# IN TRANSIT

INTRANZIT - KUNDENMAGAZIN - NIJMAN/ZEETANK - JAHRGANG 12 - NUMMER 1
DEZEMBER 2022

## In dieser Ausgabe

>> Neue Megatrailer gekauft

>> Neue LKWs Vereinigtes Königreich

>> Nijman/Zeetank startet Pilotprojekt mit Ortungsgeräten

>> Roparun 2022

>> Dennisa Herrewijnen von Kemira Rotterdam BV zufrieden mit Sponsor

NIJMAN/ZEETANK
INTERNATIONAL LOGISTIC GROUP

Nijman/Zeetank International Logistic Group ist ein Logistikdienstleister in den Bereichen Transport und Distribution von Glas, petrochemischen Produkten, Kraftstoff und Gas.

# Vorwort

Wenn Sie dieses Magazin erhalten, liegt das Jahr 2022 fast hinter uns. Die COVID-Pandemie ist noch nicht beendet, aber die Zahl der Neuinfektionen mit schwerem Verlauf und schwerwiegenden Folgen ist glücklicherweise begrenzt. Seit dem 24. Februar 2022 wird die Welt von einem Aggressor im Osten Europas erschüttert. Weder Diplomatie noch die vielen Toten bewegen ihn dazu, diesen Alptraum zu beenden.

Nachhaltigkeit, Energieverbrauch und Emissionen rücken unter anderem wegen der steigenden Energiepreise immer mehr in den Mittelpunkt des Interesses. In der EU wurde der „European Green Deal" ins Leben gerufen und mehrere Länder haben ihre eigenen Ziele gesetzlich festgelegt. Der Logistiksektor soll von fossilen Brennstoffen auf saubere, erneuerbare Energien umsteigen, wobei das Ziel ein vollständig emissionsfreier Sektor ist. Ob und wann dies realisierbar ist, hängt weitgehend von der Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Lade-/Tanksystemen sowie der Erschwinglichkeit dieser neuen Technologie ab. Für die lokale Verteilung werden Elektrofahrzeuge ausreichen. Für Gebiete und Entfernungen, wo dies nicht möglich ist, werden weiterhin fossile Brennstoffe verwendet, teilweise ergänzt durch HVO100 und Bio-LNG. Die $CO_2$-Reduzierung bleibt der Hauptschwerpunkt aller Umstellungsprojekte und wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Die Investitionen in Fahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb und die dazugehörige Infrastruktur sind enorm. Derzeit ist ein Elektro-LKW etwa 3 bis 3,5 Mal so teuer wie ein dieselbetriebener LKW. Ohne staatliche Fördermittel gibt es keinen Business Case. Außerdem sind LKWs, die nicht mit Dieselmotoren betrieben werden, erheblich schwerer. Ein LKW mit LNG-Antrieb ist etwa 800 kg schwerer, während ein elektrisch betriebener LKW etwa 1.500-2.000 kg schwerer ist. Auch ein wasserstoffbetriebener LKW wird deutlich schwerer sein. In der EU wird dieses höhere Eigengewicht durch ein höheres zulässiges Gesamtgewicht (zGG) kompensiert, im Vereinigten Königreich ist dies nicht der Fall. LNG-betriebene LKWs fahren bereits seit einigen Jahren von Spijkenisse aus. Derzeit ist der LNG-Preis sehr hoch und hat sich deutlich stärker erhöht als der Dieselpreis. Infolgedessen haben niedrigere Emissionen einen großen finanziellen Nachteil. Es bleibt zu hoffen, dass die LNG-Preise in naher Zukunft wieder auf ein normales Niveau zurückkehren und LNG dann immer noch ein zukunftssicherer Kraftstoff ist, insbesondere wenn Bio-LNG in größeren Mengen verfügbar wird. Bio-LNG ermöglicht eine 90-prozentige $CO_2$-Reduzierung im Vergleich zu Diesel. In den ersten sieben bis acht Monaten waren die Auftragsbücher hervorragend gefüllt. In den letzten Monaten haben wir jedoch einen Rückgang der Aufträge zu verzeichnen. Bei einigen Kunden stehen die Fabriken wegen des Mangels an Rohstoffen still. Trotz der angespannten Lage auf dem Arbeitsmarkt konnten wir unser Dienstleistungsniveau aufrechterhalten. Obwohl die Lieferfristen für neue Ausrüstung immer länger werden und manchmal 12 bis 16 Monate betragen, wurden weiterhin neue Zugmaschinen, Anhänger und interne Logistikausrüstung in Betrieb genommen. Kürzlich wurden Aufträge für neue LKWs erteilt, die den vorhandenen Fuhrpark teilweise ersetzen sollen. Ihre Lieferung ist für das dritte Quartal 2023 vorgesehen.

In Teilen der Welt ist die Situation derzeit schrecklich. Wir hoffen mit Ihnen, dass sich die Lage schnell normalisiert und an allen Fronten wieder Frieden herrscht. Trotz all dieser Spannungen wünsche ich Ihnen im Namen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Nijman/Zeetank ein schönes Fest und ein gesundes und gutes neues Jahr! <<

**Kees van Noordt**
Generaldirektor

# Inhalt


**3** | Neue Megatrailer gekauft
Megatrailer wurden speziell für den Transport hoher Ladungen entworfen.

**5** | Nijman/Zeetank startet Pilotprojekt mit Ortungsgeräten
Durch die Echtzeitinformationen erhoffen wir uns eine noch effizientere Nutzung unserer Tankcontainer.

**8** | Neuer Hubtex GTR-X 330 in Sandomierz
Nijman/Zeetank hat eine neue Flotte von Elektrostaplern bestellt und eingeführt.

**10** | Roparun 2022 ein großer Erfolg
Im Juni dieses Jahres nahm unsere Kollegin Alexandra Molegraaf als Radfahrerin aktiv teil der Roparun.

**11** | Dennis Herrewijnen glücklich mit Sponsor Nijman/Zeetank
Ziel ist eine möglichst hohe Spende für wohltätige Zwecke.

# Neue Megatrailer

Wir haben gute Nachrichten: Nijman/Zeetank hat für die Transporte von NSG Pilkington Automotive Poland und NSG Pilkington Polska neue Wielton-Megatrailer angeschafft. Die Auflieger werden für den lokalen, nationalen und internationalen Straßentransport von Auto- und Fensterglas eingesetzt, und zwar in Kombination mit Zugmaschinen, die werkseitig für diese Art von Tiefladern umgebaut wurden.

**WWW.NIJMAN-ZEETANK.COM**

Nijman/Zeetank Polen hat in Megatrailer investiert.

Megatrailer wurden speziell für den Transport hoher Ladungen entworfen. Auch die Spezifikationen der Fahrzeuge sind gut durchdacht: Die Auflieger haben ein geringes Eigengewicht und eine drei Meter hohe Ladefläche.Die Zugmaschinen der Megatrailer sind auch für die Umwelt von Vorteil: Sie verringern den Ausstoß von Kohlenstoffoxiden, Stickstoffoxiden und Feinstaub. Mindestens ebenso wichtig ist es, dass die Fahrzeuge mit den modernsten aktiven und passiven Sicherheitssystemen ausgestattet sind, die derzeit auf dem Markt erhältlich sind. So sind die Zugmaschinen beispielsweise mit dem Active Brake Assist 5 (ABA 5) ausgestattet, einem Notbrems-Assistenten, der die Zugmaschine zum Stillstand bringt, wenn ein stehendes oder sich bewegendes Objekt auf der Straße erkannt wird. Darüber hinaus verfügt die Zugmaschine über den Active Sideguard Assist, einen Abbiege-Assistenten, der mithilfe von Sensoren zwischen den Achsen beim Manövrieren vor Fußgängern und Hindernissen warnt, sowie über eine Kamera für den toten Winkel, die den Fahrer beim Rechtsab-biegen unterstützt. Die Wielton-Trailer sind mit dem Reifendruckkontrollsystem TPMS und Verschleißsensoren für die Bremsbeläge ausgestattet. Das TPMS-System hilft, Reifenschäden zu vermeiden, die unter anderem durch unzureichenden Druck oder plötzliches Platzen während der Fahrt verursacht werden.

Dies erhöht nicht nur die Sicherheit der Fahrer und anderer Verkehrsteilnehmer, sondern auch die der im Auftrag unserer Kunden beförderten Güter. <<

# Neue LKWs Vereinigtes Königreich

Als Nijman/Zeetank UK vor siebeneinhalb Jahren begann, den Fuhrpark zu erneuern, war die Entscheidung relativ einfach: Wir würden uns für Diesel-LKW entscheiden. Obwohl die Technologie für alternative Kraftstoffe damals bereits vorhanden war, fehlte es im Vereinigten Königreich an der entsprechenden Infrastruktur, was in gewisser Hinsicht immer noch der Fall ist.

In der Vergangenheit korrespondierte die Philosophie von Nijman/Zeetank mit den Entwicklungen im Bereich von gesetzlichen Gewichtserhöhungen oder Änderungen im Anhängerbau, die zwei Tonnen zusätzliche Nutzlast ermöglichten. Dies bedeutete, dass eine Flotte spezifiziert werden musste, die - unterstützt durch die Instandsetzungs- und Instandhaltungspolitik des Herstellers - problemlos sieben Jahre einsatzbereit sein würde. Infolgedessen musste fast die gesamte Flotte auf einen Schlag ersetzt werden. Im Jahr 2020 begannen wir mit der Erforschung unserer nächsten LKW-Generation und haben den Markt untersucht, um zu sehen und zu testen, was verfügbar war.

Die Nutzlast stand dabei nach wie vor an erster Stelle. Wir hatten bereits in einige ultraleichte Anhänger investiert, und das Letzte, was wir wollten, waren schwerere Zugmaschinen. Da sich aber auch die Anforderungen an den Fahrer geändert haben, haben wir nach einer besseren Ausrüstung für den Fahrer bei einem ähnlichen Gewicht wie dem heutigen gesucht. Darüber hinaus gibt es jetzt eine schier unendliche Auswahl: verflüssigtes Erdgas, komprimiertes Erdgas, hydriertes Pflanzenöl, Batterie-Elektroantrieb, Hybrid-Elektroantrieb und Wasserstoff. All diese Optionen bieten zwar ökologische Vorteile, doch stehen ihnen Nachteile in Bezug auf Gewicht, Verfügbarkeit und Preis gegenüber. Und dann ist da - nicht zu vergessen - auch noch die Krise in der Ukraine, die die Gas- und Stromversorgung unter Druck setzt.

Die durch COVID verursachte Halbleiterknappheit hat die Lieferzeiten verlängert, ganz gleich, welche LKW-Marke man kaufen möchte, aber wegen der dringenden Notwendigkeit einer kohlenstofffreien Zukunft für den gesamten Planeten wurden Forschung und Entwicklung in der Zwischenzeit einfach fortgesetzt.

In gewisser Weise hat sich dies sowohl als Vorteil wie auch als Nachteil erwiesen. Da wir seit 2015 Mercedes-LKW fahren, haben wir das Unternehmen im Allgemeinen und den örtlichen Händler im Besonderen etwas besser kennengelernt. Wir haben ihre aktuellen Produkte sowie ihre Marktpläne für die Zukunft überprüft. Diese scheinen sich auf Wasserstoff für Langstrecken-LKWs und Strom für den Rest zu konzentrieren. Seltsamerweise gibt es keine Gasoptionen im Angebot.
Auf dieser Grundlage und angesichts der derzeitigen Unsicherheiten haben wir uns für die neueste Generation 3: 2445, einer dreiachsigen Zugmaschine mit Dieselmotor, entschieden. Er gilt als einer der sparsamsten LKW der heutigen Zeit und bietet Kontinuität bei der Lieferung. Außerdem wartet er mit einer breiten Palette von Sicherheitsfunktionen wie Spiegelkameras und Näherungssensoren auf. Darüber hinaus gehören zur Ausstattung Hilfsmittel für den Komfort, das Wohlbefinden und die Sicherheit des Fahrers, basierend auf der Idee, dass gesunde und stressfreie Fahrer bei weitem die sichersten Fahrer sind.

Wir sehen den nächsten sieben Jahren mit großen Erwartungen und Interesse entgegen und sind gespannt, wie die nächste LKW-Generation aussehen und funktionieren wird. **<<**

NIJMAN/ZEETANK
INTERNATIONAL LOGISTIC GROUP

# Die neuen LKWs und LNG-Trailer wurden geliefert

Für die Niederlassung Spijkenisse wurden in diesem Jahr mehrere neue LKWs und LNG-Trailer geliefert. Bei den LKWs handelt es sich um Volvo FH 460 HP, die mit einem LNG-Antrieb ausgestattet sind. Im Jahr 2020 wurden die ersten 2 Volvos mit LNG-Antrieb in Betrieb genommen. Durch die Erweiterung in den Jahren 2021 und 2022 steigt die Gesamtzahl der LNG-LKWs auf 21. In einer früheren Ausgabe von In Tranzit wurde berichtet, dass LKWs mit LNG-Antrieb eine durchschnittliche $CO_2$-Reduktion von 19 % im Vergleich zu einem dieselbetriebenen LKW ermöglichen. Der Anteil von Bio-LNG nimmt stark zu, sodass die $CO_2$-Reduktion bei vollständiger Verfügbarkeit von Bio-LNG auf 90 % steigen könnte. Im Jahr 2021 wurden zehn neue LNG-Trailer ausgeliefert, die meisten davon mit einem Fassungsvermögen von 59,5 $m^3$ und einem Betriebsdruck von 6 bar. In diesem Jahr wurde die Flotte um sechs neue LNG-Trailer erweitert. Die Gesamtzahl der LNG-Trailer/Container beträgt nun 24. Trotz der aktuellen Situation wächst die Zahl der LNG-Tankstellen in Europa immer weiter, was zu einer größeren Netzdichte führen wird.

In zunehmendem Maße wird an diesen Tankstellen auch Bio-LNG angeboten. <<

# Nijman/Zeetank startet Pilotprojekt mit Ortungsgeräten

Es kommt immer häufiger vor, dass unsere Kunden nach Echtzeit-Positionen unserer Tankcontainer fragen. Daher hat Nijman/Zeetank beschlossen, alle Tankcontainer mit einem Gerät auszustatten, das kontinuierlich die Position des Tankcontainers übermittelt. Der heutige Stand der Technik mit verbesserter Batteriekapazität und der Ausstattung der Geräte mit Solarzellen macht diese Anwendung heute praktisch und kostengünstig möglich. Um eine erfolgreiche Einführung zu gewährleisten, wird zunächst ein Pilotprojekt mit 80 Tankcontainern durchgeführt. Nach einem erfolgreichen Pilotversuch wird die gesamte Tankcontainerflotte mit Ortungsgeräten ausgestattet. Das Pilotprojekt wird sich vor allem auf die Integrationsmöglichkeiten mit unseren eigenen Logistiksystemen konzentrieren. Dies ist besonders wichtig, da die Tracking-Informationen automatisch an die Systeme unserer Kunden übermittelt werden. Die Integration mit Anbietern allgemeiner Logistikverfolgungssysteme wie P44, 4Kites etc. ist in dieser Hinsicht ebenfalls von großer Bedeutung. Mit dieser Lösung wollen unsere Kunden ihre eigenen Kunden besser informieren und Kosten sparen, da nach erfolgreicher Einführung in der Logistikkette weniger Kommunikation wie Telefonate und E-Mail-Verkehr erforderlich sein wird. Abgesehen vom Mehrwert für unsere Kunden werden bei Nijman/Zeetank auch interne Verbesserungen angestrebt. Mithilfe der Echtzeitinformationen hoffen wir, unsere Tankcontainer noch effizienter einsetzen zu können. Dadurch wird die Abhängigkeit von der rechtzeitigen und manchmal verspäteten Bereitstellung von Informationen durch die zahlreichen externen Parteien im intermodalen Verkehr erheblich verringert. Dies kann falsche Planungsentscheidungen auf der Grundlage veralteter Informationen verhindern. Nach dem Pilotprojekt im Jahr 2022 will Nijman/Zeetank im folgenden Jahr seine gesamte Tankcontainerflotte mit Echtzeit-Ortungsgeräten ausstatter. <<

# Liebe Leserinnen und Leser!

Wussten Sie, dass - unabhängig davon, an welcher BP-Tankstelle Sie in Polen tanken - der Kraftstoff von der Firma Nijman/Zeetank geliefert wurde? Wirklich wahr! Seit Oktober 2017 sind wir der feste Kraftstofflieferant für alle BP-Tankstellen in Polen. Und wir haben gute Nachrichten: Unser Vertrag mit der polnischen Niederlassung der BP Europa SE über den Transport von Kraftstoffen wurde kürzlich bis zum Jahr 2030 verlängert! Darauf sind wir sehr stolz und freuen uns natürlich sehr, dass unser Kunde trotz der schwierigen und komplizierten geopolitischen und wirtschaftlichen Lage beschlossen hat, die Zusammenarbeit mit uns fortzusetzen und den Vertrag um mehrere Jahre zu verlängern.

**>> Herausforderung**

Für uns bedeutet es unter anderem, dass dieser langjährige Beziehung unseren systematischen Ansatz und unsere harte Arbeit wahrnimmt und anerkennt. Wir sagen zu Recht „langjährig", denn wir arbeiten schon seit 1997 mit BP zusammen. Begonnen sind wir mit Kraftstoff- und Gastransporten, später nur noch Kraftstofftransporte. Die Entscheidung unseres Kunden, den Vertrag zu verlängern, steht kausal zweifellos mit den hohen Standards und der Qualität in Verbindung, die wir zu liefern gewohnt sind und die auch Sie, liebe Leserinnen und Leser, in den vergangenen schwierigen Monaten erleben konnten: An keiner einzigen BP-Tankstelle in Polen ging aufgrund von Transportproblemen der Kraftstoff aus. Und glauben Sie uns: Das war KEINE KLEINE Herausforderung!

**>> Effizienz**

In Zeiten, in denen es an Fahrern mangelt und lange Schlangen an den Tankstellen entstehen, rollen unser Kraftstofftransporte weiter: Tag und Nacht, unter der Woche sowie an Wochenenden und Feiertagen, das ganze Jahr hindurch, damit Sie, liebe Leserin, lieber Leser, Ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, zur Arbeit fahren, Ihre Freunde und Verwandten, die irgendwo anders in Polen wohnen, besuchen oder einfach in den Urlaub fahren können, ohne sich Gedanken darüber machen zu müssen, ob Sie irgendwo tanken können. Möglich wird dies durch die Effizienz unseres Kraftstofftransportteams und die hervorragende Routenplanung unserer Disponenten, die bei der Belieferung der einzelnen Tankstellen eng mit den Planern unserer Kunden zusammenarbeiten. Hinzu kommt die Disziplin und Pünktlichkeit unserer Fahrer, die losfahren, wenn die meisten von uns noch schlafen und sich keine Gedanken darüber machen müssen, wie das Benzin zur nächsten oder bevorzugten Tankstelle gekommen ist.

**>> Lieferkontrollen**

Die Einhaltung aller Transportverfahren wird durch unsere gründlichen Inspektoren gewährleistet, die in ganz Polen Lieferkontrollen durchführen. Dabei wird jeder Schritt des Prozesses sorgfältig geprüft und die Ergebnisse werden an das Sicherheitsteam weitergeleitet. Was man bei dieser Geschichte auf keinen Fall vergessen darf, ist die beeindruckende Effizienz des technischen Teams, das für die Reparaturen und Inspektionen der Fahrzeuge zuständig ist, die manchmal mehr als 200.000 km pro Jahr zurücklegen! Und all dies wäre völlig unmöglich ohne unser IT-Expertenteam und gute IT-Ausstattung wie Bordcomputer und Berichterstattungssoftware, die Berichte an Mitarbeiter senden, die sich mit der Datenanalyse befassen.

**>> Schlüsselrolle**

Eine zentrale Rolle spielt dabei unsere Niederlassung in Sandomierz: Dort sind die Personal- und die Buchhaltungsabteilung angesiedelt, die zusammen mit dem Sekretariat für die unzähligen wichtigen und weniger wichtigen Aufgaben zuständig sind, die täglich erledigt werden

Nijman/Zeetank ist der feste Kraftstofflieferant für alle BP-Stationen in Polen.

müssen, damit am Ende des Monats alles geregelt und erledigt ist. Hier werden auch neue Ideen geboren, beispielsweise was wir noch tun können, um die Qualität und das Niveau unseres Kundendienstes noch weiter zu verbessern.

**>> Neue IT-Lösungen**

Nächstes Jahr, wenn der neue Vertrag in Kraft getreten ist, wird die gesamte LKW-Flotte erneuert. Daneben wollen wir neue IT-Lösungen einführen, um an der Materialverwaltung und am Lieferprozess beteiligte Mitarbeiter und alle, die dafür sorgen, dass der Informationsfluss zu und von den Fahrern einwandfrei funktioniert, zu unterstützen. Denn dies ist in der Tat von großer Bedeutung: Jeden Monat wird Tausende Male im ganzen Land Kraftstoff be- und entladen und die meisten Fahrer kommen nur selten, wenn überhaupt, nach Sandomierz. Mit all dem stehen wir vor neuen Herausforderungen und einer Menge Arbeit, aber auch vor neuen Lösungen, die Ihnen und uns in den kommenden Jahren sicherlich von Nutzen sein werden. **<<**

## Dieselfreies Lager:

# Neuer Hubtex GTR-X 330 in Sandomierz

Im April 2019 führte Nijman/Zeetank für NSG Pilkington Polska in Sandomierz das Projekt „Dieselfree Warehouse“ ein, in dessen Rahmen alle dieselbetriebenen Lagerfahrzeuge durch Elektrofahrzeuge ersetzt werden sollten.

Nijman/Zeetank brachte es auf den Markt Projekt Dieselfreies Lager.

Das Projekt wurde von der Geschäftsleitung der NSG Pilkington Polska mit großer Begeisterung aufgenommen und wird nun schrittweise umgesetzt. In Anbetracht der hohen Kosten des Projekts wird es in mehreren Phasen durchgeführt. Daher ist die Dauer etwas länger. Die wichtigsten Ziele des Projekts ist die Verbesserung der Arbeitsumgebung aller Produktionsmitarbeiter bei NSG Pilkington und der Lagerarbeiter bei Nijman/Zeetank durch den Austausch von Fahrzeugen, die Abgase ausstoßen, und die Reduzierung der $Co_2$-Emissionen. Gleichzeitig konzentrierte sich Nijman/Zeetank auf die Verbesserung der Arbeitssicherheit sowie des Komforts und der Ergonomie der Arbeitsplätze der Bediener.

In der ersten Phase wurde ein neuer Batterieraum entworfen, gebaut und in Betrieb genommen, in dem die Batterien für alle im Lager verwendeten Fahrzeuge und Gabelstapler sicher geladen werden können. Gleichzeitig bestellte Nijman/Zeetank eine neue Flotte von Elektrostaplern mit Hubkapazitäten zwischen 3,5 und 8 Tonnen und nahm sie in Betrieb. Diese Phase wurde erfolgreich abgeschlossen.

### >> Ersetzen der Hubtex-Fahrzeuge

Dann war es an der Zeit, die beiden speziell hergestellten Hubtex-Fahrzeuge durch den neuen elektrischen Hubtex GTR-X 330 HP zu ersetzen. Diese Phase des Projekts erforderte eine

besondere Herangehensweise, zahlreiche Entwurfsänderungen und die sorgfältige Prüfung zahlreicher Details im Zusammenhang mit den Betriebsbedingungen dieser Fahrzeuge (Glastransport innerhalb und außerhalb des Fertigungs- und Lagerbereichs). Außerdem musste die Neigung der Rampen zu den Eingangstüren des Lagers berücksichtigt werden. Dies und die Probleme mit der Verfügbarkeit von Elektronikkomponenten und -teilen führten dazu, dass wir länger als erwartet auf diese Fahrzeuge warten mussten. Glücklicherweise wurden die neuen Hubtex GTRs (GTR = Glas Transporter) vor kurzem nach Sandomierz geliefert, wo sie zwei ältere dieselbetriebene Fahrzeuge ersetzen. Jeder der neuen Hubtex-Transporter ist mit einer Hochleistungsbatterie pro Lift und einer Ersatzbatterie ausgestattet, sodass sie rund um die Uhr, sieben Tage die Woche und das ganze Jahr über ohne unnötige Unterbrechungen eingesetzt werden können.

Die Transporter sind darüber hinaus mit einer Reihe von Sicherheitssystemen ausgestattet, wie beispielsweise Näherungssensoren, die den Fahrer warnen, wenn sich das Fahrzeug einem Hindernis nähert, sowie eine Assistenzkamera, die den Fahrer bei der Aufnahme von Glasgestellen von der Produktionslinie oder aus dem Lager unterstützt. Außerdem haben sie blaue Sicherheitslichter in beiden Fahrtrichtungen. Die Fahrerkabinen dieser Transporter sind mit einem komfortablen Drehstuhl mit Anwesenheitssensor und Sicherheitsgurt ausgestattet. Außerdem gibt es ein Bedienfeld und einen Monitor, auf dem das von der auf der anderen Seite des Hubtex installierten Kamera aufgenommene Bild angezeigt wird.

**>> Test**

Eine der größten Herausforderungen war es, sicherzustellen, dass das Fahrzeug ohne Probleme Steigungen von 3 Grad bewältigen kann. Denn der Haupteingang zu den Hallen ist von außen nur über eine ziemlich steile Rampe zu erreichen. Ein weiteres entscheidendes Element war die Wahl der Räder: Sie mussten sowohl für den Einsatz innerhalb als auch außerhalb der Hallen geeignet sein. Außerdem mussten sie in der Lage sein, den Bahnübergang auf dem Werksgelände in Sandomierz mit einer schweren Last zu überqueren. Tests, die vom Hersteller im Beisein von Nijman/Zeetank-Mitarbeitern im Werk in Fulda durchgeführt wurden, haben nun bestätigt, dass unsere und die Erwartungen und Anforderungen unseres Kunden mehr als erfüllt werden. Der Transporter fuhr dort mit Leichtigkeit eine 5 Grad Steigung hinauf, und das mit einer Ladung von mehr als 33 Tonnen! Ein weiterer Vorteil der neuen Transporter ist, dass sie deutlich weniger Lärm verursachen als die alten Dieselfahrzeuge. Das macht die Bedienung sehr viel benutzerfreundlicher.

Wir wünschen allen Fahrern viel Spaß mit den neuen Hubtex-Transportern und natürlich ein sicheres Arbeitsumfeld! **<<**

# Roparun 2022 ein großer Erfolg

Im Juni dieses Jahres hat unsere niederländische Kollegin Alexandra Molegraaf mit dem Team 349 der Kemira Runners aktiv als Radrennfahrerin am Roparun teilgenommen. Nijman/Zeetank hat diese großartige Initiative als Sponsor unterstützt!

Roparun 2022.
Team 349 Kemira Runners.

**Vor Beginn der Veranstaltung wies Alexandra auch in diesem Jahr auf die Kuchenaktion hin, deren Erlös wieder an die gemeinen Zwecke ging, die mit dem Roparun unterstützt werden.**

Der Roparun ist ein Staffellauf über mehr als 500 Kilometer, bei dem Menschen in einem Team eine sportliche Leistung erbringen, um Geld für krebskranke Menschen zu sammeln. Auch als Abenteuer fürs Leben bezeichnet. Dies kommt übrigens auch in dem Motto zum Ausdruck, das diese Organisation seit Jahren verwendet: „Den Tagen Leben hinzufügen, wo oft keine Tage mehr zum Leben hinzugefügt werden können.“Das Team startete am 4. Juni 2022 vom Flughafen Twente aus und absolvierte zu Fuß (und auf dem Rennrad) die Nordroute (>550 km) nach Rotterdam. Sie bewältigten siehe rechts stehende Strecke:

Das gesamte Team hat eine hervorragende Leistung erbracht, daher im Namen von Nijman/Zeetank:
Herzlichen Glückwunsch!!! **<<**

# Dennisa Herrewijnen von Kemira Rotterdam BV glücklich mit Sponsor

Er freut sich schon darauf, Dennis Herrewijnen, Supply Planning Manager bei Kemira Rotterdam BV. Der Roparun 2023 findet am letzten Maiwochenende statt, und der 49- Jährige aus Brielle wird garantiert wieder zum Team der Kemira Runners gehören. „Oder die Nummer 349“, schwärmt er und glaubt, dass ein solches Team von 20 bis 25 Teilnehmern noch einmal gebildet werden kann. Es wird von acht Läufern, vier Radfahrern, sechs Fahrern und Navigatoren, zwei Physiotherapeuten und ein oder zwei Personen für die Verpflegung ausgegangen. Auf den Roparun stieß er 2016, als er selbst zum ersten Mal über Dritte zur Teilnahme aufgefordert wurde. Anschließend setzte er sich mit Begeisterung für ein Unternehmensteam bei Kemira ein. Und dieses Team konnte glücklicherweise aufgebaut werden und nahm 2019 und 2022 erfolgreich teil. Dennis: „Der Roparun ist eine großartige Veranstaltung zum Teambuilding, da 20-25 Personen drei Tage lang ständig in Aktion sind. Die Bildung eines Teams im eigenen Unternehmens ist jedoch nicht so einfach, da der Roparun immer am Pfingstwochenende stattfindet, wenn die Menschen oft mit ihren Familien unterwegs sind. Letztes Jahr bestand unser Team zu 60 Prozent aus Kemira-Mitarbeitern und zu 40 Prozent aus Familie, Freunden und Bekannten.“ Das Ziel ist es, möglichst viele Spenden für wohltätige Zwecke zu sammeln. Das Team macht sich im eigenen Unternehmen an die Arbeit, aber natürlich ist auch Sponsoring ein Muss. Dennis: „Wir schreiben alle Lieferanten an und bitten um Sponsoring. Das gilt auch für Nijman/Zeetank, die bei Kemira sowohl für die interne als auch für die externe Logistik zuständig sind. Und Nijman/Zeetank hat das Diamant-Sponsoringpaket gekauft. Es ist die umfassendste Variante und ich bin hocherfreut darüber. Im Gegenzug werben wir als Team optimal für das Unternehmen, zum Beispiel durch Kleidung, Aufkleber an Fahrzeugen und auf Facebook.“ Dennis berichtet auch begeistert über die von den Kemira Runners initiierten Kuchenaktion. „Wir lassen den Kuchen in einer Bäckerei in Stellendam backen und verkaufen ihn für wohltätige Zwecke. Diese Aktion läuft nicht nur bei Kemira gut, sondern auch bei Nijman/Zeetank wird viel Gebäck abgenommen. Außerdem muss man als Team 1.000 Lotterielose von der Roparun-Stiftung kaufen, jedes Teammitglied muss 40 Lose kaufen und versuchen, sie zu verkaufen.“ Aus der Erzählung von Dennis Herrewijnen geht hervor, dass auch schon die Vorbereitungsphase Begeisterung und Zusammenarbeit schafft. Der Roparun umfasst eine Strecke von 550 Kilometern, die in einem Staffellauf zurückgelegt werden muss. In drei Tagen muss

Alexandra Molegraaf und Dennis Herrewijnen.

jedes Teammitglied nicht weniger als rund 65 Kilometer zurücklegen. Das bedeutet etwa alle vier bis fünf Stunden ein Wechsel. Es muss also richtig trainiert werden. Dennis selbst läuft etwa 130 bis 150 Kilometer im Monat. „Ich laufe zwei- bis dreimal pro Woche”, sagt der Mann, der fünfmal beim Marathon in Rotterdam und Spijkenisse an den Start gegangen ist, aber ehrlicherweise hinzufügt, dass er eigentlich nur viermal die Ziellinie erreicht habe. Natürlich geht es um die wohltätigen Zwecke der Roparun-Stiftung, die im Jahr 2022 dank des großen Erfolgs der Teams 3,3 Millionen Euro einnehmen konnte. Ziel ist es, die Lebensqualität von Menschen, die bereits an Krebs erkrankt sind, zu verbessern. Dazu gehören Hilfsmittel, Perücken, Hospize, Palliativbetten, Kurzurlaube etc. Alles begann mit einer Wette zwischen Sjaak Bril und Peter van der Noord. Sjaak Bril sollte eigentlich den Rotterdam-Marathon laufen, aber eine Verletzung kam ihm in die Quere. Folglich musste er aufgeben. Peter van der Noord lästerte über den Marathon und behauptete, es sei nur von Bedeutung, wenn man von Rotterdam nach Paris laufe. „Und so wurde 1991 der Lauf von Rotterdam-Paris-Lauf ins Leben gerufen“, erzählt Dennis, „es wurden Sponsoren gesucht und im ersten Jahr wurden 100.000 Gulden eingenommen. Das Geld ging an die Daniel-den-Hoed-Klinik, die Palliativmedizin für Krebskranke anbietet.“ Es wurde eine jährliche Veranstaltung mit Startpunkt in Rotterdam. Im Jahr 2004 war der Start in Paris und das Ziel in Rotterdam. Eine zusätzliche Route aus dem Norden stammt aus dem Jahr 2012. Bis 2019 war Hamburg der Startpunkt, danach Bremen. Dennis Herrewijnen weißt wirklich alles über den Roparun. Der Grund für seine Teilnahme war der Tod seiner Mutter im Jahr 2015, die an Lungenkrebs litt. Dennis bezeichnet die Zusammenarbeit zwischen Nijman/Zeetank und den Kemira Runners als optimal. „Es könnte nicht besser sein“, erklärt er und verweist auf die Teilnahme von Alexandra Molegraaf von Nijman/Zeetank, die im Team Kemira Runners 2022 auf dem Rad teilnahm. „In 2019 haben wir mit dem Team 15.000 Euro gesammelt, letztes Jahr sogar 21.400 Euro. Und in diesem Jahr streben wir natürlich einen noch höheren Ertrag an.“ Bei Kemira und Nijman/Zeetank sind sie gewarnt, Dennis Herrewijnen macht sich ab heute auf die Suche nach Teammitgliedern! **<<**

IN TRANSIT

## Unsere Niederlassungen


**Nijman/Zeetank Internationale Transporten BV**
**Nijman/Zeetank Internationale Tanktransporten BV**
Wattweg 2 - 3208 KH Spijkenisse
P.O. BOX 85 - 3200 AB Spijkenisse
Niederlande
Tel.: +31 (0) 181 - 691 900
Fax: +31 (0) 181 - 691 919
info@nijman-zeetank.com

**Nijman/Zeetank International Transport Ltd**
Washway Lane Merseyside - St. Helens WA10 6PE
Großbritannien
Tel.: +44 (0) 1744 - 694000
Fax: +44 (0) 1744 - 616911
info@nijman-zeetank.com

**Nijman/Zeetank Internationale Tanktransporten BV**
Ferries House, Ferries Street, Hedon Road - Hull HU9 1RL
Großbritannien
Tel.: +44 (0) 1482 - 381481
Fax: +44 (0) 1482 - 381482
info@nijman-zeetank.com

**Nijman/Zeetank International Transport Sp. z o.o.**
ul. Zarzekowice 18 - 27-600 Sandomierz
Polen
Tel.: +48 15-8335100-103
Fax: +48 15-8335105
info@nijman-zeetank.com


## Verkaufsniederlassung Deutschland


**Nijman/Zeetank Internationale Tanktransporten BV**
Tel.: +49 (0) 174 3249918
Fax: +31 (0) 181 - 691 999
info@nijman-zeetank.com


NIJMAN/ZEETANK
INTERNATIONAL LOGISTIC GROUP

# Impressum


### Auflage
1000 Exemplare

### Nächste Ausgabe
Die nächste Zahl erscheint
im Oktober 2023

### Redaktion
Chantal Poldervaart

### Gestaltung
Studio Pompe, Schoonhoven

### Layout
Bastion X, Brielle

### Druck
MediaCenter, Rotterdam