

EXPO KASSA KASSA!

THEMA 2: TRANSPORT EN LOGISTIEK

Elke dag opnieuw lijken winkelrekken zichzelf te vullen. De weg die koopwaar aflegt van veld of fabriek tot consument is grotendeels onzichtbaar. Wie zorgt ervoor dat het graan voor ons brood, die nieuwe radio of hippe jeansbroek tot bij ons komt? Wat gaat er schuil achter de colonne vrachtwagens op onze autosnelwegen?

Vanaf de 19de eeuw neemt de wereldhandel in sneltempo toe. We kijken allang niet meer op van bananen uit Zuid-Amerika of een T-shirt made in China. Zeevaart en binnenvaart, luchtvaart, weg en spoorwegtransport: via een combinatie van transportmiddelen en tussenstops zoekt een eindeloze goederenstroom zijn weg naar de klant.

De invloed van technologie en digitalisering op deze logistieke klus is niet te onderschatten. Containers en kranen, paletten en vorkliften nemen kilo's gewicht van de schouders van fabrieksarbeiders, havenarbeiders en magazijniers. Maar tot vandaag blijven de werkomstandigheden in de logistieke sector voer voor discussie. En wat met de ecologische impact van al die afgelegde kilometers? Stemmen voor een kortere keten klinken steeds luider.

DEEL 1: GRAAN

Van veld tot haven

Al in de 17de eeuw kunnen Europeanen proeven van exotische producten uit verre landen, zoals koffie, thee, suiker en tabak. Vanaf de jaren 1870 overspoelt graan uit India, Oekraïne en vooral Amerika onze contreien. De haven van Antwerpen is de belangrijkste draaischijf voor graanimport in België. Van zo'n 90.000 ton in 1865 stijgt het aandeel ingevoerd graan naar 1,5 miljoen ton in 1914. Goed nieuws voor de consument, die dankzij de massale import geniet van lagere broodprijzen. Voor de lokale landbouwer, die met loodzware concurrentie te maken krijgt, is het een minder gunstige wending.

Vertrekpunt Argentinië, graanveld

Volgende stap: 160 km per trein en binnenschip Argentinië tot haven van Buenos Aires

Volgende stap: 14.327 km per stoomschip tot België, haven van Antwerpen

In de haven

Wanneer het graanschip aankomt in de haven, gaan havenarbeiders het ruim in om het los gestorte graan handmatig over te slaan op binnenvaartschepen. Met grote graanscheppen vullen ze zakken van wel 70 kilogram, trekken die op hun schouders en sjouwen ze over smalle loopplanken naar de

kade. De graanmannen zijn te herkennen aan hun roodomrande ogen en aangetaste huid, veroorzaakt door de chemische onkruidverdelgers op het graan. Vanaf het begin van de 20de eeuw nemen mechanische graanzuigers het zware karwei steeds vaker over.

Vertrekpunt België, haven van Antwerpen

Volgende stap: 1 km via buildragers of een graanzuiger naar haven van Antwerpen, graanmagazijn SAMGA

Van haven naar maalderij

Vanuit Antwerpen vertrekt het graan naar industriële maalderijen om het te vermalen tot meel.

Het transport gebeurt via het water en spoorwegennet dat vanaf eind 19de eeuw bijna het hele land ontsluit. De Molens van Deinze ligt aan de Leie, goed bereikbaar voor binnenschepen gevuld met graan. Aanvankelijk is het graan in zakken opgeslagen en moeten buildragers ze één voor één uit het scheepsruim lossen. Begin 20 ste eeuw voeren binnenschepen het graan steeds vaker in bulk aan. Graanzuigers hevelen de lading dan over naar de graansilo's van de maalderij.

Vertrekpunt Haven van Antwerpen, graanmagazijn SAMGA

Volgende stap: 130 km per binnenvaartschip naar Molens van Deinze

Van maalderij tot bakker en klant

Tot na de Eerste Wereldoorlog is een maalderij aangewezen op paard en kar om de zakken meel tot bij de bakkers te krijgen. Maalderijen vestigen zich dus het liefst in of aan de rand van een stad zodat ze genoeg afnemers in de buurt vinden. Ook De Molens van Deinze ligt haast in het centrum. Toch zoeken handelsreizigers van het bedrijf ook klanten in de ruimere omgeving. Het meel voor bakkerij Houtteman in Tielt wordt met de trein geleverd.

Vertrekpunt Molens van Deinze

Volgende stap: 800 m per paard en kar naar Deinze, station

Volgende stap: 17 km per trein naar Tielt, station

Volgende stap: 1,5 km per paard en kar naar Tielt, bakkerij Houtteman

Te land, ter zee en in de lucht

In de voorbije 150 jaar volgen de ontwikkelingen binnen de transportsector elkaar in razend tempo op. Er wordt voortdurend ingezet op automatisering en digitalisering. Alles moet efficiënter en alsmaar sneller. Intussen is just in time de norm. Goederen worden nét op tijd geleverd voor productie of verkoop. Dat bespaart opslagruimte, maar vereist een ononderbroken goederenstroom. Werknemers in de sector staan onder immense druk om geen enkele minuut vertraging op te lopen.

DEEL 2: RADIO

In de fabriek

Het Nederlandse elektronicabedrijf Philips, oorspronkelijk een fabrikant van gloeilampen, opent in 1929 in Leuven zijn eerste buitenlandse fabriek. In de jaren 1960 stelt Philips België zo'n 10.000 mensen tewerk in zes fabrieken. Elke fabriek specialiseert zich in een bepaalde productgroep. Transistorradio's worden geproduceerd in Leuven en Tessenderlo. De grondstoffen, zoals diverse metalen, hout en kunstleer, komen van over de hele wereld.

Vertrekpunt de hele wereld

Volgende stap: per vliegtuig, schip, trein, vrachtwagen naar Leuven, Philipsfabriek

Van fabriek naar de wereld

Wanneer Gerard en Anton Philips in 1891 hun kleine gloeilampenfabriek oprichten in Eindhoven, zien ze het groots. Ze willen hun producten over de hele wereld aan de man brengen. In heel wat landen richten ze verkoopkantoren op.

Met fabrieken in verschillende continenten vermijden ze invoerrechten. In de jaren 1960 vormen de Philipsfabrieken in Leuven en Tessenderlo samen de grootste Europese producent van radio's. Slechts een aantal van die radio's blijft binnen de landsgrenzen, het merendeel reist de wereld rond.

Vertrekpunt Leuven, Philipsfabriek

Volgende stap: per vliegtuig, schip, trein, vrachtwagen, kameel naar de hele wereld

Van fabriek naar groothandel

Het toenemende gebruik van palletten na de Tweede Wereldoorlog heeft een enorme impact op de transportsector. Plots kan één persoon met een vorklift een veel grotere stapel goederen verplaatsen dan ooit tevoren. Ook in de Philipsfabriek worden de dozen met radio's op palletten gestapeld. Vorkliften laden ze vlot in vrachtwagens en treinwagons die naar verschillende groothandels vertrekken.

Vertrekpunt Leuven, Philipsfabriek

Volgende stap: 3,5 km per vrachtwagen naar Leuven, station

Volgende stap: 30 km per trein naar Brussel, Thurn en Taxis

Volgende stap: 85 km per trein naar Kortrijk, station

Van groothandel naar elektrozaak

De lokale elektrozaak bestelt zijn koopwaar bij de elektrogroothandel. Die stelt een assortiment samen van verschillende merken en fungeert zo als schakel tussen fabrikant en winkelier. Bestelwagens en vrachtwagens leveren de bestellingen aan de winkels. Al in de jaren 1960 kloppen chauffeurs lange dagen aan een laag loon.

Vertrekpunt Kortrijk, station

Volgende stap: 5 km per vrachtwagen naar Kuurne, Bultiauw Electro (CBC)

Volgende stap: 45 km per vrachtwagen naar Loker, elektrozaak Arnout-Desomer

DEEL 3: JEANS

Van veld tot fabriek

Jeans, we hebben het allemaal in onze kast hangen. Maar sta je wel eens stil bij de lange weg die grondstoffen afleggen tot ze als broek in het winkelrek hangen? Katoen groeit in streken met een (sub)tropisch klimaat. Van het veld gaat het geplukte katoen naar spinnerijen die de basisgrondstof tot draad verwerken. Het verven en weven tot stof gebeurt in weer andere fabrieken. Ten slotte naaien vlijtige handen in confectieateliers de stof tot kledingstuk.

Vertrepunt India, katoenveld binnenland Madhya

Volgende stap: 900 km per vrachtwagen naar India, spinnerij en weverij Nagpure

Volgende stap: 180 km per trein naar India, haven Mumbai

Volgende stap: 900 km per containerschip naar Pakistan, confectieatelier Karachi

Van fabriek tot distributiecentrum

Producten zoals een jeansbroek uit Pakistan leggen het grootste deel van hun weg af over zee. Stevige containers met vaste afmetingen, vastgelegd in een ISO standaard sinds 1968, kunnen efficiënt worden gestapeld op het schip. Na aankomst in de haven laadt men ze met een kraan over op een ander transportmiddel. De lange reis gaat gepaard met een uitgebreide papierwinkel: douane, verzekeringen en controles. Innovaties op het vlak van elektronische data-uitwisseling laten toe om de goederenstroom steeds nauwkeuriger te monitoren.

Vertrekpunt Pakistan, haven Karachi

Volgende stap: 12.901 km per containerschip naar Antwerpen, haven

Volgende stap: 25 km per binnenschip naar Grobbendonk, distributiecentrum

In het distributiecentrum

Achter de schermen van het distributiecentrum gebeurt heel wat werk dat voor de consument onzichtbaar is. Maar het bepaalt wel mee hoe jij je online aankoop ervaart. Is je bestelling correct en netjes ingepakt? Wordt je pakket op tijd afgeleverd? Zodra de bestelling bij het distributiecentrum binnenloopt, begint de klok te tikken!

Van distributiecentrum tot kleerkast

De laatste kilometers die pakjes afleggen, hebben een grote impact op de totale financiële en maatschappelijke kost. Koeriers werken onder een moordende tijdsdruk. Bezorgdiensten leggen soms heel wat kilometers af tussen twee leveradressen. Thuisleveringen en retours zijn mee verantwoordelijk voor files en luchtvervuiling. Steeds meer initiatieven zetten in op duurzame distributie door leveringen slim te bundelen, te kiezen voor fietskoeriers of elektrische bestelwagens. Ook consumenten kunnen een steentje bijdragen door hun pakket zelf af te halen in de winkel, een postpunt of pakjesautomaat.

Vertretpunt Grobbendonk, distributiecentrum

Volgende stap: 51 km per vrachtwagen naar Brussel, sorteercentrum bpost

Volgende stap: 62 km per vrachtwagen naar Gent, postkantoor

Volgende stap: 5 km per bestelwagen naar Gent, thuisadres klant

Of: Grobbendonk, distributiecentrum

Volgende stap: 90 km per vrachtwagen naar Gent, JBC-winkel