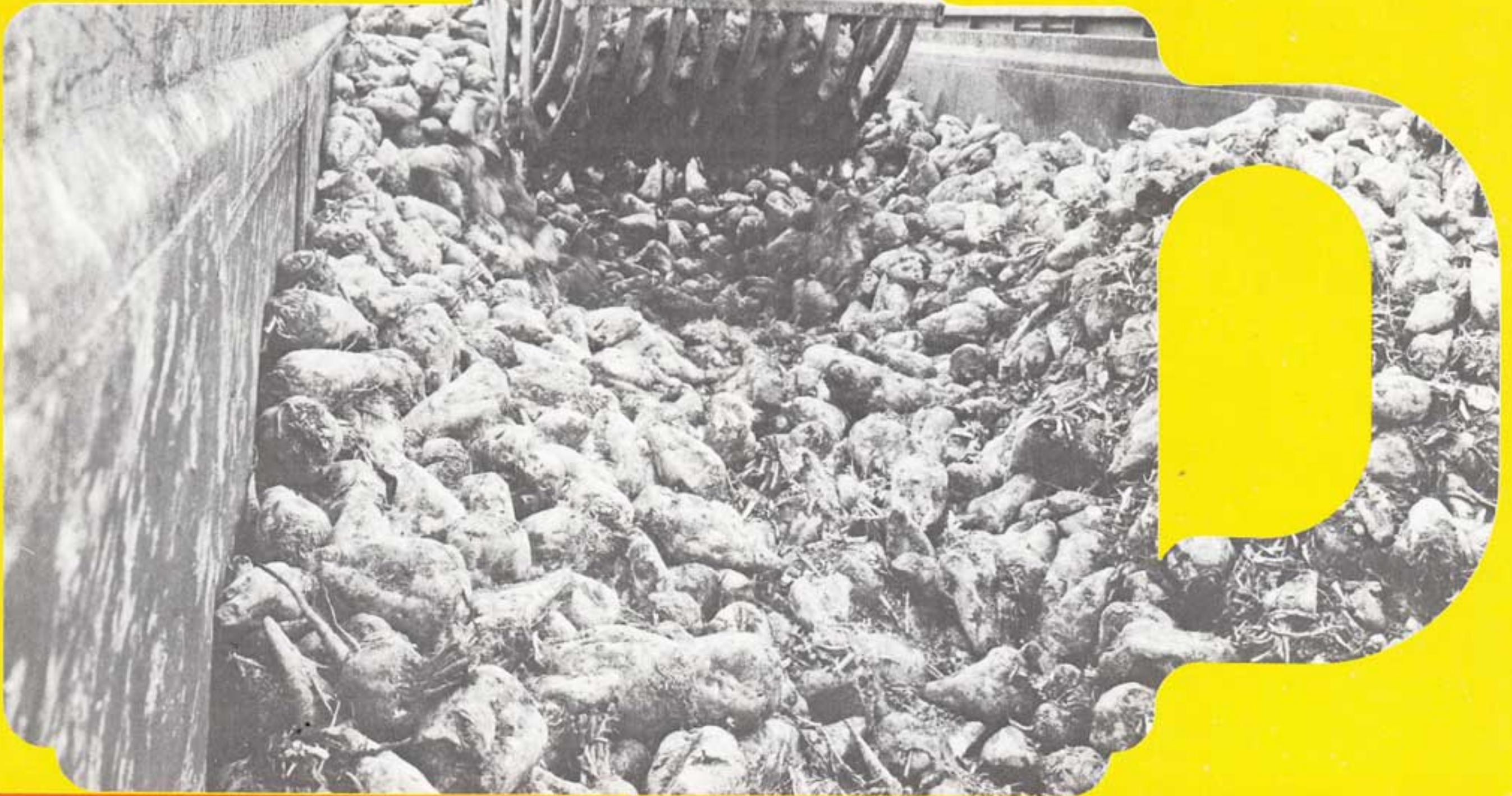




WIE DENKT NU AAN SUIKERBIET BIJ KOFFIE?



Eigenaardige titel? Misschien wel, maar het is ten slotte de aanloop naar de eigenlijke uitleg.

Op het ogenblik dat we een klontje suiker in ons kopje koffie laten smelten, denken we wellicht niet aan de grauwe wortel die in de suikerfabrieken tot suiker verwerkt wordt.

We hebben het er vandaag over, omdat de spoorweg dit jaar met die suikerfabrieken een bietenseizoen heeft beleefd dat heel wat drukker was dan andere jaren. Tijdens dat vrij korte seizoen was er een piekverkeer naar stations waar het anders veel rustiger is.

Vanuit Frankrijk werden zowat 150 000 ton bieten aangevoerd naar vijf Belgische suikerfabrieken. Dat was niet het enige typische vervoercontract in het seizoen 1977. We zullen ons echter daartoe beperken in plaats van een saaie opsomming van alle verkeersstromen te geven.

Waarom worden er nu Franse suikerbieten ingevoerd, terwijl de suikerfabrieken die over 't algemeen toch in het binnenland kopen? Daar zit de E.E.G. achter. Aan elk land wordt door de Europese Gemeenschap een productiequota opgelegd. Ingevolge de

weersomstandigheden kon die quota in 1977 door België niet bereikt worden. In Frankrijk echter was er een productieoverschot. In het raam van het Verdrag van Rome, dat het vrije verkeer van de produkten tussen de Europese landen organiseert, hebben de suikerfabrieken van de grensstreek bijgevolg Franse suikerbieten gekocht die uit Champagne komen.

Gewoonlijk worden de suikerbieten over de weg van het veld naar de suikerfabriek vervoerd. Althans tijdens de jongste 20, 30 jaar. Vóór de oorlog bijvoorbeeld werd 60 %

van die bieten met wagens in de suikerfabriek van Wez-Velvain aangevoerd. Voor de directeur van dat bedrijf was de spoorweg ditmaal het geschikte vervoermiddel: de spoorweg kan werkelijk concurreren over afstanden van 250 tot 500 kilometer. Het gaat niet alleen veel sneller, maar de spoorweg biedt ook een dienstverlening die aan de wensen van de geadresseerden is aangepast.

Voor die mensen was er, om met de spoorweg te werken, enigmatische een „omscholing” nodig. De goede resultaten die door de

suikerfabrieken uit de streek van Doornik in het begin van het bietenseizoen werden behaald, hebben hun soortgenoten van Frasnes, Brugelette en Veurne ertoe aangezet „het risico te lopen”. Hoe is nu die operatie verlopen?

Doornik

De beslissing viel zeer spoedig. De vier partners bij de eerste operatie kwamen bijeen: de twee vervoerders — SNCF en NMBS — de expediteur en de voor de gelegenheid in een pool verenigde suikerfabrieken van Wez en Warcoing.

De geadresseerden uit de streek van Doornik hadden vooral interesse voor een massale aanvoer: de bieten uit Champagne zijn twee tot drie weken vroeger rijp dan de onze. Door een snelle verzending konden de fabrieken vroeger dan

produktie van die fabrieken nodig is. Dit betekent niet dat er een zelfde gewicht van het afgewerkte produkt op de markt is gekomen: het suikergehalte van die bieten bedraagt 15 tot 16 %.

Frasnes-les-Buissenal

Op grond van de goede resultaten van die eerste operatie konden soortgelijke fabrieken, die banden hebben met de Tiense groep, op hun beurt dergelijk verkeer organiseren.

Aldus werden er gesloten treinen verzonden naar de stations Frasnes-les-Buissenal, Brugelette en Veurne, die niet ver van de betrokken suikerfabrieken liggen.

In Frasnes bijvoorbeeld, waar de fabriek 4 400 ton bieten per dag verwerkt, hebben de treinen dagelijks 8 tot 900 ton aangevoerd, waarmee de door de landbouwers uit de streek afgezette ladingen

reel onvermijdelijk zwaar belast wordt en dat men de periode dat het van januari tot september ongebruikt blijft, te baat neemt om het te onderhouden, het te vernieuwen en het in gereedheid te brengen voor een nieuwe lange beurt.

De suikerfabriek van Frasnes heeft opslagruimte voor ongeveer 8 000 ton, d.i. een voorraad voor minder dan twee dagen. Een van de bedrijfsmensen vertelde waarom: te lang opgeslagen bieten verminderen van kwaliteit door verhitting.

Brugelette

Die zelfde reden werd te Brugelette aangehaald om de voordelen van de spoorweg te prijzen. Indien men een massa van 35 000 ton over de weg had aangevoerd, zou men niet alleen veel betaald hebben, maar waarschijnlijk een te grote voorraad hebben aangelegd, wat de kwaliteit van het produkt zou verminderd hebben. Met de spoorweg ontving Brugelette iedere dag 600 ton Franse bieten, waarmee de normale hoeveelheid werd aangevuld en de fabriek aldus 4 750 ton per dag kon verwerken. Met de aldus aangevoerde 30 000 ton zal de suikerfabriek van Brugelette bewezen hebben dat zij de haar door de E.E.G. toegewezen quota kon voortbrengen. Aan de andere kant hebben de Franse voortbrengers hun suikerbieten kunnen afzetten zonder dat ze, wegens overbelasting, tot in januari met de suikerproduktie moesten doorgaan.

Ook te Brugelette kwam er een „omscholing”. De fabriek is op het Belgische spoorwegnet aangesloten. Vóór 15 tot 20 jaar kwamen er geregeld stellen goederenwagens toe. Sedertdien werd het spoor volledig verdrongen door de weg, zodat de sporen en de bijhorende uitrustingen in staat van verval geraakt zijn en de rechtstreekse aanvoer per spoor uitgesloten was.

De contracten werden zeer vlot gesloten. De tijd ontbrak om herstellingswerken uit te voeren. De leiders van de suikerfabriek vonden het wel een beetje jammer. „Hoe gemakkelijk zou het geweest zijn — zegden ze ons — indien de wagens tot in onze fabriek hadden kunnen komen”. Alles is echter vlot verlopen en thans beschouwt men te Brugelette de spoorweg als een voortreffelijke partner voor het bietenseizoen.

Veurne

Wij verlaten nu Henegouwen, maar blijven in de buurt van de Frans-Belgische grens. We komen terecht in Veurne, waar er nog een suikerfabriek van de groep Tienen is die Franse suikerbieten ontvangen heeft.

Daar werden, zes dagen per week, van 6 oktober tot 30 november, 800 ton goederen per dag gelost, die via Moeskroen waren binnengekomen. Dit komt in totaal neer op 40 000 ton.

De stellen kwamen in het station

aan en vandaar werden de suikerbieten per vrachtauto ongeveer 600 meter verder gevoerd. Net als te Brugelette was ook de suikerfabriek van Veurne op het spoorwegnet aangesloten. Door de nieuwe verdeling van de akkergrond bij de overneming door de groep, was er echter heel wat veranderd. Het verbindingsspoor opnieuw in goede staat brengen was uitgesloten. Geen nood: heel de Frans-Belgische operatie verliep immers „franco fabriek”. Wat betekent dat de vervoerprijs, benevens het vervoer per spoor, ook de losverrichtingen met de kraan en de aan- en afvoer over de weg dekte.

Voldoening

In totaal zijn er dus zowat 150 000 ton bieten met de trein in België ingevoerd. De NMBS was voor die taak berekend: ze bood onmiskenbare voordelen.

De daarvoor gebruikte wagens, grote bakwagens met een gemiddelde capaciteit van 50 ton, waren bijzonder goed geschikt. Of men nu 20 of 50 ton laadt, er blijft altijd een hoeveelheid op de bodem liggen waar de grijper moeilijk bij kan. Relatief genomen, is die bodem sneller vrijgemaakt wanneer het een 50-tonner is. Te meer daar men al de overblijvende aarde kan wegwerken door de zijdeuren.

Ook de rotatie van de treinen is een voordeel. Zodra de afstand meer dan 250 kilometer bedraagt, zijn er voor het wegvervoer meer problemen. Om met een ritme van 800 ton per dag te vervoeren, zijn er meer dan 40 vrachtauto's nodig, en dan nog moeten ze een beurt in 24 uur kunnen doen. Bovendien kunnen de opleggers — die niet kunnen gekipt worden — bij het lossen in de fabrieken zelf moeilijkheden bieden.

De spoorweg zelf beschikt steeds over het nodige materieel: stellen van 16 tot 20 wagens vormen is geen probleem. De aangepaste vervoerplannen, met snelle rotatie, vergemakkelijken het transport: het ritme kan geprogrammeerd worden volgens de ontvangstmogelijkheden en het risico van een te grote aanvoer is vrijwel onbestaande.

Aanvankelijk waren de suikerfabrieken er niet al te gerust in. Men stelde er zich de NMBS nog steeds voor als een star vervoerbedrijf dat terugschrikt voor de kleine bijkomstige problemen. Nu kan de NMBS echter, bevrijd als ze is van bepaalde verplichtingen in verband met het „monopolie”, via haar mensen die zich met de commerciële aspecten en met de exploitatieproblemen bezighouden, een sterk gepersonaliseerde dienst aanbieden die voor snel, verzorgd en vlot vervoer kan instaan.

In de verschillende suikerfabrieken heeft men het vaak gehad over het wederzijds vertrouwen dat er vanaf het begin heerste. Dat is kenschetsend. Het is ook een reden te meer om met groeiend vertrouwen de toekomst tegemoet te zien.



gewoonlijk starten en kon het seizoen vóór het einde van de maand december afgesloten worden (De suikerproduktie duurt zowat 9 tot 10 weken).

Negen dagen lang kwamen in het station Doornik twee gesloten treinen per dag binnen, elk beladen met 1200 ton bieten. Als men rekent dat er ongeveer 20 % aarde bij was, werden er te Doornik in totaal ongeveer 18 000 ton bieten gelost. Men kan zich voorstellen dat dit een hele gebeurtenis was in een station waar er iedere maand 16 tot 17 000 ton wagenladingen verwerkt worden.

Voor de gelegenheid hadden de twee in pool verenigde suikerfabrieken vier kranen en een groot aantal vrachtauto's genomen om die massale ladingen met bewaarde spoed naar de fabrieken te vervoeren. De ontvangen 18 000 ton komen overeen met ongeveer 7 % van de aanvoer die er voor de

konden aangevuld worden.

In de stations werden de wagens met een kraan gelost en via een volledig automatische installatie kwam de lading van de vrachtauto's in de fabriek. De laadbak van het voertuig werd gekipt en zo in een recordtijd gelost. Over een transportband werd de lading boven naar de voorraadhoop gevoerd, nadat er eerst een monster was genomen voor het laboratorium. Tenslotte werden de bieten met een zeer krachtige waterstraal in het gewenste tempo naar de plaats van produktie gevoerd.

De fabriek is op 13 oktober gestart en ze draait zoals de andere met drie ploegen. Op het einde van december moet ze stoppen, nadat de machines zonder onderbreking gedraaid hebben gedurende een tijdspanne die overeenkomt met tien maand (gerekend op basis van 40 arbeidsuren per week). Het hoeft geen betoog dat het mate-