

Bananen-Express

de rechte weg
voor een krom produkt

Het was feest in de Antwerpse haven, die tweede oktoberdag. De Belgian New Fruit Wharf (BNFW) vierde het vertrek van de tienduizendste met bananen gevulde spoorwagen. De Bananen-Express loopt op wieltjes.

De drukke havenloods waarin de bananenkisten rechtstreeks vanuit Latijns-Amerika worden aangevoerd, vormde het sfeervolle decor voor een in deze omgeving niet alledaagse gebeurtenis. Een kwartet partners in dit toch wel in het oog springende bananenproject, leidde een schare genodigden en journalisten binnen in het reilen en zeilen ("railing and sailing"...) van het bananentransport, dat wordt gekenmerkt door wederzijds voordeel en mooie toekomstperspectieven.

Onder toezicht van André Vierstraete, managing director bij BNFW, spraken de kopstukken van de betrokken organisaties hun tevredenheid uit.

Fernand Suykens, directeur-generaal van de Antwerpse haven, stelde het als volgt: "Het bananenvoer geeft ons de zekerheid dat we in staat zijn om het vervoer van andere vruchten te ontwikkelen." Het dynamisme van BNFW voegt inhoud toe aan de faam van Antwerpen als "fruithaven". De Scheldestad kan daar alleen maar tevreden mee zijn.

De voorzitter van BNFW, maar ook van de bijzonder actieve bedrijven AGHA en Assiport, **Maurice Velghe**, had oog voor de uitbreiding van deze handel en voor de parallelle groei van zijn bedrijf. Tevens wees hij op het belang van de joint venture met de spoorwegen, in het bestrijken van het uitgestrekte Europese achterland.



V. l. n. r. : W. Gritz, E. Schouppe en F. Suykens: aandachtig luisterend naar A. Vierstraete.

Wolfgang Gritz, directeur-generaal van Interfrigo, beklemtoonde de kwaliteit van de samenwerking. Ze wordt mede bewerkstelligd door een precieze programmering van de transportketen. Ze geeft ruimschoots blijk van de mogelijkheden van de spoorweg op een zeer gespecialiseerd terrein.

Volgens directeur-generaal **Etienne Schouppe** van de NMBS heeft de Bananen-Express een niet te onderschatten belang voor de Belgische havens. Hij bevestigde nogmaals de wil van de NMBS om in nauwe samenwerking met de haven en tot voordeel van eenieder aan de weg te timmeren.

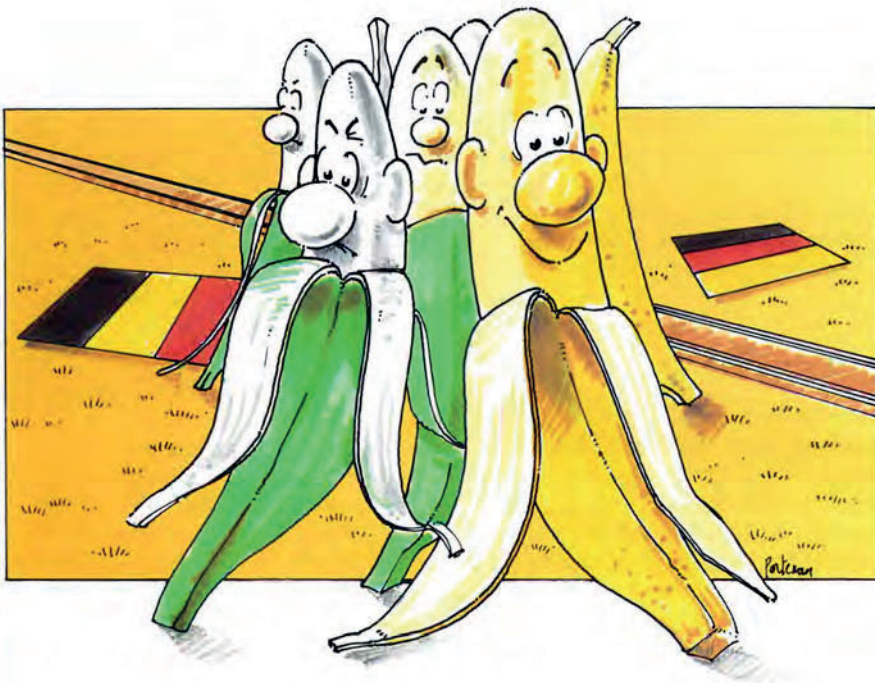
Rond het middaguur, de normale vertrektijd, kon de tienduizendste bananewagen aan de rest van de trein worden gekoppeld.

"Drie jaar geleden durfden we nooit geloven dat de Bananen-Express zo'n sterke ontwikkeling zou kennen. Het verbaast **André Vierstraete** nochtans niet echt. Het succes vloeit voort uit het dynamisme en de slagkracht van zijn ploeg. Dat was van bij het begin een troef en een zekerheid.

De spoorwegen, in dit geval de specialisten van de NMBS en Interfrigo, speelden er meteen op in en lagen mee aan de basis van de groei van de joint venture. Soepelheid, vindingrijkheid en stiptheid zetten het bananenvoer in de lift.



V. l. n. r. : A. Vierstraete en M. Velghe: radiointerview beëindigd.



31 maanden groei

In 1987 nam de NMBS jaarlijks 9000 ton bananen voor haar rekening, goed voor een marktaandeel van 3,3%. Toen op 29 februari 1988 de eerste Bananen-Express vertrok, kwam het spoorbedrijf terecht in een stroomversnelling waar je de hoed voor afneemt. Startend met twee volle treinen per week, kon de Bananen-Express zichzelf voluit bewijzen. Momenteel vult BNFV op werkdagen gemiddeld 21 wagens te Antwerpen en te Zeebrugge, waar de

invoerder ook een vestiging heeft. In maart 1990 was het spoor reeds goed voor een marktaandeel van 21,2%.

De banaan is de favoriete vrucht van de Duitse consument. Het Duitse markt-volume steeg van 545.000 ton zes jaar geleden, tot de huidige 817.000 ton. Natuurlijk heeft dit ook te maken met de kwaliteit van de kromme, exotische gele vrucht als ze in de winkels beland.

De bananen worden geoogst vooraleer ze rijp zijn. Daarna worden ze verpakt in dozen van 20 kilogram, die op een

constante temperatuur van 13° worden gehouden. Op het ogenblik dat de cargo's in onze havens aankomen, zijn ze nog frisgroen. Dat blijven ze een poosje tot ze aan het einde van het rijpingsproces klaar zijn voor distributie.

De tocht over zee neemt 10 tot 15 dagen in beslag. Antwerpen en Zeebrugge zijn louter doorvoerhavens. Van daar uit worden de bananen in spoorwagens of vrachtwagens, alweer op een temperatuur van 13°, vervoerd naar de opslagruimten van de groothandelaars.

Kwaliteitstrein

Welke hoofdvoorwaarden stelt de opdrachtgever aan de vervoerder? Kort samengevat, wenst hij bestendig toezicht op de ideale temperatuur en een absoluut betrouwbare programmering, zodat de rijping haar gewone gang kan gaan.

De Bananen-Express is bij uitstek het geschikte transportmiddel voor deze vracht. Een 's voormiddags volgeladen trein bereikt de Duitse grens tussen 17 en 18 uur en rijdt om 19.20 uur Keulen binnen. Daar worden 's nachts de wagens verdeeld over de verschillende Intercargo-treinen, die de lading naar de groothandels brengen. In de vroege ochtend, minder dan 24 uren nadat ze uit de scheepsruijmen werden gehaald, zijn de bananen ter bestemming.

De stiptheid van de treinverbindingen zorgt voor de volledige betrouwbaarheid van het vervoer. De know how van Interfrigo is verantwoordelijk voor het onmisbare kwaliteitslabel. Een extra troef vormen de forfaitaire prijzen, alles inbegrepen en geldig voor een vrij lange periode.

De Bananen-Express groeide uit tot een heus model voor de gehele sector. Hij is een voorbeeld van stiptheid, betrouwbaarheid en geïntegreerde aanpak. Daarom vindt hij ruime navolging. Het spoor tekent de rechte weg voor een krom produkt.

