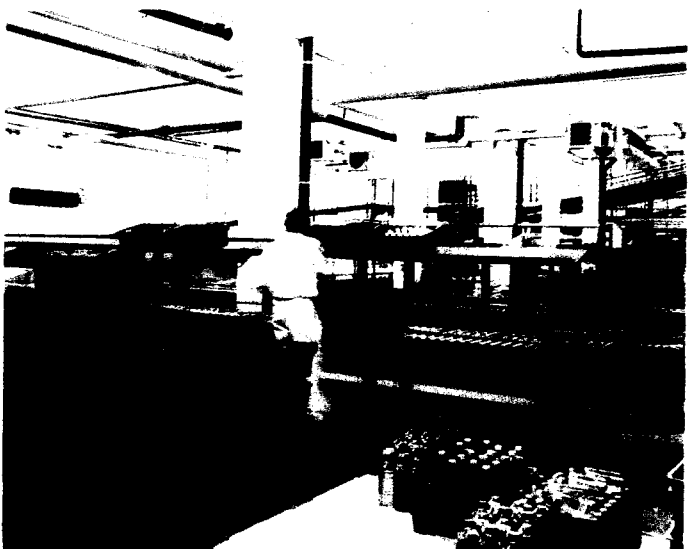
Na afloop daarvan, hop, naar het koelmagazijn.

### «En uiteindelijk is de vulling van een Eurostar nog kinderspel? Een kind kan de was doen?»

«Zo ongeveer ja. Na oproep gaat het juiste aantal CR's en BR's naar de Quitus Départ. Met de witte trailer'tjes worden ze via de grote liften naar het betreffende perron gebracht en op de trein geladen. Waarbij die trein natuurlijk ook wordt gelost, zodat de keten opnieuw kan beginnen.»

### «Goed, maar uw bladzijde Spoor zit erop. Zou u er misschien nog een tekeningetje kunnen bij maken?»

«Komt voor mekaar»



© JAMES J.K. TOURWAY

