



SCHENK
TANKTRANSPORT



SCHENK
TANKTRANSPORT

2 Nachschulungsverpflichtung in Belgien 2 Fokus auf TOTAL 3 Phasenweise Einführung der neuen Transportsoftware Enterprise	4 Einführung ATX-Bordcomputer in Deutschland 4 Neue Bordcomputer im Anflug!	5 Interessante Safety Day-Veranstaltungen 5 Belgische und luxemburgische Ritter der Landstraße	6 Kontinuität in Schadensprävention ist notwendig
---	--	---	---

Interessante Safety Day-Veranstaltungen

BP-LPG in Nordhausen

Ende 2013 fand in Nordhausen für einen Großteil der LPG-Fahrer der Safety Day statt. Neben der Einführung der Safe Load Pässe und der Plotpläne (Anfahrtsbeschreibung für die Tankstellenanlieferung) stand das Thema „Abfahrtskontrolle“ im Blickpunkt. So wurden unterschiedliche Fehler eingebaut und die Fahrer mussten im Rahmen der Abfahrtskontrolle diese Fehler finden und feststellen. Alle anwesenden Fahrer betonten die Wichtigkeit der regelmäßigen Abfahrtskontrolle, denn nur so lassen sich technische Mängel, Reifenschäden oder andere Mängel rechtzeitig erkennen und Gefahren reduzieren.

Yara in Gelsenkirchen

Neben der Yara-Fahrschulung, die sich über den Vormittag erstreckte und durch die Yara-Mitarbeiter Spitz, Röhrig und Probst präsentiert wurde, gab es einen zweiten Schulungsblock in Kleingruppen. Dazu wurden die teilnehmenden Fahrer des Safety Day vom 16.11. in Gruppen aufgeteilt und diese Gruppen durchliefen die Stationen „Fahrsicherheit mit Fahrt am Fahrsimulator“, „Handdruckmessung durch die Kaufmännische Krankenkasse (mit dem Grad des Händedrucks wird u.a. der Zustand der Knochen und die richtige Stellung des Rückens gemessen)“, „Abfahrtskontrolle mit Hindernissen“ sowie „Vorsorge treffen für den Notfall“. Die Jahresunterweisung an der SAA komplettierte das Schulungsangebot an diesem Tag. „Wenn unsere Fahrer nach acht Stunden Weiterbildung applaudieren, sich freudestrahlend verabschieden und einige Tage später sogar schriftlich für den gelungenen Tag bedanken, dann haben wir alles richtig gemacht!“ freut sich Danilo Smoczyński, QHSSE-Manager, der diese Tage in enger Abstimmung mit unseren Kunden und seinem Team organisiert.

Üben, üben, nochmals üben

Aktuell finden wieder Rangierübungen und Spiegeleinstelltrainings statt. Nahezu jeder Rangierschaden lässt sich nämlich vermeiden! Das mehrmalige Aussteigen und Nachsehen, wie viel Platz zum Rangieren vorhanden ist, oder der gezielte Einsatz eines Einweisers können helfen, Rangierschäden zu vermeiden. Oder das Markieren der Meter, die noch frei sind, durch das hilfsweise Aufstellen von Pylonen. Am Anfang zur Vermeidung von Rangierschäden steht jedoch das richtige Einstellen der Spiegel und des Sitzes. Die Trainings zeigen, dass es wichtig ist, dieses Bewusstsein unserer Fahrer gelegentlich anzuregen. Die Resonanz war bisher positiv, und wenn dadurch einige Rangierschäden vermieden werden, dann hat sich das Training schon gelohnt!

Belgische und luxemburgische Ritter der Landstraße

Transportversicherer TVM Belgien ernannte am Samstag, den 19. Oktober 2013, nicht weniger als 126 Lkw-Fahrer zu Rittern der Landstraße. Fünffacher Weltmeister Motocross Joël Smets heftete den Lkw-Fahrern ein Abzeichen in Bronze, Silber oder Gold an für 3, 5 oder 10 Jahre schadensfreies Fahren. Unter ihnen 26 belgische und 4 luxemburgische Fahrer von Schenk. Hauptgeschäftsführer TVM Belgien Frank Van Nueten wandte sich an die Ritter mit den Worten „Sicherer Transport ist Hochleistungssport. Es ist nicht evident, in unserem starken Verkehr immer und überall wachsam und höflich zu bleiben. Es erfordert Mühe, jeden Morgen den Lkw zu kontrollieren, sodass die Fahrt sicher beginnen kann. Lkw-Fahrer, denen das gelingt, sind unsere Ritter der Landstraße.“ Der belgische Ritter in Gold von Schenk ist Dirk De

Grootd, die Ritter in Silber sind: Karel Gielis, Sandra Guilbau, Marc Jegers, Bjorn Vanden Abeele und An Swinkels. Die Ritter in Bronze sind: Patrick Audenaert, Driss Baghli, Elias Ben Sliman, Ward Crauwels, Alexey Dachkevitch, Michel De Bast, Johan De Smijter, Koen Delbare, Luc Ellegeest, Dave Hanjoul, Jan Naets, Patrick Noiron, Bruno Pittomvils, Luc Van De Velde, John Van Hecke, Marc Van Riel, Yoni Velloso, Charles Verdonck, Geert Vermeersch und Roger Verstichel. Die luxemburgischen Ritter in Bronze sind: Jacques Rodrique, Vincent Cariaux, François Nieto und Nicolas Jeangout. Allen hierbei im Namen von Schenk nochmals herzlichen Glückwunsch zu dieser Leistung!



Das Bewusstsein für die Wichtigkeit der Abfahrtskontrolle wurde durch das Einbauen von Fehlern und Mängeln geschärft!



Fast wie im täglichen Straßenverkehr: Friedhelm Schriek am Fahrsimulator.

Rückwärts rangieren im abgesteckten Parcours – hier beim Training in Laichingen für Fahrer unseres Kunden Westfalen AG.



Kontinuität in Schadensprävention ist notwendig

„Der Fokus auf Schadensprävention wirft Früchte ab“, so QHSSE-Manager Europe Ewout Mol. „Die stark zurückgegangene Anzahl Fehlern hat sich stabilisiert, und die Umweltschäden sind zurückgegangen. Dies gilt in etwas geringerem Maße auch für die Manövrierschäden. Bei den Verkehrsschäden sind wir wieder auf dem Niveau von 2011, nach einem Anstieg im Jahr 2012.“

Ewout Mol signalisiert allerdings ‚verborgene‘ Schäden. Denken Sie dabei an den Umgang mit persönlichen Schutzmitteln. Wenn sie durch unordentliche Benutzung kaputt gehen, müssen sie ersetzt werden. Das ist auch eine Schadensart. Das gleiche gilt für die nicht korrekt ausgeführte tägliche Inspektion und die tägliche Wartung des Tankwagens. Eventuelle Defekte werden dadurch später festgestellt, was schließlich wieder unnötige oder höhere Reparaturkosten mit sich bringen kann.

LMRA
Es gibt viele Formen der Schadensprävention. Eine davon ist LMRA bzw. Last-Minute-Risikoanalyse. „Bezweckt wird

damit, in jeder Arbeitssituation vor Anfang der Tätigkeiten selbst einzuschätzen, ob ein Risiko besteht. Wenn das der Fall ist, nicht einfach mit der Arbeit anfangen, sondern erst bestimmen, welche Maßnahmen zu ergreifen sind, um das Risiko zu beseitigen oder annehmbar zu machen. Wenn das nicht gelingt, ist mit der Planungsabteilung Kontakt aufzunehmen.“

Schaden vermeiden
„Schaden kann vermieden werden, wenn man mit klarem Kopf und dem Herzen seine Arbeit verrichtet. Wichtig ist, dass man defensiv fährt und damit auch die Reaktionen anderer Verkehrsteilnehmer antizipiert. Manövrierschäden beim

Rückwärtsfahren sind fast immer zu vermeiden, wenn man sich vergewissert, dass es hinter und neben dem Fahrzeug kein Hindernis gibt. Ein solches Hindernis kann zum Beispiel auch ein nicht befahrbarer Straßenrand sein. Die Folgen kann man sich denken. Beim Verschütten von Produkt ist von Umweltschaden die Rede. Wenn man jedoch sofort ein Absorptionsmittel aus dem Spill-Kit (Leckage-Notfall-Produkt) verwendet, kann der Schaden auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben.

Rückkopplung (Rückmeldung)
„Die Rückmeldung von gefährlichen Situationen, ist etwas, woraus wir bei den Fahrerversammlungen und den Toolboxes lernen können. Rückmeldung ist auch das korrekte Ausfüllen von Schadensformularen. Es trägt zur schnellen Abwicklung bei und vergrößert die Möglichkeit, Schadensersatz zu fordern.“

Verstärkung

Ewout Mol freut sich, dass die QHSSE-Abteilung durch Natasha Lara Santana und vorübergehend durch Raymon Jhingor verstärkt wurde. „Natasha sorgt für die Verwaltung der Beinahe-Unfall-Meldungen. Wir erfassen sie, befolgen die Anweisungen und setzen sie auf die Tagesordnung, auch in Richtung Auftraggeber. Der Praktikant Raymon analysiert die höheren Sicherheitsanforderungen in der Praxis. Das leistet einen Beitrag zur weiteren Vermeidung von Risiken, die mit den Tätigkeiten des Fahrers verbundenen sind. Alles zusammen führt zur Kontinuität in der Schadensprävention.“



Veränderungen bieten neue Möglichkeiten und Kontinuität

Ausgabe März 2014

„Nach fünf Jahren, in denen kein Tag vorbeiging, ohne dass man irgendwo das Wort ‘Krise’ hörte, sieht man 2014 wieder erste Lichtblicke. Es gibt immer mehr positive Berichte. Wenn wir es mit dem Jahr davor vergleichen, geht es uns wesentlich besser. Das Jahr 2013 konnten wir mit einem beträchtlichen Wachstum abschließen. Das haben wir ausschließlich unseren Mitarbeitern zu verdanken, die bereit waren, Veränderungen zu akzeptieren und sie durchzuführen.“

Verändern heißt, sich an die Realität anpassen. Im letzten Jahr haben wir beschlossen, die Personalfeier doch nicht stattfinden zu lassen. Die Stimmung ließ es nicht zu. Für diese unangenehme Entscheidung erhielten wir von nicht wenigen sogar Beifall. So etwas tut man nicht zweimal. In diesem Jahr gibt es eine große Personalfeier. Dazu besteht Grund. Wir sind in den letzten fünf Jahren gegen den Strom geschwommen. Das hat sich bezahlt gemacht. Es geht uns noch besser als vor der Krise.

Kontinuität

Der gut besuchte Neujahrsempfang in Houten am 18. Januar 2014 stand auch im Zeichen von Veränderungen. Das Beispiel des Redners Arjan Erkel sprach Bände.

Bei seinem erschütternden Bericht über 607 Tage Geiselnahme in Dagestan konnte er als Mitarbeiter von Ärzten ohne Grenzen nichts anderes tun als sich anzupassen und sich zu verändern, um zu überleben. Die gezwungene Veränderung hat für ihn schließlich zu persönlichem Wachstum und zu einer neuen Zukunft geführt. Genau genommen hatten wir bei Schenk in kurzer Zeit auch viele Veränderungen durchzustehen. Beispiele sind die Bordcomputer, die Einrichtung eines internen Ausbildungsinstituts in den Niederlanden und in Belgien, ein starker Fokus auf die Optimierung und Kostenüberwachung, u.a. durch die Beachtung des Fahrverhaltens wie auch des Fuel Focus und die große Erneuerungsaktion

durch Euro-6-Zugmaschinen. Diese Veränderungen werden durch die Einführung des neuen Planungspakets Enterprise und die Erweiterung unseres Wissens und unserer Aktivitäten im Bereich der kryogenen Gase in Zusammenarbeit mit dem Unternehmen INOXCVA fortgesetzt. Erweiterungen auf den Gebieten kryogene Gase, LNG (Liquefied Natural Gas), Bitumen und Schmieröl bieten ein Gegengewicht zu abnehmenden Motorkraftstoffvolumina. Neue Möglichkeiten zur Gewährleistung der Kontinuität. Kontinuität bietet auch die Erneuerung des Vertrages mit Q8 zum 1. April 2014. In Belgien sehen wir, dass die Veränderungen bei Esso, das sein Gebiete aufgeteilt hat, neue Möglichkeiten bieten. Dort ist Uhoda, das Unternehmen, das eines der Gebiete verwaltet, als neuer Kunde hinzugekommen. In Deutschland wurde es im Laufe von 2013 nach einer turbulenten Zeit stabiler. Auch dort geht es uns jetzt besser als am Anfang des letzten Jahres. Sehr positiv am Anfang von

2014 sind die neuen Verträge mit Westfalen AG für die Bevorratung von Tankstellen und den Transport von technischen Gasen.

DriveCam

An dieser Stelle erzählen wir gern noch etwas über die HD Fahrkamera (DriveCam). Es ist ein System, das die letzten acht Sekunden vor einem Vorfall und die vier Sekunden danach aufgrund einer Initiative des Fahrers oder aufgrund einer plötzlich heftigen Bewegung des Lkws registriert, was durch einen Sensor signalisiert wird. Unser Interesse für dieses System wurde geweckt, weil wir bestrebt sind, die Sicherheit bei der Ausführung unserer Tätigkeiten durch eine bessere Analyse von Vorfällen und Unfällen noch weiter zu erhöhen. An diesem Ziel soll sich nämlich nichts ändern. Wir werden selbstverständlich den Betriebsrat in diesen Aufgabenbereich einbeziehen.“

Arjan und Harry Schenk

SCHENK
TANKTRANSPORT

Schenk Papendrecht bv
Burg. Keijzerweg 6
NL-3352 AR Papendrecht
Tel +31 78 644 21 50
Fax +31 78 644 21 55

Schenk Tanktransport
Deutschland GmbH
Am Stadthafen 12-18
D-45881 Gelsenkirchen
Tel +49 209 88001-100
Fax +49 209 88001-199

Staufen-Spedition GmbH
Flüssiggaslogistik
Gutenbergstrasse 1
D-85098 Großmehring
Tel +49 845 691 838 0
Fax +49 845 691 838 66

Schenk Tanktransport
Belgium nv
Schomhoeveweg 13
B-2030 Antwerpen
Tel +32 3 206 90 90
Fax +32 3 206 90 99

Schenk Luxembourg sa
Zone Industrielle 23
L-8287 Kehlen
Tel +35 2 30 98 51
Fax +35 2 30 52 82

Faistauer Transporte
GmbH Österreich
Kehrgasse 71
A-8793 Trofaiach
Tel +43 3847 300 66
Fax +43 3847 300 66

www.schenk-tanktransport.com

FUEL FOCUS
SCHENK TANKTRANSPORT



Nachschulungsverpflichtung in Belgien



In den Niederlanden werden im Ausbildungsbereich große Schritte unternommen. Bei Schenk in Belgien sieht es nicht anders aus. Die Nachschulungsverpflichtung gilt dort im Zusammenhang mit dem internationalen Code 95 ebenfalls.

Obwohl es ein internationaler Code ist, interpretiert jedes Land ihn auf eigene Weise. In Belgien zum Beispiel zählt ADR nicht mit. Zur Erteilung von Unterricht ist es wichtig, eine Lizenz des FÖD Mobilität und Transportwesen (Federale overheidsdienst Mobiliteit) für die einzelnen Teile der Nachschulungsverpflichtung zu erhalten. Ausbilder und Trainer Peter Verstichel verfügt inzwischen über vier Lizenzen; Defensives Fahren & BBS, Fahr- und Ruhezeiten, BBS-Öko Drive und Unfallformulare & Unfälle im Allgemeinen. Die Bereiche europäische Unfallformulare und Verkehrsregeln (Wegcode) wurden bei der staatlichen Behörde beantragt. Für die vier erstgenannten Ausbildungen haben wir bereits eine Genehmigungsnummer erhalten. Sie ist aus den Webseiten der anerkannten Ausbildungszentren ersichtlich. Die Ausbildungen finden in Antwerpen und Gent statt. Das hängt davon ab, wo die Nachfrage am größten ist. Unangekündigt wird von der Behörde regelmäßig kontrolliert, ob die Ausbildung noch den von ihr gestellten Anforderungen entspricht.

Französisch

Genau wie in den Niederlanden ist beabsichtigt, schließlich alles im eigenen Haus ausführen zu können und die Trainings auch für andere als nur die Schenk-Fahrer anzubieten. Auf diese Weise kann die siebenstündige Nachschulungsverpflichtung pro Jahr (35 Stunden insgesamt in 5 Jahren) vollständig unter der Regie von Schenk absolviert werden. Zunächst gilt Verschiedenes nicht für Luxemburg. Dort werden die Kurse von einer externen Partei gegeben. Abschließend ist es noch wichtig zu erwähnen, dass die Kurse bis jetzt nur in niederländischer Sprache gegeben werden. Eine Übersetzung in die französische Sprache steht jedoch an, sodass auch die französischsprachigen Fahrer die Kurse belegen können.

Fokus auf TOTAL

Mit Ende des Jahres 2013 und zu Beginn des Jahres 2014 wurde ein wesentlicher Fokus auf interne Verbesserungen gerichtet. So wurde ein neues Schichtsystem eingeführt, welches dem Fahrer besser ermöglicht, bereits im Vorfeld seine Schichtfreie Zeit zu planen. Ebenso fallen in einem Zeitraum von acht Wochen nur zwei Einsätze am Wochenende an. Dies wird möglich, da flexible Springer die Lücken, die entstehen, besetzen. Außerdem wurde das Prämienmodell optimiert. Neben der Schadensfreiheit, die entsprechend monatlich honoriert wird, wird nun auch das Ergebnis der Speditionskontrolle sowie das Einhalten interner Prozesse entsprechend bewertet. Die Verbesserungen wurden während der einberaumten Fahrermeetings allen Fahrern mitgeteilt. Die ersten Signale der Fahrer waren positiv. Erste interne Kontrollen (analog der Speditionskontrollen) brachten positive Ergebnisse hervor. Das Management wird sich künftig ebenfalls verstärkt engagieren und selber auch mehrere Entladekontrollen durchführen. Die Kontaktdichte zu den Fahrerstandorten soll erhöht werden, um die Fahrer im persönlichen Gespräch auf dem Laufenden zu halten. Letztlich soll der Kunde Total die Aufmerksamkeit erhalten, um dem Kunden den Service zu bieten, den er sich durch den Transportvertrag eingeholt hat.



Das Thema „gemessene Abgabe“ wurde im Rahmen der Fahrermeetings nochmals durch Peter Soenksen geschult. Ziel ist es, bei der geeichten Abgabe keine Fehlmengen zu produzieren. Auch hier gilt das Ziel: im neuen Jahr besser werden!

Phasenweise Einführung der neuen Transportsoftware Enterprise

ICT-Manager Willem van Eck steht erneut vor einer großen Herausforderung. Einer internationalen Herausforderung, denn in jedem Land (Niederlande, Deutschland und Luxemburg), in dem Schenk sich selbst um die Fahrtenplanung kümmert, werden im Jahr 2014 die Straßentransportaktivitäten in einem neuen Transport Software Management-System (TMS) untergebracht. Es trägt den Namen Enterprise und stammt von Art Systems.

Nach der Einführung der Bordcomputer in den Niederlanden und in Belgien ist es an der Zeit, weitere Schritte zu unternehmen. Willem van Eck: „Das Wachstum unseres Unternehmens und die Anforderungen unserer internationalen Kunden erfordern weitere Maßnahmen auf dem Gebiet der Automatisierung. Das ist in unserem Fall die Standardisierung der Transportsoftware in all unseren Niederlassungen. Die Standardisierung befähigt uns, die Tätigkeiten aller Mitarbeiter so effizient wie möglich zu unterstützen. Das muss täglich zu einem genaueren Einblick in die Ausführung und Abwicklung unserer Transporte führen. Am Ende eines jeden Monats wollen wir von Papendrecht bis Großmehring (D) Einblick in die Benutzung unseres Materials, die Qualitäts- und Sicherheitsergebnisse und – nicht unwichtig – die Kosten und Erträge unserer Aktivitäten haben.“

Auswahl

Zuerst wurde untersucht, welche Möglichkeiten es gab, das gesetzte Ziel zu erreichen. Willem van Eck: „Die bestehende Planungssoftware WinDMS und Plan&Go erwiesen sich als nicht flexibel genug, um unseren jeweiligen Wünschen zu entsprechen. Nach einem Auswahlprozess im Herbst von 2013 wurde die Software des Lieferanten Art Systems aus Groningen (NL) ausgewählt. Die wichtigsten Gründe für diese Entscheidung waren die No-Nonsense-Arbeitsweise des Lieferanten und die Flexibilität und Benutzerfreundlichkeit der Software. Schenk benutzt außerdem zur vollen Zufriedenheit in all seinen Niederlassungen das Paket Transpas CS des gleichen Lieferanten für die Fahrtenverwaltung und die Fakturierung der Transportaktivitäten, für die wir Bemannungsplanung durchführen. Wir haben auch positive Erfahrungen mit Enterprise gemacht, das in Deutschland bereits für den Arbeitszeitnachweis, die Vorfalldabwicklung und das Personalmanagement angewendet wird.“

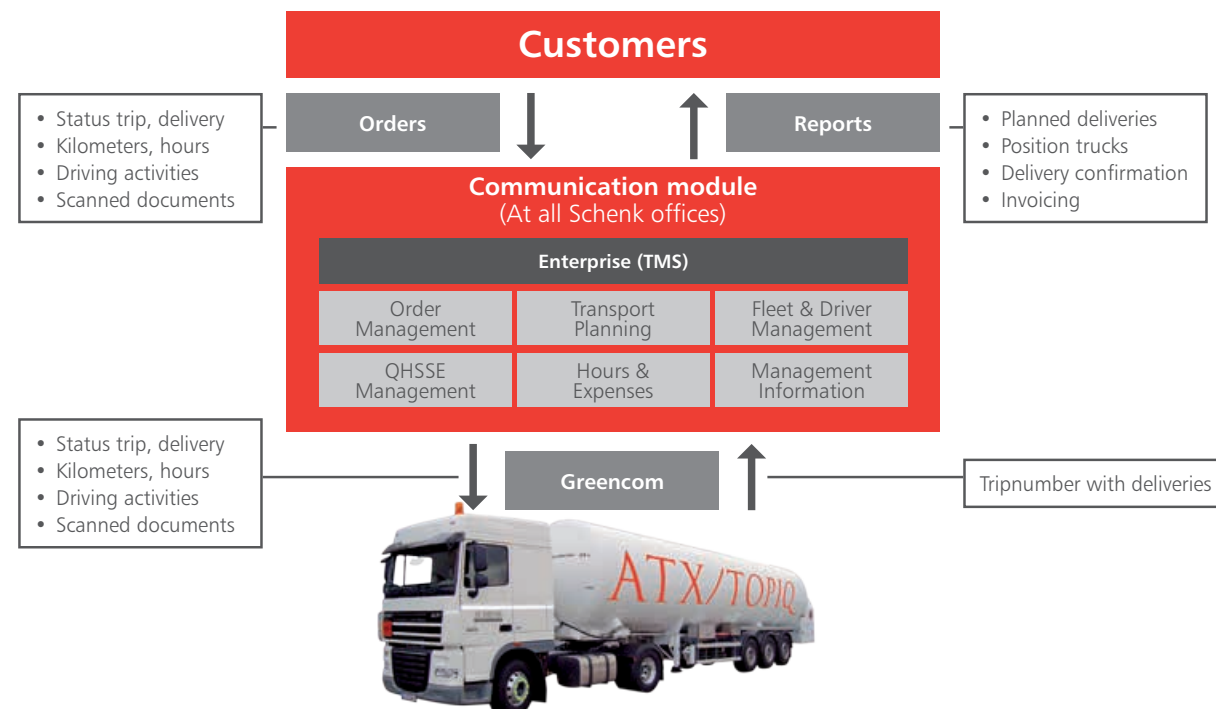
Phasenweise

Im ersten Vierteljahr von 2014 werden die Transportortaktivitäten in den Niederlanden von Plan&Go in Enterprise überführt. Van Eck: „Dass es nicht widerstandslos verlaufen würde, wussten wir zuvor. Die Einführung erfolgt während des normalen Tagesablaufs. Es geht aber nicht nur um die Einführung der Software, sondern auch um alle Kopplungen mit Kunden, unsere Topiq- und ATX-Bordcomputer und unsere Finanzsoftware von Profit. Das verlangt unseren Mitarbeitern viel ab, weil die Implementierung Zeit und Aufmerksamkeit erfordert. Ein Projektteam wurde gebildet, mit Robert Sluimers als Hauptplaner, Habib Loukili als Leiter der Fahrtenverwaltung, Quardia Moussa als Koordinator Fahrtenverwaltung und Jelmer Homans als Leiter der Finanzverwaltung. Im Januar dieses Jahres wurde mit der Einführung von Bitumen und CO2 begonnen, im Februar dieses Jahres mit Chemie- und Schmierölvertrieb, und im März 2014 sind die Bereiche Schmieröl-Schiffahrt und Industriegase an der Reihe.“

International

Wie bereits angekündigt, bleibt es nicht bei den Niederlanden. Van Eck: „Im Mai 2014 geht es zu unserer Niederlassung Großmehring in Süddeutschland. Dies wird unsere größte Herausforderung, weil wir dort einen „Maßanzug“ austauschen wollen. Alles hängt von der Bereitwilligkeit unserer deutschen Mitarbeiter ab, sich von Althergebrachtem zu trennen und sich vollständig für die neue Software einzusetzen. Anschließend wollen wir im Herbst das System mit unseren Mitarbeitern in Luxemburg in unserer Niederlassung in Kehlen in Betrieb nehmen.“

Robbert de Boer (ICT Verwalter): „Alle Niederlassungen arbeiten künftig von der zentralen Enterprise-Datenbank in Papendrecht aus. Das macht die Verwaltung wesentlich einfacher.“ In der schematischen Übersicht zu diesem Artikel ist gut zu sehen, welche Funktionen die Software enthält und welche Informationen das Enterprise-System mit Kunden und Lieferanten austauscht. Van Eck: „Enterprise wird das klopfende Herz und Gewissen unserer operativen Aktivitäten.“



Einführung ATX-Bordcomputer in Deutschland

Deutschland steht am Vorabend der Einführung des neuen ATX-Bordcomputers von Lieferant GreenCat. Der ATX muss für eine schnellere Datenübermittlung zwischen Fahrer und Büro sorgen. Denken Sie dabei an die digitale Erfassung der Stunden/ Aktivitäten des Fahrers und die Übertragung der Daten des digitalen Tachographen und der Fahrerkarte über GPRS. Zur guten Abwicklung der Einführung wurde ein

Projektteam errichtet, mit den Mitarbeitern Dirk Brensel, Markus Krone, Peter Soenksen, Charly Saenger, Andreas Kniffka und Willem van Eck. Der ATX, ein Bordcomputer mit dem offenen Android-Betriebssystem, ist der Nachfolger des TopIQ, der in den Niederlanden und in Belgien von Schenk benutzt wird. Dirk Brensel: „Der ATX wird zunächst vor allem für den Arbeitszeitnachweis, das Tracking & Tracing, zum Auslesen der Fahrerkarten und

des Massenspeichers des digitalen Tachographen eingesetzt.“

Van Eck betrachtet es als großen Vorteil, schneller Daten des Fahrzeugs und des Fahrers im Büro verfügbar zu haben. Das ist wegen der großen Entfernungen zwischen unseren Standorten jetzt noch ab und zu problematisch. Markus Krone: „Ein zuverlässiger und benutzerfreundlicher Bordcomputer ist somit auch

von wesentlicher Bedeutung. Wir investieren viel Zeit in das Training und die Betreuung der Fahrer. Das muss für eine reibungslose Einführung sorgen.“

Im Februar dieses Jahres wurde bereits mit dem Einbau des ATX in vierzehn Fahrzeugen begonnen.

Neue Bordcomputer im Anflug!

Eine weitere Optimierung betrifft die Ausstattung unserer Flotte mit Bordcomputern. In einem ersten Modellprojekt werden die LPG-Fernverkehrszüge mit sogenannten ATX-Bordsystemen ausgestattet. An ihnen meldet der Fahrer unter anderem seine gefahrenen Touren zurück. Mit diesem System werden die Daten für die Rückerfassung schneller übertragen und können zeitnaher

bearbeitet werden. Zurzeit muss die Postsendung des Fahrers abgewartet werden; oder der scan, wenn der Fernverkehrsfahrer an einer der Schenk-Niederlassungen vorbei kommt. Zukünftig erfolgt die Datenübermittlung über das On-Board-System und die Tourdaten können unmittelbar weiter verarbeitet werden. Wieder ein Fortschritt, der unsere Effizienz steigert!