

BANANA-SPLIT

Trek in een "banana-split"? B-Cargo News laat zich ontmaskeren als onverbeterlijke snoeper. En ging op zoek naar de basisingrediënten van het onweerstaanbaar zoete dessert. Het kwam tot een ontmoeting met de suikerbietentrein en de bananenexpress. Tijdens de bietenoogst vertrekken dagelijks twee treinen van Poperinge naar de suikerraffinaderij in Moerbeke-Waas. In de Zeebrugse haven bezochten we de nagelnieuwe bananenterminal Andrew's Fruit Wharf.

Suikergroep Moerbeke

bietentrein naar het Waasland

Tussen eind september en midden december worden ruim 870.000 ton suikerbieten, de oogst van meer dan 3.700 telers op een areaal van 12.000 hectare, aangevoerd in Moerbeke-Waas. Dagelijks leveren twee treinen en zowat 500 vrachtwagens en landbouwtrekkers een kleine 14.000 ton bieten aan de raffinaderij van de nv Suikergroep.

Samen met de zusterfabriek in het Henegouwse Frasnes-lez-Buissenal zorgt Suikergroep voor ongeveer 20% van de Belgische suikerproductie. Zoetekauwen watertanden: Suikergroep produceert zowat 165.000 ton kristalsuiker. Daarmee bekleedt de vennootschap de tweede plaats in de Belgische sector, na de groep Tiense Suiker. Tiense realiseert een omzet van 30 miljard frank, Suikergroep haalde vorig jaar 5,5 miljard.

Frisdranken en gebak

Na verwijdering van de meegevoerde grond houdt de raffinaderij in het Waasland netto een kleine

700.000 ton bieten over. Per dag verwerkt zij 11.000 ton bieten. Daarvan blijft gemiddeld 13,7% over als afgewerkt product witte suiker. Doorgaans bevatten Belgische bieten een suikergehalte van 15,5%. Het verschil blijft achter in het dikvloeibare restproduct melasse. Dat wordt op zijn beurt nog verder ontsuikerd. Wat dan nog overblijft, gaat naar de gistindustrie en de veevoederij. Sinds kort wordt ook een bijproduct gewonnen dat visvoer oplevert voor de Scandinavische zalm- en forelkwekerijen. Zowat 50.000 ton melasse kan de groep jaarlijks kwijt. Vul dat nog aan met een kleine 350.000 ton pulp voor de veevoeding.

De suiker uit Moerbeke-Waas vindt zijn weg niet rechtstreeks naar de consument. Hij gaat integraal naar de suikerverwerkende nijverheid. Bekende frisdrankenfabrieken, chocolademakers en koekjesproducenten behoren tot de industriële klantenkring. Ongeveer 15.000 ton suiker, bijna 10% van de



totale groepsproductie, is bestemd voor Devolder in Molenbeek. Sinds november 1990 bezit Suikergroep er 60% van het kapitaal. De Brusselse fabrikant mengt suiker met glucose. Het resultaat? Siropen voor de voedingsindustrie en fondantsuikers voor banketbakkers en chocolatiërs.

Suikergroep, een Belgische maatschappij met de bekende onderne- ➤

mersfamilie Lippens als voornaamste aandeelhouder, heeft steeds diversificatie gekend. Zij bezit bij voorbeeld 25% in Perlarom, de Belgische marktleider in voedingsaroma's. In Zaïre deed de groep vorig jaar de Compagnie Industrielle des Boissons van de hand. De belangrijkste frisdrankenproducent in Zaïre werd verkocht aan Heineken. Zelf investeerde Suikergroep er in theeplantages. De Compagnie Sucrière Kwilu N'Gongo, de grootste suikerproducent van het land, en het studiebureau Zaïre Trading and Engineering blijven behouden.

Van Ieper tot Arendonk

De zoete grondstoffen die in Moerbeke vervaardigd worden, gaan niet meteen de deur uit. Ze worden just-in-time thuisbezorgd bij de klanten. In afwachting worden ze opgeslagen in 34 silo's en twee magazijnen, samen goed voor 66.000 ton suikercapaciteit.

De aanvoer van de suikerbiet daarentegen, kan niet over het jaar gespreid worden. Op de nauwelijks twee en een halve maand "seizoen" moeten de duizenden tonnen uit een uitgestrekt gebied in Vlaanderen naar het Waasland. In Moerbeke komen immers niet alleen de suikerbieten uit de eigen streek aan. Landbouwers van Ieper tot Arendonk, van Avelgem tot Sint-Brixius-Rode, van Zottegem tot Merchtem leveren hun volledige oogst in Moerbeke. Enkele jaren geleden voerden vele telers hun bieten naar de goederenkoeren van kleine stations. Met het oog op de rendementsverbetering schafte B-Cargo deze trafiek af. Vandaag blijft slechts één suikerbietentrein over. Hij vertrekt in Poperinge en rijdt rechtstreeks via de Gentse kanaalzone naar Moerbeke.

Met het waterkanon

Zes dagen per week brachten twee

treinen per dag tijdens de "campagne 1992" ongeveer 135.000 ton naar de suikerfabriek. Dat stemt overeen met 36 tot 42 wagens per dag. De volledige rotatie wordt verwezenlijkt met 125 wagens, wat wijst op een optimale benutting van het rollend materieel. De eerste bietentrein van de voorbije herfst vertrok al op 28 september.

De bieten worden vervoerd in Eas-wagens, de gewone stortbakken met vlakke vloer. Frontale kipping is niet mogelijk. Geen nood, de bieten worden hydraulisch gelost. Met het waterkanon worden ze uit de wagen gespoten. Ze vallen meteen op de transportband naar de definitieve reinigingscilinder en vervolgens naar de snijmachines.

De manueel bediende rangeerlocomotief van de fabriek haalt telkens vier wagens op in het vlakbij gelegen station van Moerbeke. Ondertussen worden daar de treinen gevormd voor de terugrit naar West-Vlaanderen.

Voor het goederenspoor dat zich voorbij staalreus Sidmar in de Gentse kanaalzone naar Moerbeke buigt, betekent de bietentrein de enige activiteit van het jaar. Toch wordt het traject niet met verdwijning bedreigd. Het transport vanuit Poperinge nam het voorbije jaar zelfs licht toe. Bovendien presteren de Belgische suikerraffinaderijen bijzonder goed. Dat werd wel zeer duidelijk toen de Tiense fabrieken drie jaar geleden opgekocht werden door het Westduitse Südzucker, dat er een onweersaanbare prijs voor bood.

Straks ook cichoreitrein ?

De rendabiliteit, produktiviteit en vernieuwingsdrang van onze suikerproducenten garanderen een rooskleurige toekomst. Alleen de concurrentie van rietsuiker dreigt roet in het eten te gooien. Volgens een analyse gepubliceerd in de Landell Mills Commodities Studies

hoeven de Europese en Noord-amerikaanse suikerbietenverwerkers echter niets te vrezen. Het rendement in de beste landen loopt op tot boven de 9 ton per hectare. Tot die landen behoort België. Verder worden Frankrijk, Nederland en Duitsland genoemd. Het rendement van suikerriet ligt enkel in Zuid-Afrika en Australië een tikkeltje gunstiger.

In 1960 vereiste de verwerking van één ton bieten nog 70 minuten. In de meest rendabele bedrijven daalde de produktietijd inmiddels tot onder de zeven minuten. Ondertussen investeren de Westeuropese groepen verder in diversificatie. Eind 1991 kondigde Olivier Lippens, gedelegeerd bestuurder van Suikergroep, een joint-venture aan met zetmeelspecialist Amylum uit Aalst. De jonge vennootschap wil cichoreiwortels verwerken tot inuline, een natuurlijk voedingsmiddel dat rijk is aan fructose. Zo wordt een nieuwe natuurlijke zoetstof geleverd aan de voedingsindustrie. Komt er binnenkort naast het bietentransport ook een cichoreitrein?



Andrew's Fruit Wharf

bananenexpress naar het Oosten



Sinds begin 1993 komen de activiteiten op de nieuwe Andrew's Fruit Wharf aan het noordelijk insteekdok in Zeebrugge op kruissnelheid. Wekelijks leggen drie zeeschepen aan. Tijdens het eerste werkjaar brengen ze waarschijnlijk 350.000 ton bananen, ananas, papaya's en meloenen uit Latijns-Amerika aan land. Wellicht vertrekt zowat 15% van de vracht landinwaarts per spoor.

Het verse fruit, voornamelijk bananen verpakt in dozen, wordt gestapeld in Interfrigo-wagens. De waar verdraagt immers geen extreme warmte of koude. In de koelwagens wordt de temperatuur permanent op 14 ° C. gehouden. Omdat de belangrijkste klanten te vinden zijn in Oostenrijk en Duitsland - de grootste consument van bananen ter wereld - kunnen heel wat wa-

gens meteen mee met de "bananenexpress". Zij rijden naar Mechelen-Muizen, waar de treinen samengesteld worden met wagens van diverse overslagbedrijven uit Antwerpen en Zeebrugge. De volgende morgen zijn de vruchten al op hun bestemming in Noord- en Zuid-Duitsland.

Een ander deel gaat via "gespreid vervoer" naar Oostenrijk, Tsjechië, Slowakije en Scandinavië. De wagens worden naar Merelbeke geleid, waar ze aangehaakt worden aan rechtstreekse treinen naar bijvoorbeeld Wien-Süd en Bratislava.

Origineel laadconcept

Niet het overslagbedrijf, maar de klant beslist of het landtransport per spoor of over de weg gebeurt. Andrew's Fruit Wharf stelt de nodige infrastructuur ter beschikking. Een spoor loopt dwars door de nieuwe loods, zodat de koelwagens op elk tijdstip droog geladen kunnen worden. Bij het uittekenen van een tweede, geplande loods hield het bedrijf eveneens rekening met een spoor aansluiting.

De overslag zelf gebeurt volgens een nieuw, origineel systeem. Bananen komen los of op palletten gestapeld toe. Eens uit het schip gehesen, rolt de vracht automatisch naar een depalettiserings- en herpalettiseringsmachine. Daar worden de dozen gestouwd volgens de vereisten en op het laadbordformaat dat de klant wenst. Dit volautomatische systeem verwerkt dagelijks 120.000 dozen tussen 6 en 22 uur.

Met dit bijzonder snelle stouwsysteem heeft Andrew's Fruit Wharf een sterke troef in handen. Als nieuwkomer in de sector moet het

immers opboksen tegen de ervaring van de gevestigde concurrenten. De andere troef is de Zeebrugse haven, waar zeeschepen snel (en dus goedkoop) kunnen aanleggen. Voeg daar ook nog de ligging middenin Europa aan toe met snelle uitvalsroutes naar het "hinterland". Als joker wordt het logistiek beheer ingezet. Via streepjescode worden stock en vervoer feilloos opgevolgd.

Van kolen tot bananen

Andrew's Fruit Wharf rees pas in de zomer van 1992 uit de steigers. De 6.000 m² grote loods werd gebouwd op het voormalige terrein van de Zeebrugse Behandelingsmaatschappij (ZBM), die verhuisde naar het zuidelijk insteekdok. Eigenlijk neemt de fruitkade de plaats in van een zusterfirma. Beide behoren immers tot Sea-Invest, de groep rond Philippe van de Vyvere.

De groep heeft zich gespecialiseerd in overslag en transport van bulkgoederen. Ertsen en kolen vormen nog altijd de kern van de activiteiten. Met de Zeebrugse fruitterminal zet hij een eerste stap in een andere richting. Uitgangspunt was echter niet een zoektocht naar diversificatie, maar een opportuniteit op een stevige groeiemarkt. In de terminal werd 400 miljoen frank geïnvesteerd, een duidelijke uiting van het vertrouwen in de nieuwe telg. ■

Koelwagens brengen de bananen snel naar de klanten, zowel in Duitsland, Zwitserland als Scandinavië.

