

La Cellulose des Ardennes:

Het aanmaken van cellulose startte in 1964 heel gezapig met één produktielijn. In 1971 was er reeds een tweede lijn operationeel en de produktie werd meer dan verdubbeld dank zij aangebrachte verbeteringen gepaard aan de opgedreven capaciteit van de hele fabriek.

Het doel van ons bezoek was niet het fabricatieprocédé of de installatie zelf onder de loep te nemen.

De aanvoer van de grondstof en de afvoer van de cellulose waren voor ons belangrijk; dus het transportprobleem waarin de spoorweg naast de andere vervoerders een rol kan spelen.

De aanvoer: hout

De trein zorgt voor de aanvoer van fuel en chemische produkten naar Harnoncourt en speelt een rol in de houtbevoorrading. Een verantwoordelijke van dit departement verduidelijkte één en ander.

De fabriek verbruikt vooral nevenprodukten van de houtvesterij zoals brandhout. De zagerijen leveren houtafval of ontschorste stamdelen die niet meer kunnen verzaagd worden voor fijn werk. Een groot deel van de houtaanvoer komt recht uit het bos waar de houthakkers met geperfectioneerde werktuigen hun produktie de laatste decennia gevoelig hebben opgedreven.

Vroeger leverde men het brandhout in stukken van 1 meter, vandaag de dag worden stammen met een diameter van maximaal 50 centimeter gezaagd op 2 meter.

10 à 15 jaar geleden vervoerde de spoorweg de stammen in stortwagens die met behulp van een

kraan op de spoor aansluiting gelost werden. Thans heeft het geen zin meer stortwagens of wagens met kleine afmetingen te gebruiken: de weinig voordelige bevrachting bij dergelijk materieel zou de spoorweg alle kansen voor het houtvervoer ontnemen.

Voor de bevoorrading van de fabriek dacht men nooit verder te moeten zoeken dan in een straal van 150 à 250 kilometer, maar brandhout wordt schaarser en schaarser. Er heeft zich een particuliere markt ontwikkeld die floreert.

Terzelfdertijd zijn de behoeften van de fabriek sterk toegenomen. Vandaar dat men het hout dat beantwoordt aan de produktiecriteria van La Cellulose des Ardennes verder moest gaan zoeken.

In 1980 was men zelfs verplicht eucalyptus aan te kopen, de houtmarkt was erg gespannen. De marktsaturatie dreef de prijzen derwijze de hoogte in dat La Cellulose om de toestand te sànneren hout invoerde wat in normale tijden duurder zou uitgevallen zijn, maar tijdelijk onder de prijs van het hout uit eigen streek lag.

Vrachtwagen of trein?

De bevoorradingbronnen zijn wisselvallig en dat heeft een weerslag op het transportbeleid. Binnen een straal van 250 km biedt de vrachtwagen zeker voordelen: de wegvoerder laadt het hout aan de rand van het bos en doet deur-aan-deur-vervoer; hij aanvaardt het tariefniveau voorgesteld door de fabriek want zijn niet betaalde ledige retourrit zal zijn winstmarge niet buitensporig aanvreten.

Eens boven de 250 km-grens stijgt de prijs van het wegvervoer, de ledige rit begint door te wegen.

Hier wordt de spoorweg een gelidig alternatief als hij zijn aanbod kan aanpassen aan de verlangens van de klant. M.a.w. aangepast materieel ter beschikking stellen derwijze dat de voordeligste tarieven kunnen toegepast worden.

Daarvoor zijn grote wagens nodig met hoog laadvermogen en die geschikt zijn voor het horizontaal vervoer van de 2 meter lange stammen. De SNCF bezit een dergelijke wagen, genummerd R57, van 18,5 m lengte, met een laadvermogen van 54,5 ton en uitgerust met laterale rongen die maar één meter van elkaar verwijderd zijn.

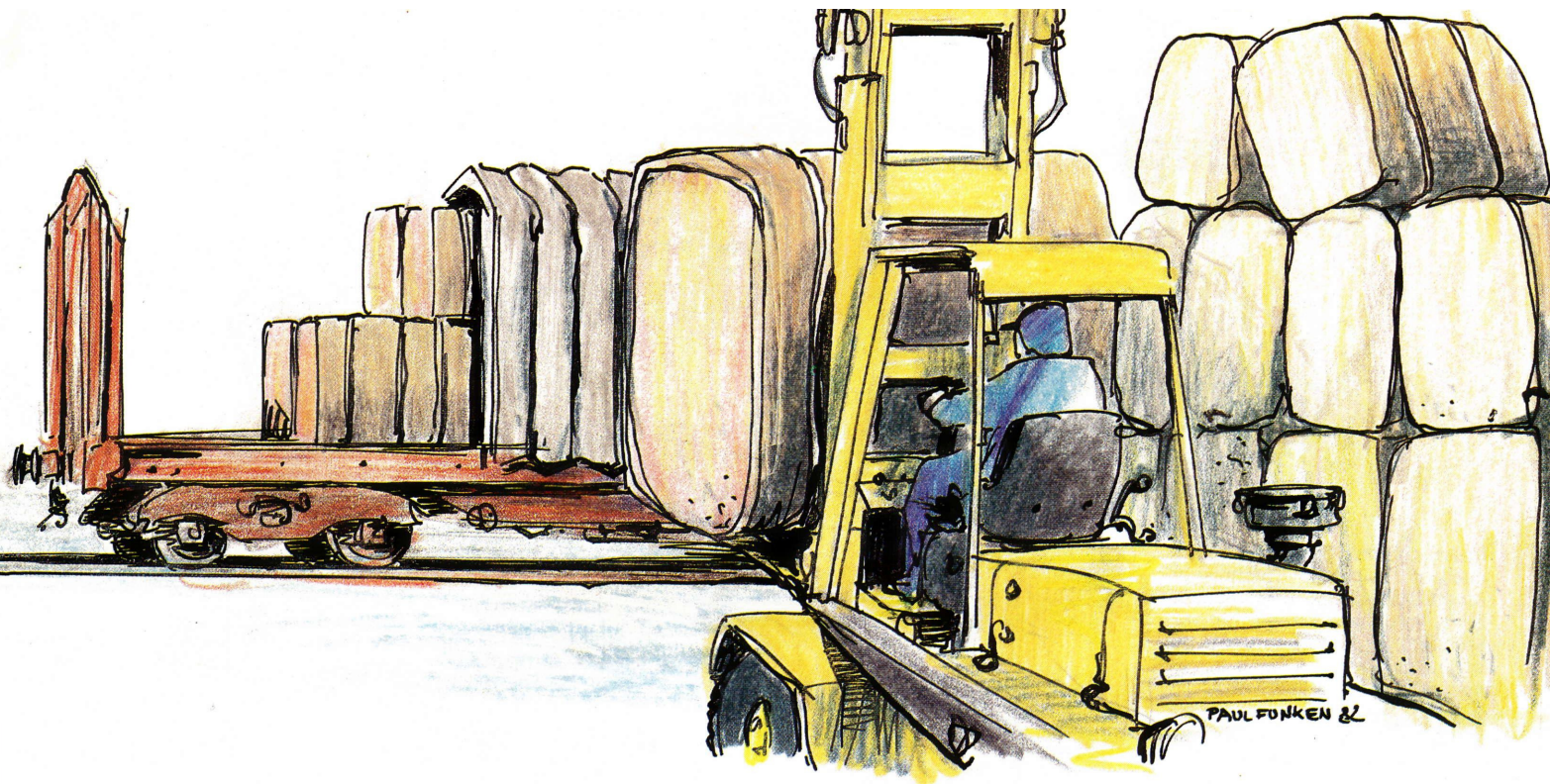
De beschikbaarheid van dergelijk materieel, de voordelige bevrachting voor 50 ton en de aanpassing van de rotatie aan de klimatologische omstandigheden (die het werk in het bos bepalen) kunnen in zekere mate de aankoopstrategie van de cellulosefabriek beïnvloeden.

Hier heeft het spoor zijn troeven. Het is competitief op lange afstand; in de winter als slechte weersomstandigheden het werk verhinderen heeft het een stapje voor, en onder tariefhoogpunt is het voordelig als de wagens aangepast zijn aan de aard van de goederen, zelfs indien men rekening houdt met een bijkomend vervoer van het bos naar het station en met de laadverrichting aldaar.

Wisselvallig

De resultaten van de laatste jaren geven een idee van de samenwerking met het spoor voor de hout-

Papierdeeg noemt men ook cellulose. Het hoofdbestanddeel van deze materie bestaat uit hout, wat verklaart waarom cellulosefabrieken steeds ingeplant zijn in bosrijke streken. Zo is de fabriek "La Cellulose des Ardennes", de belangrijkste producent van deeg met korte vezel in het Europa der 10, gevestigd te Harnoncourt in het uiterste punt van Zuid-België vlakbij de Franse grens.



Mutatie van het spoor

bevoorrading van La Cellulose des Ardennes.

	Totale aanvoer	Aandeel spoor
1979	680.000 t	6.800 t
1980	735.000 t	80.850 t
1981	710.000 t	56.800 t

Voor 1982 voorziet men een verkeer van 80 à 90.000 ton per spoor.

Een analyse van de verkeersschommelingen leert ons dat bij een dalende vraag het aanbod in een kleine straal omheen de fabriek goed is, maar dat is dan nadelig voor het spoorvervoer. Dat was zo in de jaren 76 tot 78: met de moeilijk te lossen kleine stortwagens kon de spoorweg bijna geen enkel verkeer verwerven. In 1979-80 was er de plotse crisis en La Cellulose des Ardennes koopt, zoals gezegd uitzonderlijk eucalyptus aan in Portugal. Op dat ogenblik kon het spoor goede diensten bewijzen en het verkeer nam toe. Terzelfdertijd verschijnt de R57-wagen op het toneel die nieuwe perspectieven opent. Er is onmiddellijk resultaat, het verkeer neemt toe (ook de prognoses worden optimistischer).

Het vervoer van hout is heel specifiek. Het spoor zou er opnieuw het initieel aandeel van 15% moeten kunnen in verwerven. Dat zou zeker niet mis zijn, als men weet dat er te Harnoncourt jaarlijks 700.000 ton aangevoerd wordt.

De afvoer: cellulose in balen

Het spoorandeel bij de afvoer is groter dan bij de aanvoer. De omstandigheden zijn verschillend. Bij de actuele productiecapaciteit van ongeveer 200.000 ton per jaar verstuurt La Cellulose tegen een gemiddelde van 22 werkda-

gen per maand, dagelijks 30 ladingen van 25 ton. (Wij nemen 25 ton als referentiegewicht omdat het overeenkomt met de gemiddelde lading van een spoorwagen of een grote vrachtwagen). Een kwart van de productie is bestemd voor eigen land en wordt via de weg vervoerd, de rest is export. Frankrijk, Nederland, West-Duitsland en Zwitserland zijn de grote afnemers. Het aandeel van de trein in het internationaal verkeer, dat de helft bedroeg midden der zeventiger jaren, is nu gevoelig afgenomen.

	Totale produktie	Aandeel spoor
1979	189.000	44.000
1980	175.000	40.500
1981	181.000	22.000

Hoe kunnen we dat verklaren? De kopers van cellulose willen geen voorraad aanleggen, om de kosten te drukken en om de nogal wisselvallige markt op de voet te kunnen volgen. Daardoor is het vormen van volledige treinen uitgesloten; een levering van 500 ton behoort reeds tot de uitzonderingen.

Daarbij komt nog dat er slechts één Belgische klant van La Cellulose op het spoorwegnet is aangesloten en dat de fabriek het principe van de snelle levering huldigt. Een snelle levering - de dag na de bestelling - die in het gedrang komt met afzonderlijke wagens rekening houdend met een bijkomende los- en laadverrichting bij aankomst in de meeste gevallen.

Op internationaal vlak bepaalt de koper bijna altijd de transportwijze. De Nederlandse groep KNP bijvoorbeeld organiseert zelf haar eigen vervoer om ledige ritten te vermijden: dat doet het afvoercijfer via de weg sterk stijgen.

Optimaal gebruik van de laadgrens

Net zoals bij de aanvoer stelt zich hier ook het capaciteitsprobleem van de wagen. De ideale afvoervagen is de Franse R20 van het type "débach vite". Hij heeft een groot laadvermogen, een geschikte vrije hoogte voor de cellulosebalen en een praktisch beschermingssysteem voor de goederen: het dekkleed glijdt over een metalen frame wat veel sneller gaat dan het opspannen en vastspinnen van het dekkleed bij een stortwagen.

Een gesloten wagen? Ja en neen; de vrije hoogte is bij lading onvoldoende om hetzelfde rendement te bekomen en de vorkheftrucks van de fabriek zijn te hoog om binnen te rijden.

Een programma opstellen gebaseerd op het wagentype R20 is niet makkelijk: om goed te zijn zou men over een eigen wagenpark moeten beschikken maar deze investering is niet gerechtvaardigd gelet op de hoeveelheden die zonder overslag van eind tot eind kunnen afgevoerd worden.

Een oplossing werd gevonden voor de lange-afstand-export, nl. de container. Containers geladen te Harnoncourt worden naar de terminal van Athus gebracht vanwaar ze per trein naar de havens sporen. Het ei van Columbus voor de overzeese verzendingen maar niet voor het continentaal vervoer. Want evenals de gesloten wagen biedt de container geen optimaal gebruik van de laadgrens voor een zo licht product zoals cellulose.

Het is wel nuttig aan te halen dat voor het internationaal verkeer zowel bij aan- of afvoer de

N.M.B.S. sterk afhankelijk is van de buurnetten qua beschikbaarheid van hun wagens en qua tarifaire politiek. Het hout komt vooral uit Frankrijk en de wagens die het vervoeren zijn Frans; dus is de houding van de SNCF sterk bepalend.

Voor de afvoer naar Frankrijk, Zwitserland en Duitsland zijn de Belgische trajecten eerder beperkt; ook hier hebben de buurnetten de bevrachting in handen. In de 22.000 ton vervoerd per spoor in 1981 zitten ongeveer één derde Nederlandse bestellingen en dat betekent heel wat rekening houdend met de toegepaste Hollandse vervoerspolitiek.

"We zouden graag meer per spoor vervoeren", zeggen onze gesprekspartners verantwoordelijk voor de aan- en afvoer. Het was er hen duidelijk niet om te doen zich te verontschuldigen voor de huidige transportsituatie. Zij waren oprecht en erkenden dat het wegvervoer niet altijd voldoende schenkt: de onvermijdelijke programmatie van het vervoer is er niet noodzakelijk makkelijker dan met het spoor.

Ons besluit: De papiersector muert en de spoorweg, eveneens in volle evolutie, heeft er alle belang bij om in het kielzog te blijven.

Eén technische verbetering kan leiden tot een succesvolle commerciële aktie voor een bepaald verkeer.

De particuliere spoor aansluiting, die tot dit technisch domein behoort, is één van de delicate punten van het probleem. Maar niets zegt dat er geen andere succesvolle oplossingen uit de bus kunnen komen.