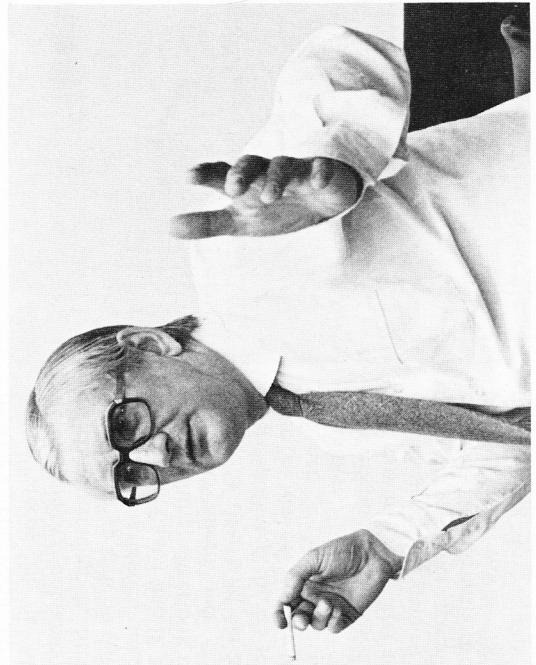


Wooltex krijgt de balen van het spoor



Recycling.

Wooltex houdt zich, globaal gezegd, bezig met het kopen en verkopen van vezels in de ruimste zin. Dat is bijvoorbeeld wol, nieuw en ongesponnen, maar ook in de vorm van gebreide goederen. Geweldige balen truien en vesten, eens ongetwijfeld met veel zorg door moeders, oma's en tantes op de pen gezet, worden hier op kleur gesorteerd en vervolgens als rode, gele, blauwe of zwarte grondstof verzonken naar gespecialiseerde bedrijven die er, al dan niet na vermenging met andere vezels zgn. 'kunstwol' van maken. De perfecte recycling dus. Synthetische vezels nemen bij Wooltex waarschijnlijk nog wel een belangrijker plaats in. Het gaat ook hier zowel om goede, ongesponnen vezels als om vezels, die om de een of andere reden niet voor gewoon gebruik in aanmerking komen.

Vaak zijn het de nieuwe en dus nog af te stellen suitmachines die deze tonnen aan eigenlijk mislukt product leveren. Van al deze materialen weet Wooltex de producenten te vinden; overal in West-Europa. Net zoals directeur Jaekel meestal in eigen persoon de afnemers weet te vinden; in de hele wereld. Logisch dat in zo'n bedrijf het transport een belangrijke plaats inneemt.

Transportman A. M. Haans: "Zo'n aansluiting betaalt zichzelf terug."

Een van de redenen voor het Tilburgse bedrijf Wooltex BV om naar een nieuwe locatie op het Tilburgse industrieterrein "Loven" te verhuizen, was zonder meer het feit dat daar een eigen spooraansluiting mogelijk was.

Voor een bedrijf, dat ruim 70% van z'n vervoer per spoor doet, een logische gedachtegang, ook al waren er natuurlijk méér redenen om het oude onderkomen, een voormalige fabriek dicht bij het centrum van Tilburg, te verlaten.

"Zo'n spooraansluiting betaalt zichzelf binnen de kortste keren terug", meld ons A. M. Haans, de man die bij Wooltex voor het vervoer verantwoordelijk is, "vooral als je klanten ook aan 't spoor zitten. Je moet natuurlijk wel méér dan één of twee wagens per week te verwerken hebben, anders haal je het niet, maar zoals wij eigenlijk elke dag wagens hebben, dan verdienen je natuurlijk met elke wagen

grootvolume wagens, gezien de verhouding volume-gewicht. Dat klopt. Haans vertelt, dat ze zelfs bepaalde typen wagens bij het rangeren onder de kap scherp in de gaten moeten houden, omdat ze er maar net onder passen.

Het laden en lossen is overigens erg eenvoudig. Het perron is aan de korte kant van de hal gestuurd en de vorkheftrucks, die de balen stevig tussen hun stalen grippers klemmen, kunnen ongestoord hun gang gaan. Als je het zo bekijkt, lijkt er nog nauwelijks ander vervoer dan spoorvervoer denkbaar.

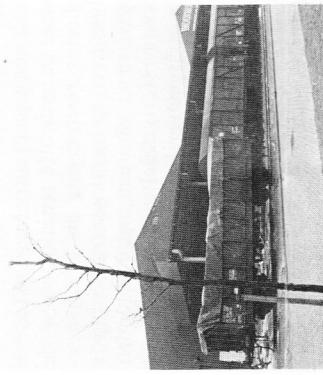
Toch kent ook Haans natuurlijk de redenen voor het kiezen van een andere transportvorm: "Klanten die vier van 't spoor zitten en in hun bedrijf op de auto zijn ingesteld, daar kies je vaak de auto voor, zeker als 't niet om erg lange afstanden gaat. Het overladen op 't goederenstation en de kosten van het natransport geven dan de doorslag." Overigens onderkent hij ook, dat vaak de pure gewenning aan de auto de enige reden is om niet voor spoorvervoer te kiezen.

Rangeren per rangeerwagen.

Op het laadspoor staat overigens een opmerkelijke verschijning. Het is de lorry, die zorgt voor het verplaatsen van de goederenwagens en die voornamelijk opvalt door de afwezigheid van een eigen motor. Hij wordt aangedreven door een normale vorkheftruck, die er eenvoudig opraadt en met z'n wielen de wielen van de rangeerwagen beveegt. Simpel, maar goed voor vier, vijf

goederenwagens. Na het verslepen rijdt de vorkheftruck er gewoon weer af en is voor ander werk beschikbaar. Het was een ideetje van NS-dochter Transportvoorschiling BV, een ingenieursbureau dat zich o.m. gespecialiseerd heeft in installaties en constructies in combinatie met spooraanleg, beveiligings- en rangeersysteem.

Al met al kunnen we Wooltex zeker rangerschikken onder het hoofdje 'tevreden klanten'. Ook de heer Haans maakt daar geen geheim van. Kort geleden werd er nog geëxperimenteerd met een transport van 50 wagens naar Engeland. Dat ging met particuliere 4-assige ferry-boat-wagens van Cargowaggon en verliep naar volle tevredenheid. Inderdaad, Wooltex krijgt dagelijks de balen van het spoor, maar dan wel in de meest letterlijke zin van het woord.



Transportman A. M. Haans: "Zo'n aansluiting betaalt zichzelf terug."

een installatie op het Tilburgse industriegebied "Loven" te verhuizen, was zonder meer het feit dat daar een eigen spooraansluiting mogelijk was.

Voor een bedrijf, dat ruim 70% van z'n vervoer per spoor doet, een logische gedachtegang, ook al waren er natuurlijk méér redenen om het oude onderkomen, een voormalige fabriek dicht bij het centrum van Tilburg, te verlaten.

Gemakkelijk laden en lossen.

De heer Haans leidt ons rond door een enorme hal, ongeveer voor

een

drickwart gevuld met huizenhoge stapels balen van zo'n 4 à 500 kilo gemiddeld. Het geeft een aardig beeld van de vervoersomvang.

Wooltex lijkt typisch een klant voor