

SUIKERAANDELEN VAN DE NMBS NOTEREN HOOG TE ANTWERPEN



Het klassieke klontje suiker in de koffie, de afgewogen portie kristalsuiker in de aardbeienconfituur, een juiste dosering poedersuiker in de appeltaart... het leven zonder suiker? Gewoon ondenkbaar!

Alhoewel er vandaag de dag bepaalde industriële zoetstoffen bestaan in vervanging van de gewone riet- of bietsuiker, blijven suikerriet en suikerbiet de smaakmakers op de wereldmarkt. In de campagne 1981-82 werd in de wereld ongeveer 100 miljoen ton suiker geproduceerd; in gebieden met tropisch of subtropisch klimaat uit suikerriet en in de streken met een meer gematigd klimaat uit suikerbieten. Tijdens dezelfde campagne 1981-82 werd 30 miljoen ton suiker - dus 30% van de wereldproductie - internationaal verhandeld.

De grootste werelduitvoerder is Cuba met 6,7 miljoen ton (cijfers 1981-82). De EG komt op de tweede plaats met een uitvoer van ongeveer 5 miljoen ton.

Meer dan 1 miljoen ton, of meer dan 20% van de EG-uitvoer, bereikt via Antwerpen de overzeese bestemming. De aanvoer naar de Antwerpse haven gebeurt voor ongeveer 60% per spoor.

Noteren we nog dat de EG op wereldvlak de belangrijkste suikerproducerende entiteit is (ongeveer 13 miljoen ton) en dan heb je een overzicht van de opstelling der pionnen op het suikerschaakbord.

spoorwagens naar de metropool gebracht. Sinds augustus 1982 is de Tiense suikerraffinaderij omwille van een opzak- en stockageprobleem gedeeltelijk afgestapt van het vervoer in zakken. Vanuit haar vestigingen in Brugelette, Genappe en Grimde wordt nu ook suiker in bulk met CITA-wagens naar Antwerpen gestuurd, waar het in afwachting van overlading op schepen wordt opgeslagen bij gespecialiseerde firma's zoals Noord Natie, Belgian Bunkering en Manufert.

De partners van het spoor

Antwerpen heeft met Noord Natie, Belgian Bunkering en Manufert drie topbedrijven in huis voor de opslag en de behandeling van geraffineerde suiker. Mede dank zij hun investeringsinspanningen steeg het suikerverkeer in de metropool van 230.000 ton in 1976 tot meer dan 1 miljoen ton vorig jaar.

Deze spectaculaire toename weerspiegelde zich dan ook duidelijk in de verkeerscijfers van de NMBS.

Spoornieuws dacht dat het toch wel interessant was om zich ter plekke, bij deze drie "suikerpartners" van het spoor, te vergewissen van de efficiënte behandelingstechnieken en om er even te peilen naar de toekomstperspectieven.

In een volgend nummer, als de bietencampagne op volle toeren draait, kijken we misschien even achter de schermen bij de suikerproducenten.

In *internationaal verkeer* wordt vooral suiker aangevoerd in bulk vanuit Frankrijk (1980: 154.000 ton, 1981: 286.000 ton, 1982: 283.000 ton, 1983: 341.000 ton).

	NMBS-SUIKERVERKEER (in ton)			Verscheepte suiker te Antwerpen
	Binnenverkeer	Internationaal	Totaal	
1980	335.548	164.906	500.454	804.461
1981	326.323	311.522	637.845	890.505
1982	393.291	287.971	681.262	1.042.918
1983	234.172	352.491	586.663	+ 1 milj. ton

Het suikerverkeer per spoor

We mogen aannemen dat bijna alle suiker die voor het vervoer per spoor wordt aangeboden, bestemd is voor uitvoer via de Antwerpse haven.

De grootste klant van de NMBS in *binnenverkeer* is de Tiense raffinaderij. Vóór 1982 werd alle Tienese suiker als zakgoed in gesloten

Dank zij de degelijke installaties in de Antwerpse haven voor de opslag en de behandeling van de geraffineerde suiker, zijn de commerciële acties van de NMBS in samenwerking met Promotrans (CITA-wagens) en met SHGT succesrijk afgerond. Dat resulteerde in de aanzienlijke stijging van het internationaal spoorverkeer sinds 1980.

MANUFERT: Nieuwe suikerpartner voor

de NMBS



1

Manufert is gesticht in 1974 in onderlinge samenwerking tussen Manuport, een oude Antwerpse behandelde in een eerste fase meststoffen, daarna granen en derivaten. Het is een "soepele" terminal die onmiddellijk kan inspelen op de actuele tendenzen van de wereldmarkt. Momenteel is er een groot aanbod van suiker voor export uit de EG, dus wordt het suiker.

De Manufertterminal, opgericht voor de overslag van diverse massagoederen - dus multi-purpose - behandelde in een eerste fase meststoffen, daarna granen en derivaten. Het is een "soepele" terminal die onmiddellijk kan inspelen op de actuele tendenzen van de wereldmarkt. Momenteel is er een groot aanbod van suiker voor export uit de EG, dus wordt het suiker.

Naast de twee bestaande opslagruimten wordt nu een derde gebouwd, een vlaksilo, voor de opslag in bulk van 100.000 ton geraffineerde suiker klaar voor de export, dus "klaar voor het kopje". Manufert voorziet jaarlijks 3 à 4 rotaties van de voorraad, waardoor een jaaromzet van ongeveer 300.000 ton tot de mogelijkheden behoort. De vlaksilo heeft vijf afdelingen - om verschillende soorten afkomstig van verschillende klanten uit elkaar te houden - waarin de suiker op ideale temperatuur en vochtigheidsgraad wordt gestockeerd. Bij aankomst van een schip wordt onmiddellijk de nodige hoeveelheid opgezakt en geladen.

Dergelijke werkwijze zal voor België uniek zijn; op Europees vlak is er één concurrent die hetzelfde kan, namelijk in Duinkerken. Opslag in bulk betekent grotere capaciteit en gekoppeld aan een aangepaste opzakinstallatie zal Manufert over een "werktuig" be-

schikken dat op wereldniveau kan concurreren. Dit werktuig stelt Manufert ter beschikking van de klant.

De afstand tussen de producent en de behandelaar in de haven wordt overbrugd door de spoorweg, de voervoeder die probleemloos en snel enorme massa's ter bestemming brengt. Manufert zal een belangrijke suikerpartner worden voor het spoor. "Zal worden", want de nieuwe installaties (loskuil, vlaksilo en opzaktoren) zijn nog niet operationeel. Er wordt hard gewerkt om de campagne van september '84 te halen. Concreet betekent dit dat de terminal bedrijfsklaar moet zijn eind juni, om in september op kruissnelheid te draaien.

Alle suiker zal per spoor worden aangevoerd in stortwagens. Manufert rekent op twee treinen van 1200 ton per shift. De kleine losput die wordt gebouwd voor vrachtwagens is het onontbeerlijke alternatief voor de noodgevallen. Het lossen van de treinen, het automatisch wegen en de evacuatie naar de vlaksilo zal a rato van 500 ton per uur geschieden. Als een schip aanmeert dan wordt eveneens 500 ton per uur uit de silo "getapt" (via gaten in de vloer om de 2,5 m) en door onderliggende transportbanden naar de opzakeenheid gebracht. Vandaar uit vertrekken drie "laadlijnen" naar het schip. 2.400 ton zal per shift opgezakt en geladen worden.

"De toekomst van het suikerver-

voer is rooskleurig", aldus een Manufert-woordvoerder. "Antwerpen behandelt momenteel meer dan 1 miljoen ton en daar hopen wij een interessant pakket aan toe te voegen. Onze investering van 650 miljoen is trouwens gebaseerd op een serieuze marktstudie die deze investering verantwoordt. Te Antwerpen zijn er nu inderdaad drie suikerterminals, maar een gezonde concurrentieverhouding bevordert de innovatiekracht en de groei van een bedrijf... en dat komt ook onrechtstreeks de haven en de NMBS ten goede. Door deze nieuwe investeringen kunnen we toekomstige verkeren aantrekken.

Manufert is een nieuwe partner voor het spoor. Met onze nationale spoorwegmaatschappij werken wij in de beste verstandhouding voor de aanleg van het aansluitingspoor vanaf bundel Lillo. Wij zien onze toekomst en onze samenwerking met het volste vertrouwen tegemoet".

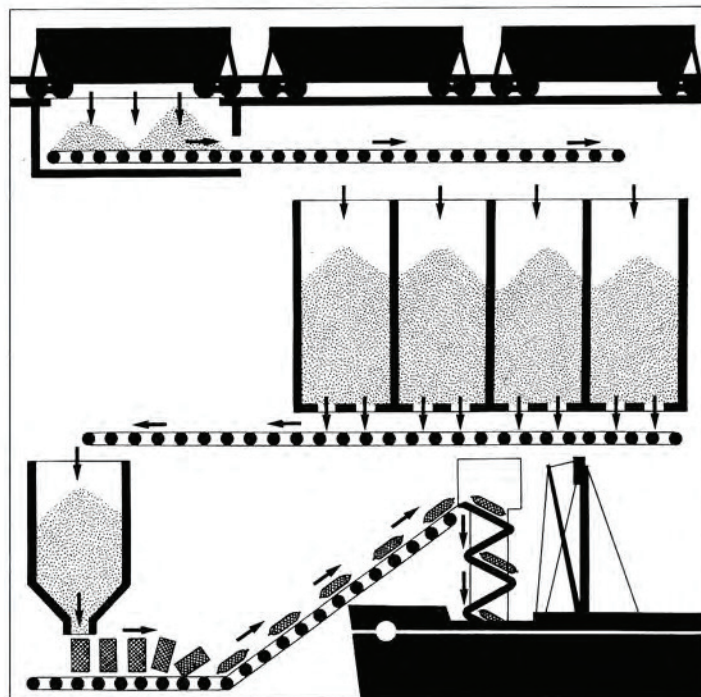
1, 2 & 3: Er wordt druk gewerkt om de nieuwe suikerterminal klaar te krijgen vóór de campagne van september.



2



3





BELGIAN BUNKERING:

Vlotte opslag in zakken



Belgian Bunkering startte de activiteiten in de dertiger jaren met het bunkeren van steenkolen uit schepen. Na de oorlog kwamen daar stouwerijactiviteiten bij, de kolenafdeling Vloeberghs en de oprichting van enkele Russische firma's zoals Ferchimex, Allied Stevedores en Scaldia Volga. In 1982 werd de suikerterminal operationeel.

De voornaamste activiteit van Belgian Bunkering blijft de kolenbehandeling, suiker komt op de tweede plaats en de stouwerij op de derde.

90% van alle geraffineerde suiker, die Belgian Bunkering behandelt, wordt in bulk aangevoerd per spoor vanuit de Belgische raffinaderijen, maar er is ook aanvoer uit

Frankrijk en Duitsland. De resterende 10% komt per vrachtwagen vanuit plaatsen die per trein moeilijk bereikbaar zijn.

Tijdens de bietencampagne zijn er steeds twee stellen zelflossers - CITA en Simotra-wagens - in rotatie. Per shift wordt één stel gelost en opgezakt (20 à 22 wagens van 58 ton). De ganse behandelingsoperatie - van het lossen tot het opslaan of tot het laden van het schip - geschiedt in één ruk: de spoorwagens storten hun inhoud in de loskuil - via transportbanden gaat de suiker naar 4 opzaksilo's, elk 300 ton inhoud - automatisch afwegen - opzakinstallatie - naar de loodsen of naar de "tobogans" om het schip te laden. 10% van alle per trein aangevoer-

de suiker komt rechtstreeks in zakken.

In tegenstelling tot bijvoorbeeld Manufert, wordt de suiker bij Belgian Bunkering in zakken gestockeerd. De maximale opslagcapaciteit bedraagt 120.000 ton en deze voorraad roteert ongeveer 4 maal per jaar. Een klein reken-sommetje toont dus aan dat er ongeveer 500.000 ton per jaar wordt behandeld, wat dus momenteel de helft van de Antwerpse suikermarkt betekent.

Net zoals de andere Antwerpse suikerbehandelaars ziet Belgian Bunkering nog een mooie toekomst voor ons zoethoudertje. Wij citeren: "In Antwerpen zijn er twee grote gevestigde suikerterminals en is er één in opbouw. Wij denken dat dit zeker niet van het goede teveel is, want aldus kunnen we onze toekomst, en deze van de haven, en deze van de NMBS voor het suikerverkeer veilig stellen. Gezonde concurrentie moet er zijn, want dat doet ieder bedrijf evolueren.

Momenteel is het aanbod groot genoeg. Wij draaien op maximale capaciteit en Frankrijk en Duitsland doen meer en meer een beroep op Antwerpen voor de suikerexport. Het is een positieve zaak

en Manufert zal o.i. voor nieuwe aanvoer zorgen. Blijft het totale Antwerpse aanbod echter stabiel of krimpt de markt plots in, dan gebiedt de realiteit ons te zeggen dat er problemen kunnen rijzen.

Logischerwijs moeten ook wij nog uitbreiden want onze capaciteit is, zoals gezegd, maximaal benut. Wij trachten vooral flexibel in te spelen op de actuele marktten-denzen. Mocht de suikerbehandeling niet meer renderen dan kunnen wij probleemloos overschakelen op andere massavoedingsprodukten zoals bijvoorbeeld granen en derivaten... en dan is de spoorweg natuurlijk ook van de partij".

1. Opzakken volgens de regels van de kunst.
2. Opslag met losse zakken bij Belgian Bunkering.
3. De suiker wordt in het scheepsruim geladen met een "tobogan".



3

2

NOORD NATIE: Gepalettiseerde opslag



Noord Natie is een oude natie, haar oorsprong gaat terug tot in de Middeleeuwen. Zo heeft Noord Natie nu nog altijd eigen reglementen die verschillen van de andere naties.

De activiteiten zijn verspreid over 4,5 km kaaien in de Antwerpse haven en zijn velerlei: containers, conventionele ladingen, fruit (diepvries- en koelinstallaties), tankopslag, massale behandeling van voedingsprodukten (koffie, suiker, cacao, melkpoeder...). Suiker is een belangrijke post in het produktassortiment van Noord Natie. Jaarlijks wordt 500.000 ton uitgevoerd afkomstig uit Belgische raffinaderijen, maar ook uit Frankrijk, Duitsland en Nederland. De helft, dus 250.000 ton, komt per trein naar de terminal; de andere helft wordt verdeeld tussen vrachtwagen en lichter.

Noord Natie was reeds voor 1940 actief in de suikerbehandeling en -vervoer. De eerste bulkterminal voor suiker werd in april 1981 gebouwd op kaai 314. Een jaar later werd een dito terminal op kaai 416 gepland en deze was in juni 1983 operationeel. Omwille van de snelle expansie van het Antwerps suikerverkeer werden de spoor-aansluitingen vorig jaar aangepast. De lengte van de sporen en het aantal werden opgevoerd om het tijdelijk wachten van de spoorwagens bij grote aanvoer te vergemakkelijken.

33% van alle aanvoer per trein gaat rechtstreeks aan boord via het klassieke los- en laadpatroon: spoorwagen, loskuil, transportband, wegen, opzakken, transportband, tobogan, schip.

Opmerkelijk bij Noord Natie is de halfautomatische losinstallatie voor in zakken aangevoerde suiker. De "spoorwagelossers" gaan in zigzagvorm in de deuropening en twee arbeiders begeleiden de zakken - dus niet optillen! Deze installatie is overdekt zodat in en weer en wind kan gewerkt



1



2



3

worden.

De zakken worden via transportbanden naar automatische stapelmachines gebracht, die ze netjes schikken op paletten. Vorkheftrucks rijden in razend tempo op en af voor de gepalettiseerde opslag in de loodsen. En dat is het eigen tintje van Noord Natie. Ook de suiker, die los per spoor wordt aangevoerd en die niet onmiddellijk aan boord gaat, belandt opgepakt op paletten in de loodsen.

Over de samenwerking met het spoor is men bij Noord Natie tevreden. Wij citeren: "De samenwerking is uitstekend. Ook de spoorwagenuitvoerders zoals CAIB, werken positief mee. Deze maatschappijen hebben trouwens bepaalde Franse verkeren naar Antwerpen afgeleid. Onze vlotte organisatie die wij hier hebben uitgebouwd stoelt gedeeltelijk op de medewerking van de NMBS en van deze verhuurders. Veel "vrachtwagensuiker" uit Frankrijk is nu "treinsuiker" geworden. De regelmaat van aanvoer en onze programmatie zijn perfect afgestemd, de spoorwagens volgen voorbeeldig het schema.

De toekomst zit goed voor de suiker. Toch moeten we rekening houden met de EG-politiek terzake die sterk bepalend is voor onze activiteiten (de EG bepaalt o.a. de productiequota's). Noord Natie

is dan ook flexibel ingesteld om bij ontijf over te schakelen op andere massavoedingswaren.

De eerste Franse suikerhaven, Duinkerken, is een ernstige concurrent voor Antwerpen. Daar is de capaciteit momenteel maximaal benut. Frankrijk heeft in 1982 bijvoorbeeld 700.000 ton meer suiker geproduceerd, en dat kon Duinkerken niet meer aan zodat men ook een beetje uit noodzaak naar Antwerpen kwam. Zonder schroom mag ook gesteld worden dat Antwerpen heel wat service biedt.

Momenteel zijn er in de metropool drie grote suikerbehandelaars en dat is o.i. een pluspunt. De nieuwe Manufertterminal is een verrijking en dat bewijst tevens dat er hier nog ruimte is voor nieuwe initiatieven. Wij zien het als een complementaire vorm van concurrentie. Het privé-initiatief is trouwens één der pijlers van een gezonde haven... en als de NMBS dan nog vlot meewerkt - wat zij trouwens doet - dan is Antwerpen zeker sterk in de markt".

1-3. Gepalettiseerde opslag en behandeling bij Noord Natie.
2. CITA-wagens één voor één over de loskuil.
3. Suiker op paletten wordt op conventionele manier in het schip geladen.



4

Tot slot



Ons bezoek aan de suikerbehandelaars heeft ons stellig geleerd dat er nog toekomst is voor het suikerverkeer... per spoor. Niet enkel de jaarlijks toenemende hoeveelheid is daarvoor een indicator maar ook de verwezenlijkte en de geplande nieuwe investeringen zijn serieuze tekens aan de wand.

Noch Belgian Bunkering, noch Noord Natie - de gevestigde suikerbehandelaars - zien de komst van Manufert als een bedreiging. Het is een winstpunt voor de havens en voor de NMBS. Manufert zelf heeft trouwens de intentie nieuwe bronnen aan te boren.

Qua behandelingswijze van de suiker (opzakken, lossen, laden van schepen...) zijn er geen essentiële verschillen. Het kenmerkend onderscheid tussen de drie grote



behandelaars situeert zich op het vlak van de opslag: Manufert stockeert suiker in bulk, Belgian Bunkering stapelt de zakken netjes op elkaar, Noord Natie doet het met gepalettiseerde ladingen. Drie opslagsystemen, elk met eigen voordelen... en misschien ook wel nadelen. Eén zaak staat echter als een paal boven het Antwerpse wa-

ter... ze werken alle drie even vlot en even efficiënt en de samenwerking met de NMBS is voorbeeldig, ten bate van de suikerproducent, van de haven en van onze nationale economie.



Goed om weten

De suikerrietteelt levert per hectare gemiddeld ongeveer 55.000 kg riet op. Dit suikerriet heeft een gemiddeld rendement van 10%, zodat per hectare ongeveer 5.500 kg suiker wordt voortgebracht.

De suikeropbrengst uit de bieten-teelt ligt iets lager. Het rendement van de suikerbiet schommelt weliswaar rond een gemiddelde van 14 à 15%, maar per hectare wordt slechts 30.000 kg bieten geteelt. De gemiddelde suikeropbrengst per hectare bedraagt dus ongeveer 4.350 kg.

Men dient echter voor ogen te

houden dat het hier gemiddelde waarden op wereldvlak betreft. De gegevens kunnen ten gevolge van talrijke factoren (o.a. weersomstandigheden, aard van de bodem) sterk verschillen van land tot land.

In België bijvoorbeeld werd in de campagne 1982-83 per hectare ongeveer 63 ton suikerbieten en 8,3 ton suiker voortgebracht.

(Overgenomen uit Hinterland, Antwerps haventijdschrift)

Suiker wordt opgezakt in juten zakken van 50 kg met een plastieken binnenbekleding die beschermt tegen vochtigheid.



Het suikermerk



Het suikermerk werd in 1970 gecreëerd als het symbool van suiker (saccharose) in zijn zuivere vorm of verwerkt in gesuikerde producten, zonder vermenging met andere natuurlijke of kunstmatige zoetmakers.

Het suikermerk, dat onder meer gebruikt wordt op verpakkingen, op productie-, research- en opslaginstallaties en op transportvoertuigen is de exclusieve eigendom van de Sugarmark Holding Company Ltd. (Londen).

De gebruikers van het suikermerk zijn gegroepeerd in de internationale vereniging van het Suikermerk, met zetel te Parijs. Deze ver-

eniging is verantwoordelijk voor het administratief beheer en de promotie van het merk. Einde 1981 werd het suikermerk gebruikt door organisaties en firma's in België, Brazilië, Frankrijk, Groot-Brittannië, Ierland, Nederland, Portugal, Spanje, Zuid-Afrika en Zweden. (Overgenomen uit Hinterland, Antwerps haventijdschrift)