

4
Bibliotheek
Proefstation
Naaldwijk

A

1

K

94

PROEFSTATION VOOR DE GROENTEN- EN FRUITTEELT ONDER GLAS,
TE NAALDWIJK.

Verslag van een bezoek aan enkele verzendplaatsen van tuinbouwprodukten
naar Engeland op 23 en 24 Augustus 1954.

door:

P.A.Kruijk,

R.v.d.Zande.

VERSLAG VAN EEN BEZOEK AAN ENKELE VERZENDPLAATSEN VAN TUIN-
BOUWPRODUCTEN NAAR ENGELAND OP 23 EN 24 AUGUSTUS 1954.Inleiding.

Als onderdeel van haar taak heeft de Rijkstuinbouw-voorlichtingsdienst, naast de vele onderwerpen op cultuur-technisch terrein, ook steeds een levendige belangstelling voor de problemen welke verband houden met de verpakking, verzending en afzet van tuinbouwproducten. Voorheen vonden in dit verband meerdere proefzendingen naar overzeese afzetgebieden plaats.

De belangstelling werd dan ook gewekt, toen op de van 10 - 14 Augustus te Naaldwijk gehouden Westlandse Handels-tentoonstelling contact verkregen werd met de aldaar vertegenwoordigde Stoomvaart Maatschappij "Zeeland" uit Hoek van Holland. Hierbij kwam naar voren, dat de verpakking, v.n.l. van druiven en tomaten, zoals deze werden aangeboden ter verscheping bij voornoemde Mij, in een groot aantal gevallen veel te wensen overlaat.

Uit een op 17 Aug. d.a.v. gehouden bespreking tussen de Heer J.F. Mierckx van de Mij "Zeeland" en ondergetekenden kwam naar voren, dat vooral het aanbieden van ongebundelde kistjes bezwaren heeft, zowel voor de vervoersmaatschappij als voor de betreffende exporteurs. Als belangrijkste nadeel werd genoemd het aanzienlijke tijdverlies dat bij het inladen van ongebundelde kistjes ontstaat. Afgesproken werd, dat ondergetekenden zich op korte termijn persoonlijk van de gang van zaken op de hoogte zouden stellen en als de bevindingen hiertoe aanleiding zouden geven, door publiciteit verbetering trachten te bereiken.

Onderzoek op het veilingterrein.

Om te veren goed georiënteerd te zijn omtrent het juist bundelen van de kistjes, werd in de morgen van 23 Augustus een bezoek gebracht aan de loods van M. Valstar en Oe op het terrein van de Veiling Naaldwijk. Men was daar juist bezig met het verpakken van tomaten. Zoals de tomaten door de



Foto 1.

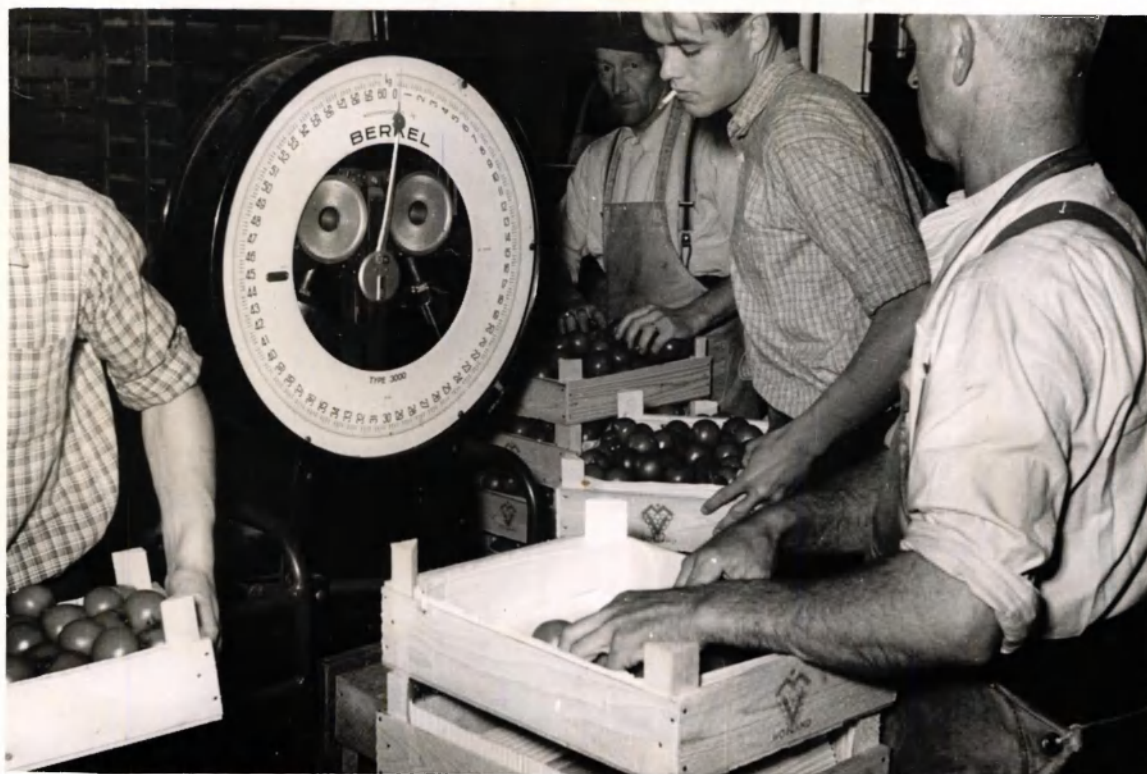


Foto 2.

telers worden aangevoerd, n.l. in één- of meermalige kisten met een inhoud van 12 1/2 kg vindt de export naar Engeland weinig plaats. Vrijwel alle exporteurs pakken de tomaten over in eenmalige kistjes, waarbij een inhoud wordt aangehouden van 5 kg of ook wel van 12 Engelse ponden (pl.m. 5.44 kg) en soms een Stone (14 Engelse ponden of 6,35 kg), (Foto 1. en 2.). In alle gevallen komt over de kistjes een dekvel, waarop het handelsmerk van de exporteurs en soms gegevens over de inhoud vermeld staan, (foto 3.) De kwaliteit en uitvoering van de gebruikte dekvelen is zeer verschillend. In diverse gevallen is het papier envoldoende dik en stevig terwijl ook de opdruk, wat kleur en vorm betreft, soms aesthetisch niet verantwoord is. Er komen dekvelen voor, die een groter of kleiner cellofaanvenster hebben waardoor de inhoud goed te zien is. Mits voldoende stevig gelijmd verdienen laatstgenoemde dekvelen uit attractief oogpunt beziens de voorkeur.

Het overpakken en opnieuw wegen van de tomaten geschiedt zeer snel en toch juist en voldoende nauwkeurig. Hetzelfde kan gezegd worden van het aanbrengen en vastnieten van het dekvel, (foto 4). Druiven, geschikt voor export worden in eenmalige kistjes aangevoerd, doch worden



Foto 3.



Foto 4.



Foto 5.

niet overgepakt. Wel wordt, als dit niet reeds door de telers bij de oogst gedaan werd, door bepaalde exporteurs, celstofwatten tussen de trossen aangebracht. Uiteraard verdient het eerste de voorkeur. Ook deze kistjes met druiven worden door een dekvel afgedekt.

Werden vroeger de kistjes steeds zonder meer overzee gezonden, reeds verschillende jaren is het de gewoonte van bepaalde exporteurs de kistjes z.g. te bundelen. Hierbij worden 3 kistjes, die reeds van een dekvel voorzien zijn, op elkaar geplaatst. Dit stapeltje wordt afgedekt met een houten kratdeksel en door middel van twee ijzerdraden, die om de langste zijden van de kistjes worden geslagen, bevestigd. Dit geschiedt met behulp van een eenvoudige hecht-machine; foto 5. Hier en daar zijn wel grotere en ingewikkelder apparaten in gebruik, doch deze hebben alleen het voordeel sneller te werken.

Omdat van exporteurszijde nogal eens gehoord wordt, dat men graag zou bundelen, maar hiervoor de tijd ontbreekt werd een verantwoord aantal tijdmetingen verricht. Dit werd gedaan bij het bundelen van de kistjes met een van de eenvoudigste apparaten. In het betreffende geval werden de kistjes steeds 3 hoog op de paktafel van de loodsknecht neergezet en na het bundelen verwijderd. Hierbij bleek de gemiddelde tijd per bundeling 16 sec. te bedragen. De langste tijd die voor één bundeling gemeten werd was 21 sec. De kortste tijd 11,5 sec. Per uur is het dus mogelijk 225 bundels of 675 kistjes te behandelen.

Voor al de laatste tijd komt het nogal eens voor, dat er gebundeld wordt, zonder gebruik te maken van een houten deksel. Hierbij komen de draden juist vóór de pootjes van het bovenste kistje; foto 6. De snelheid van werken bij het bundelen wordt door deze wijze van werken niet beïnvloed.

Het transport vanaf de exporteursloods naar de verzendhaven vindt vrijwel steeds per vrachtauto plaats.

Bij de verzendhaven.

Te Hoek van Holland werd, na weer contact opgenomen te hebben met de Heer Dierckx van de Mij "Zeeland", een bezoek gebracht aan de plaats waar het U.G.B. controle op



Foto 6.



Foto 7.



Foto . 8.

de te verzenden producten uitvoerend; foto 7. Evenals op andere haven- en grenskantoren vindt ook hier de normale exportcontrole plaats. Door het nemen van steekproeven, waarbij gelet wordt op kwaliteit, sortering en gewicht, wordt nagegaan of de producten voor export geschikt zijn. Hierbij viel op, dat gezien de zeer hoge prijs van de C-sortering bij tomaten, het percentage bovenmaatse vruchten per kistje nogal hoog was. De mening van de aanwezige medewerkers van het U.C.B. omtrent het bundelen, was unaniem: Het bundelen is voor transport overzee noodzakelijk!

Bij het laden, dat hier met behulp van een tweetal kranen wordt uitgevoerd, worden de kistjes op een platform geplaatst, dat later met een viertal kettingen aan de kranen kan worden bevestigd; foto's 8, 9 en 10. Op dit platform worden per keer 144 tot 150 kistjes geplaatst. Het grote tijdsverschil tussen het laden van gebundelde en ongebundelde partijen viel hier sterk op. Gemiddeld werd voor het laden van 144 gebundelde kistjes een tijd van 1 min. 45 sec. opgenomen. De langste tijdsduur, die werd opgenomen was 1 min. 53 sec., de kortste 1 min. 36 sec., terwijl met 4 man tegelijk werd geladen. Met hetzelfde personeel bedroeg de gemiddelde tijd voor het laden van 144



losse kistjes 4 min. 21 sec. De langste tijdsduur was 6 min. en de kortste 3 min. 26 sec. Uitgaande van het gemiddelde duurt het laden van een kraanlast ongebundelde 2 min. 36 sec. langer dan het laden van gebundelde partijen, of in procenten uitgedrukt 248,5 %. (Foto's 11, 12, 13 en 14).

Het gevolg hiervan is, dat bij het laden van de dagboot, waarbij de te verzenden partijen voor het merendeel eerst het laatste uur worden aangeboden, niet alle partijen steeds kunnen worden verladen. Er moet rekening mee worden gehouden, dat bagage, bederfelijke waar, auto's van passagiers, enz., steeds voorrang hebben. Uiteraard geschiedt het laden van groenten en fruit economisch gezien het gemakkelijkst als de verzendeenheden van alle aangeboden partijen uniform zijn. Het laden op de kade en het lossen in het ruim neemt dan vrijwel een gelijke tijdsduur in beslag, zodat dan aan beide zijden van de kraan regelmatig kan worden doorgewerkt. Is evenwel een kraanlast ongebundelde kistjes geladen en volgt hierop een gehele of gedeeltelijke last van gebundelde kistjes, doordat b.v. met een andere partij moet worden begonnen, dan moet het personeel op de kade wachten, omdat de last in het ruim nog niet uit-



Foto 11.

№ 1005

Foto 12.



Foto 13.



Foto 14.



Foto 15.



Foto 16.



Foto 17.

uitgeladen is. Hetzelfde geschiedt op de boot, als het omgekeerde het geval is.

Als de partijen gebundeld zijn kan de totale te verscheppen hoeveelheid in het laatste uur voor het vertrek aanzienlijk groter kunnen zijn, dan bij de aanvoer van ongebundelde partijen. Volgens de deskundigen van de Mij "Zeeland" is het meerdere malen voorgekomen, dat hierdoor belangrijke partijen werden uitgescheept en dus niet verladen konden worden, wat een beduidende schadepost voor de exporteur betekent.

Bovendien is opgevallen dat het aantal beschadigde dekvelen vóór de verscheping reeds zeer hoog is; foto's 15, 16 en 17. Een geringe beschadiging treedt vaak reeds op als gevolg van het vervoer per auto naar de haven. De kaden, die vaak aan sterke wind blootgesteld staan, vergroten soms de schade aanzienlijk. Het gebeurt meermalen, dat alle dekvelen van de bovenste kistjes door rukwinden vanachter het schip, tijdens het zweven door de lucht werden afgerukt. Het euvel van beschadigde dekvelen treedt vooral op bij de ongebundelde kistjes. De kistjes, gebundeld zonder deksel hebben er iets minder van de lijden, terwijl de met houten deksel gebundelde kistjes vrijwel geen hinder ondervinden. Behalve op de juiste wijze bundelen is het dus mede van belang, dat de gebruikte dekvelen van goede kwaliteit zijn.



Foto 18.



Foto 19.



Foto 20.



Foto 21.

Op de kade was de gelegenheid het laden te zien van de container, die beschikbaar gesteld wordt door de British Railways. Deze containers zijn van hout en vrij plat en uitneembaar of opklapbaar geconstrueerd. Voor zover kon worden nagegaan worden in deze containers steeds gebundelde kistjes verladen. De laadcapaciteit is dan 48 bundels van 3 kistjes en 12 bundels van 2 kistjes, totaal dus 168 kistjes. (Foto's 18, 19 en 20.) In verband met het aanbrengen van de beschermbeugels (zie foto 18), mag het oppervlak niet gelijk zijn. Om toch de maximum laadcapaciteit te benutten worden een aantal bundels van 2 kistjes mee verladen.

Na het vullen wordt een container afgedekt door brede stroken golfcarton, die aan de zijden worden vastgeniet; foto's 21 en 22. Op diverse plaatsen worden aan de container etiketten met het opschrift "Grapes" aangebracht. De aldus gesloten container wordt aan boord gebracht. Bij regenweer wordt dadelijk na het inladen en anders direct bij het lossen een dekzeil aangebracht. Dit zeil blijft op de container totdat deze op de plaats van bestemming wordt uitgeladen. De indruk werd wel verkregen, dat verschepping vooral van druiven, in containers vrijwel ideaal is. Het



Foto 22.



Foto 23.

product behoeft niet meer kist voor kist te worden in- of uitgeladen, waardoor het vrijwel niets te lijden heeft.

Er was geen gelegenheid nader kennis te maken met de wijze van verladen van de metalen U.C.B. containers. Als evenwel met zorg geladen wordt, dan kan ongetwijfeld ook deze container zeer nuttig zijn.

In het scheepsruim.

De voor goederenverzending geschikte ruimten in de schepen van de Mij "Zeeland" zijn beperkt van inhoud en niet hoog. Dit heeft het voordeel, dat de lading beter kan worden gestuwd. Het in de ruimten werkende personeel is voldoende in aantal en geroutineerd in het verladen. (Foto's 23 en 24). Ook hier bleek, dat het lossen van de gebundelde kistjes even snel ging als het laden op de kade. Hoewel wij ons op dit terrein niet deskundig beschouwen, werd de indruk verkregen, dat ook het stuwten, zeker tegen de schuin oplopende wanden in de kop van het schip, solider kan worden gedaan met de veel zwaardere bundels, dan met de lichte kistjes.

Naast het tijdsvoordeel dat dus ook in het ruim een



Foto 24.



Foto 25



Foto 26.

belangrijke rol speelt komt hier ook het behoud van de kwaliteit naar voren. De manier van werken van het bootwerkerspersoneel is uit de aard van de zaak zodanig, dat het vrijwel niet te voorkomen is, dat de kwaliteit, vooral bij een product als de druif in meerdere of mindere mate lijdt. Bundels worden steeds naar hun plaats in het schip gedragen, terwijl ongebundelde kistjes, die óók door door te geven op hun plaats moeten komen, gemakkelijk "geworpen" worden, wat uiteraard met schokken gepaard gaat. Foto 25. Uitdrukkelijk willen we vaststellen, dat dit niet als verwijt geldt aan het adres van het betreffende personeel. De aard van hun dagelijks werk en de, zeker bij losse kistjes te geringe omvang, van de verzendenheid, geven hiertoe alle aanleiding. Valt de vervoerders niets te verwijten, de aanbidders, dus in dit geval de exporteurs, dienen te zorgen dat het product in een zodanige verpakking wordt afgeleverd, dat de niet te voorkomen invloeden van het vervoer hierbij geen rol spelen.

Gelet werd op de zeer goede luchtventilatie in elk van deze ruimen. Vanuit diverse plaatsen aan het plafond kan de lucht in de ruimte worden weggezogen en (of) verse lucht werden toegelaten. In hoeverre dit op natuurlijke of geforceerde wijze plaatsvindt is niet bekend.

De gevulde containers worden direct met behulp van een kraan op de blijvende plaats in het ruim neergezet.

Het lossen te Harwich.

Het tijdstip van aankomst te Harwich is niet steeds gelijk. Volgens opgaven kan dit variëren van 17.45 tot 19 uur. Vrijwel direct na aankomst wordt begonnen met lossen. Het spreekt vanzelf dat auto's van passagiers en bepaalde andere goederen voorgaan. Ook bleek in dit geval, dat de containers voorrang hebben voor de losse producten. Deze worden direct op open wagons gedeponseed.

Het tijdstip waarop dus met het lossen van groente en fruit kan worden begonnen is vrij laat. In het algemeen is er op de dag van aankomst niet meer dan pl.m. 2 uur gelegenheid om te lossen, daar de werkploegen na 10 uur s'avonds niet werken. Hoewel er ruim voldoende personeel aanwezig is, is het tempo waarin wordt gelost zeer traag. Be-



Foto 27.



Foto 28.



Foto 29.

vendien viel het op, dat er door allerlei futiliteiten aan beide zijden van de kraan, vrij veel tijd verloten gaat. In dit licht bezien moet het bundelen ook zeer gewenst worden geacht. Voor producten, die snel in kwaliteit achteruit gaan, als druiven en tomaten, is het nadelig als zij niet op de dag van aankomst naar de bestemming kunnen worden vervoerd. Wat dezelfde avond wordt gelost gaat per nachttrein door en kan dan gemakkelijk de markt, die vroeg in de morgen begint, bereiken. Wat niet meer kan worden gelost blijft in de boot tot de volgende morgen en komt dus altijd voor de markt van die dag te laat op de plaats van bestemming.

Hoewel dit niet geheel te vergelijken is menen wij toch te moeten vaststellen, dat het arbeidstempo, afgezien van de verliezen door wachten, op $1/3$ van dat te Hoek van Holland kan worden geschat. Voor het laden (foto's 26, 27, 28 en 29) van een kraanlast van 48 bundels, ongerekend tot 3 man, was gemiddeld 6 min. 1 sec. nodig. Voor het laden van 144 losse kistjes met 3 man was de gemiddelde tijd 12 min. 3 sec. Er kwamen hierbij nog ladingen met losse kistjes voor, die ruim 17 minuten in beslag namen.

Hoewel het verschil niet zo groot is als in Nederland ($2 \frac{1}{2}$ X) is toch ook hier voor het lossen van ge-



Foto 30.

bundelde partijen slechts 50% van de tijd nodig, die voor het lossen van ongebundelde kistjes moet worden gebruikt. Veilig kan dus worden gezegd, dat het lossen 2 keer zo vlug plaatsvindt als wordt gebundeld.

Het lossen van de boot en het laden van de producten in de wagons geschiedt hier door personeel van de British Railways. Het trage arbeidstempo komt hier een zorgvuldige behandeling van het product ten goede. Het laden in de speciale, zeer kleine wagons (Foto 30) vindt eveneens zorgvuldig plaats. Open blijvende plaatsen worden met stro opgevuld op verschuiving van de stapels of kistjes te voorkomen.

In het algemeen kan worden opgemerkt, dat met deze reis de inzichten op bepaalde punten betreffende de verpakking en het transport van tuinbouwproducten, aanzienlijk verruimd zijn al kunnen uiteraard van een enkele reis geen definitieve en volledig vaststaande indrukken worden verkregen.

De ruime gastvrijheid van de Mij "Zeeland" en de prettige omgang met het personeel, zowel aan de wal als op de boot, hebben in belangrijke mate tot het verkrijgen van juiste en zoveel mogelijk volledige gegevens bijgedragen.

CONCLUSIE.

1. Het komt gewenst voor de kwaliteit van de dekvelen op de verzendkistjes te verbeteren.
2. Het bundelen van (3) kistjes met een houten deksel is noodzakelijk om:
 - a. de kwaliteit van het product tot de afzetmarkt te handhaven;
 - b. te bevorderen dat het laden en lossen sneller kan geschieden, waardoor uitschepen wordt voorkomen;
 - c. het uiterlijk van de verpakking niet te ontsieren door gescheurde en verwaaide dekvelen;
 - d. diefstal en beschadiging tegen te gaan.
3. De vraag rijst of de bevoegde instanties het met deksel bundelen voor transport overzee niet bindens dienen voor te schrijven.
4. Het gebruik van containers is zeker voor druiven ideaal. Bevordering van het gebruik hiervan is wenselijk.

Naaldwijk, 4 September 1954

P.A. Kruyk en
R. v.d. Zande.