



# MOREELSGUANO:



## volledige treinen uit Holland

Tussen de twee foto's in onze titel ligt een volle eeuw. De wortels van dit Gentse familiebedrijf, dat nu reeds aan zijn vierde generatie toe is, gaan nog verder in de tijd. Oude onderneming? Een huis van oude herkomst, dat wel, maar niettemin jong van geest en bij de tijd.

Sedert enkele jaren verbonden met het Nederlandse concern Unie van Kunstmestfabrieken (UKF), een kunstmestproducent op wereldniveau, heeft Moreelsguano zich aangepast aan de marktomstandigheden en de verbondenheid met het concern, zonder evenwel haar specifieke kwaliteiten te verliezen. Deze oorspronkelijkheid steunt op twee pijlers: de Gentse firma heeft een zeer grote soepelheid in haar distributiewerk en is de enige binnen de groep die guano verwerkt en verkoopt. Een akte uit 1867 verklaart dat ene heer Moreels een „societeit” heeft

opgericht „voor handel en commissiën in koloniale waren”. Reeds in 1870 importeerde men guano uit Peru en andere landen. Guano wordt nog steeds als zodanig verkocht, alsmede verwerkt in samengestelde meststoffen. In deze categorie produceert Moreelsguano echter ook vele soorten waar geen guano aan te pas komt. Deze producten vinden op grote schaal hun weg over de gehele wereld. Moreelsguano gaf, in het kader van deze reorganisatie, de voordele van de te Amsterdam gevestigde fabriek van dezelfde

groep, na precies een eeuw productie te Gent. Een kwestie van efficiency.

Wat de distributie betreft: Moreelsguano bedient landbouw, tuinbouw en partikuliere sektor, zowel met eigen produkten als met van elders aangevoerde. Een nieuwe, zeer moderne uitrusting stelt haar in staat de orders die zij boekte voor diverse EEG-landen, op soepele wijze uit te voeren.

### Een vlotte expeditieketen

Natuurlijk zijn wij in Gent naar een trein gaan zien; dat is ons zwak. Maar er is meer te zien dan een trein...

De fabriek ligt in het Gentse havengebied en beslaat 35.000 km<sup>2</sup>, waarvan één derde in open lucht. Het is een homogeen complex, voorzien van een soort aanhangsel: langs de kade bevindt zich een „lostoren” — een overdekte losput — door een elevator en een bandenbrug over de straat verbonden met de top van de grote opslagloods. Alle losse ladingen, aangevoerd per spoor of per schip, passeren de lostoren.

Als de trein door de N.M.B.S. op de spoor aansluiting geplaatst is, worden de wagens één voor één met een eigen loc over de losput getrokken. De tremels worden geopend en de lading stroomt op een band die 150 ton per uur kan verwerken. Via elevator en bandenbrug wordt het materiaal gestort in een van de talrijke opslagvakkens in de grote loods. Van daaruit wordt het produkt met een mechanische laadschop naar de afvulinstallatie gebracht, gezeefd en los of gezakt afgevoerd. In het laatste geval gaan de zakken naar een automatische palletiseerrijsrichting, die de aangevoerde zakken omvormt tot „pakketten” van 2 ton (8 lagen van vijf zakken), voorzien van een krimphoes. Soepelheid en efficiency zijn de woorden die onmiddellijk in onze gedachten kwamen bij het zien functioneren van dit distributiecen-

trum. Wat het afleveren van gereed produkt per spoor betreft, maakt de spoorweg nog geen volledig deel uit van het afleveringspatroon. Enerzijds zijn er technische studies over de aanpassing van de spoor-aansluiting en anderzijds bestudeert de Directie Moreelsguano de mogelijkheden om de interne laadkosten maximaal te beperken.

#### Zekerheid en regelmaat

De continuïteit in de produktie en in het afleveren, vraagt continuïteit in de aanvoer van grondstoffen en eindprodukten.

De door UKF gehuurde trein komt voorlopig éénmaal per week aan in Gent en vertrekt nog dezelfde dag terug naar één van de vier lokaties van UKF in Nederland.

Deze garantie „Gerespekteerde planning” heeft de trein vooraan de lijst geplaatst van de gebruikelijke transportmiddelen voor de bevoorrading van de fabriek. Het spoorvervoer biedt zekerheid en regelmaat.

#### Zwaar transportmateriaal

De Tads-wagens die we in Gent gezien hebben behoren tot het zwaar vervoermateriaal. Op de lijnen van categorie C en tegen een snelheid van 100 km/u mogen zij tot ladingen gaan van 57,5 ton.

De vier tremels laten zonder enige problemen een gespreide lossing toe. Voor de bediening van de openingskleppen, die zeer eenvoudig is, volstaat één man.

Het dak sluit hermetisch, wat van groot belang is voor het behouden van de kwaliteit, aangezien kunstmest in het algemeen vocht aantrekkend is.

Andere wagentypes zoals de Eds, kunnen eveneens in aanmerking komen.

Laten we hopen dat deze wekelijkse trein weldra een tweelingbroertje krijgt en dat de vier UKF lokaties hun Gentse dochter regelmatig bevoorraden.

