



# BNFW, BELGIAN NEW FRUIT WHARF

## ... LEEGMAKEN EN VULLEN!

Zeeschepen leegmaken, spoorwagens vullen, vrachtwagens vullen, koelmagazijnen vullen, koelmagazijnen leegmaken, opnieuw spoorwagens vullen... en vrachtwagens... een nieuw schip meer aan... het moet gelost worden, de spoorwagens staan klaar... en zo maar de klok rond, het hele jaar door. Leegmaken en vullen, zo zou je in twee woorden de activiteiten van Belgian New Fruit Wharf kunnen omschrijven.

Het lijkt op een vat der Danaïden, een bodemloos vat, dat gevuld wordt met fruit en nooit kan geleegd worden. Doch er is een wezenlijk verschil, daar waar de Danaïden gedoemd waren tot een uitzichtloos bestaan, weet BNFW deksels goed waar het naartoe wil met de behandeling van fruit in de Antwerpse haven. Als je jaarlijks 650.000 ton overzees fruit behandelt en op piekdagen 350 à 400 arbeiders per shift tewerkstelt, dan moet je beschikken over een stevige organisatie en moderne uitgebreide installaties. En dat is het geval bij BNFW, want aan het Albertdok heeft de fruitbehandelaar 600 m kaailengte voor het ontvangen van zeeschepen en op het aansluitend terrein een aantal loodsen, koelhuizen en diepvrieszalen met alles erop en eraan voor de overslag en opslag van bananen, citrusvruchten, appels, peren, druiven, ananas en dies meer.

BNFW is gesticht in 1938 door de fruitinvoerders L. Van Parijs, Koninckx & Spiers die over eigen schepen beschikten en het fruit naar de metropool brachten. De eerste dertig jaar behandelde BNFW enkel het fruit van zijn stichters. Doch de laatste 15 jaar - en dat noemt BNFW de tweede fase - breidden de activiteiten zich ge-

weldig uit en ontving men schepen van diverse herkomst voor diverse invoerders, waardoor de behandelde tonnemaat gevoelig toenam. De plannen om nog modernere installaties te bouwen die de snelle behandeling van de dure schepen mogelijk maakten - en als dusdanig de omloop tijd terugschroefden - waren samen met de goede dienstverlening ook van doorslaggevend aard voor het aantrekken van het bananenverkeer van United Brands uit Rotterdam. 250.000 ton bananen verhuisden in één ruk naar de Scheldehaven, die de voorkeur genoot op Zeebrugge en Bremerhaven. De noodzaak om die bananen te behandelen versnelde nog de realisatie van die uitbreidingsplannen. Nu krijgt Antwerpen het etiket "fruithaven van Europa" opgekleefd en daar is BNFW voor het grootste deel verantwoordelijk voor.

Alle overzees fruit zonder exclusieven wordt er behandeld. De banaan is met ongeveer 450.000 ton per jaar de beste klant omdat ze niet seizoensgebonden is en het hele jaar door werk verschaft. Citrusvruchten, appels, peren, ananas... zorgen voor de seizoensgebonden activiteit. Exotische vruchten zoals kiwi's en papaya's worden nog niet in massale hoeveelheden aangevoerd om er schepen mee te kunnen bevrachten. Het zijn misschien de vruchten van de toekomst, van het jaar 2000.

Bananen worden vooral ingevoerd uit Centraal-Amerika. Ze worden vlottend verkocht, verhandeld terwijl het schip vaart, en de invoerder of de uiteindelijke bestemming bepaalt hoe hij ze wil versturen of ontvangen: per spoor of via de weg.



1

Vorig jaar laadde BNFW 60.000 ton bananen in spoorwagens waarvan 32.000 ton met bestemming Zwitserland. Dat verkeer loopt steeds met Interfrigo-wagens, op uitzondering van de periode april/mei/juni wanneer gewone gesloten wagens worden gebruikt omdat koelen of verwarmen dan niet nodig is. Men laadt ongeveer 1000 kartons van 20 kilo per wagen.

Slechts 60.000 ton op een totaal van 450.000 ton of slechts 13%, kan je vragen? Nuance, niet "slechts 13%" maar "toch 13%". Het spoorverkeer van bananen was eind der zeventiger jaren bijna tot nul herleid en heeft zich op drie jaar tijd volledig hersteld en is zelfs toegenomen. De 60.000 ton die in 1982 werden vervoerd zijn hoofdzakelijk te danken - het weze toegegeven - aan de United Brands-bananen. 40.000 ton zijn vaste contracten per volledige trein, 10.000 à 20.000 ton zijn wisselende verkeren.

tot de Oostduitse grens waren nu eenmaal voordeliger.

Ook het geïsoleerd wagenladingverkeer (1 à 3 wagens per bestemming) verdween omwille van de evolutie van het vrachtwagenpark en de snelheid van het wegvervoer op korte afstand. Uiteraard is de spoorweg op die korte afstand benadeeld en dat is vandaag de dag nog steeds geldig. De spoorweg moet zich aanpassen. Vanuit dit oogpunt beschouwd is het wel even interessant de mening weer te geven van onze gesprekspartner bij BNFW, te meer daar deze fruitbehandelaar als de belangrijkste kan beschouwd worden in de Scheldehaven.

"De expansie van het fruitverkeer per spoor vanaf onze terminal ligt in handen van de spoorweg zelf en in het bijzonder van de maatschappij Interfrigo. Scheepvaartmaatschappijen, verzenders, ontvangers en behandelaars gaan meer

### Bananen bij invoer over zee vertrekkend uit Antwerpen per spoor (in ton)

naar	1980	1981	1982
België	360	—	200
Duitsland	3.746	5.360	5.939
Oostenrijk	4.012	3.441	8.188
Italië	1.759	2.343	8.566
Zwitserland	5.373	20.947	32.868
Frankrijk	1.344	427	2.704
Nederland	—	1.731	1.695
<b>Totaal</b>	<b>16.594</b>	<b>34.249</b>	<b>60.160</b>

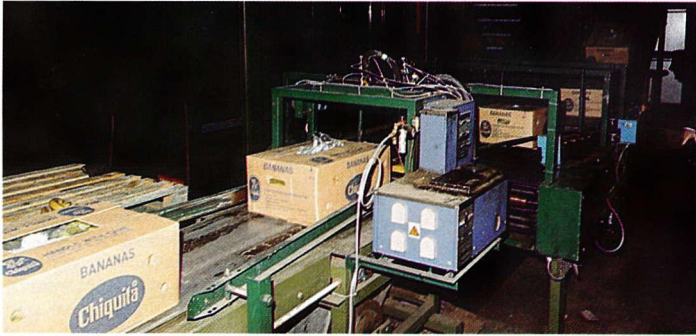
Vóór 1980 vertrok er vanop de BNFW-terminal een belangrijk regelmatig spoorverkeer naar Tjechoslowakije. Omwille van de concurrentie van de Noordduitse havens ging dat verkeer teloor. De spoortarieven vanaf deze havens

en meer over naar palettisatie. In de koelwagens die nu ter beschikking staan, kunnen gepalettiseerde ladingen niet binnengerend worden met vorkheftrucks; de deuren en het profiel van de wagens zijn een obstakel.





2



3



4

Ook de geleide temperatuur is soms een probleem. Bananen - en vruchten in het algemeen - zijn heel bederfelijk. Wij zijn als behandelaar perfect uitgerust om de goederen in uitstekende staat te bewaren... dus verlangen wij dat ook van de vervoerders. Het spoor moet evolueren naar meer controleerbare temperaturen. Niet zomaar "hoger" of "lager", maar 1° meer of 1° minder.

Indien de palettisatie en een juiste temperatuur werkelijkheid worden dan komt de spoorweg op gelijke hoogte met de concurrentie, wat automatisch tot meer verkeer zal leiden.

Ook wil ik hier aanstippen dat in de zomer de beijing van Interfrigo-koelwagens door de klant zelf, niet in het voordeel van het spoor uitdraait want bij de concurrentie (de weg n.v.d.r.) wordt het koelmiddel geleverd. Voor BNFW is dat geen onoverkomelijke hindernis want via de fruitactiviteit is uit noodzaak een heuse ijsfabriek gegroeid. In zover dat de ijshandel voor de hele haven bij ons geconcentreerd is. Aan deze zwakke punten valt m.i. te sleutelen want wat in Scandinavië kan, moet ook bij ons mogelijk zijn. In Zweden rijdt momenteel een bananen-express samengesteld uit 14 kleurrijke beschilderde Chiquita-koelwagens voor gepalettiseerde ladingen en met exact regelbare temperatuur.

Toch wil ik onderstrepen dat wij graag werken met het spoor. Als behandelaar verkiezen wij de trein omdat we dan niet afhankelijk zijn van de willekeur van de vervoerder. Per spoor kunnen we geprogrammeerd werken, schema's worden gerespecteerd en men geeft ons ruimschoots de tijd om te laden. Dat is niet steeds het geval met

vrachtwagens. Het spoor biedt veel meer zekerheid. Het spoor levert meer voordelen op voor de behandelaar dan het wegvervoer. Onze voorkeur gaat uit naar de trein, maar de behandelaar wikt en de klant beschikt!"

Tot daar toch wel een opmerkelijk betoog van de verantwoordelijke van BNFW. De spoorweg en in het bijzonder Interfrigo zijn zich wel degelijk bewust van de problemen van het fruitvervoer. Wij verhalen het trouwens niet.

Als tegenzet rijden de eerste prototypes van de "koelwagen van de toekomst" reeds proef. Deze wagen is geschikt voor gepalettiseerde ladingen en de capaciteit ligt opmerkelijk hoger dan voorheen, waardoor de klant ook kan genieten van het voordeliger tariefniveau van 25 ton voor gepalettiseerde zendingen. In die wagen werd een nieuw koelings- en verwarmingssysteem ingebouwd dat een exacte temperatuurstelling toelaat. In de nabije toekomst zal men overgaan tot de productie.

Een stap die op tijd komt want BNFW rust ook niet op zijn lauweren. De fruitbehandelaar zit in een snelle spiraal en draait naar de top toe. De limieten van de bestaande capaciteit zijn nog niet bereikt en daarenboven investeert men in de modernste lossingstechnieken. Een toename van de behandelde tonnemaat ligt in de lijn der verwachtingen. 60.000 ton vandaag de dag per spoor, misschien veel meer morgen dank zij aangepast materieel. De slagzin van de spoorweg "Een wagen voor elk vervoer" blijft een realiteit.

## BNFW operationeel te Zeebrugge in 1984?

*BNFW heeft in de Zeebrugse haven concessie genomen op een terrein van 7 ha voor het uitbouwen van een koelterminal met alles erop en eraan. Deze concessie vangt aan op 1 januari 1984.*

*Waarom mikt BNFW nu ook op Zeebrugge?*

*Enerzijds is er de volledige capaciteitsbezetting te Antwerpen, anderzijds zocht men naar nieuwe strategische punten voor de bevoorrading van diverse markten. BNFW onderstreept dat men tracht verkeren aan te trekken die normaal nooit via de Metropool zouden gaan en die dus complementair zijn aan de bestaande invoer.*

*Ook de Zeebrugse terminal zal geheel in het teken staan van een snelle behandeling en dito distributie. De exploitatie zal gebeuren aan dezelfde voorwaarden en tarieven als deze die te Antwerpen worden toegepast.*

*Dit alles belet niet dat BNFW ook op de Antwerpse terminal blijft investeren: een bedrag van 85 miljoen frank werd uitgetrokken voor 1983.*

1. De cargoveyors kunnen per uur 3.000 kartons van 20 kilo bananen uit het schip halen.

2. Rechtstreekse "bananenband" uit de romp van het schip.

3. Automatische trier- en stapelinstallatie, verlengstuk van de aanvoerlijn uit het schip.

4. Interfrigo, steeds van de partij bij fruitvervoer.