

PAPIERFABRIEKEN VAN BELGIE



In een vorig nummer hebben we de transportproblematiek van "La Cellulose des Ardennes" toegelicht. Deze celluloseproducent, gelegen in de bosrijke streek van de Gaume, werkt zowel voor de aanvoer van het hout als voor de afvoer van het basisproduct voor de papierindustrie, op vlotte manier met de trein en met de vrachtwagen.

Nu gingen we ook een logisch kijkje nemen bij de Papierfabrieken van België, afdeling Langerbrugge, om te vernemen hoe de grootste Belgische producent van kranten- en magazinepapier zijn transportprobleem aanpakt.

In de Gentse kanaalzone

De N.V. Papierfabrieken van België heeft haar maatschappelijke zetel te Brussel. De belangrijkste activiteit van de vennootschap situeert zich evenwel te Langerbrugge, ongeveer 125.000 ton krantenpapier en 125.000 ton magazinepapier rollen er jaarlijks uit de produktiemachines. De andere activiteiten van de maatschap-

pij situeren zich op drie vlakken:

- de transformatie en vervaardiging van complexen voor verpakking ("flexible packaging" voor voedingswaren waar papier gecombineerd wordt met bijvoorbeeld aluminium of plastic);
- de groothandel in papieren afkomstig van de eigen Belgische en Franse productie en van de aandeelhoudende Duitse maatschappij Feldmühle;
- het waarnemen van de vertegenwoordiging van andere papiermerken. De vennootschap is door een technisch en financieel akkoord verbonden met de Duitse papierproducent Feldmühle die 30% van de aandelen bezit. Evenveel aandelen zijn in handen van de Generale Bankmaatschappij en 40% van de aandelen wordt verhandeld op de beurs.

De vraag dringt zich op waarom de papierproducent in de Gentse kanaalzone werd ingeplant en niet in een bosrijke streek? De redenen waren toen, eind der twintiger jaren, drieërlei:

- de fabriek werd samen met de

nabijgelegen electriciteitscentrale opgetrokken omdat ze een grote afnemer zou zijn van elektrische energie en van stoom om houtslip te vervaardigen;

- het onontbeerlijke hout werd ingevoerd met schepen uit voornamelijk Finland en Rusland;
- Langerbrugge situeert zich midden een belangrijke verbruikcirkel. In een straal van enkele honderden kilometer liggen Brussel, Amsterdam en Rijsel. Dat zijn grote papierafnemers en de centrale ligging is voordelig voor de regelmatige bevoorrading van de drukpersen.

Houtaanvoer per spoor

Om een jaarproduktie van 250.000 ton te verzekeren op de drie papiermachines, (één machine heeft een lengte van meer dan 100 meter en produceert een papierblad van 6 meter breed tegen een snelheid van 54 km/u) heeft Langerbrugge volgende grondstoffen nodig:

- 500.000 stères fijnspar voor het vervaardigen van houtslip;

100.000 TON HOUT PER SPOOR TE LANGERBRUGGE

- 50.000 ton oude kranten en tijdschriften aangevoerd per vrachtwagen afkomstig van diverse binnenlandse recuperatiebedrijven;
- 45.000 ton cellulose ingevoerd uit Engeland per schip. Dat is een chemische pulp die aan het papier een geraamte geeft dat aangevuld wordt met ontinkt oud papier en houtslip (als het ware te vergelijken met het gieten van beton op een ijzerstructuur);
- 40.000 ton kaolien (porseleinaarde) een afbraakprodukt van graniet dat whtheid en glans aan het magazinepapier geeft.

Het hout uit Finland en Rusland behoort nu tot het verleden. De papierfabriek draait momenteel enkel en alleen op hout uit eigen land en uit Duitsland. Tweederde van de aangevoerde hoeveelheid gaat via de weg, éénderde zit op het goede "spoor".

"De vervoerwijze wordt bepaald door onze houtleveranciers", verduidelijkt onze gesprekspartner. "De ene werkt vlotter per spoor, de andere geeft de voorkeur aan de vrachtwagen. Wijzelf opteren in de mate van het mogelijke voor een verdeling tussen beide. Het is vanzelfsprekend dat elk transportmiddel zijn voor- en nadelen heeft. De vrachtwagen is heel soepel in gebruik. Hij dringt door tot op de hakplaatsen in het bos en komt bij ons lossen op de plaats waar wij dat willen. Nadeel is het feit dat de vrachtwagens zich meestal 's morgens aanbieden om gelost te worden waardoor alles heel snel moet gebeuren.

De trein is per definitie gebonden aan het spoor. Hij kan niet doordringen tot in het bos en kan niet overal terecht op ons houtpark. Voordeel is de langere lostijd wat ons de mogelijkheid biedt om vlot in combinatie te werken met de vrachtwagen. Zeker niet te verwaarlozen is de regelmaat en de zekerheid van het spoorvervoer".

De papierfabriek wil een spoorwagen op de kop tikken die stammen van drie meter kan vervoeren in de lengterichting. De rongen moeten daarvoor ideaal op een halve meter van elkaar staan. Het gebruik van driemeterhout is relatief nieuw en is gekoppeld aan de verdere automatisatie van de houtvoorbereiding. De meterstandaard (1, 2 of 3 meter) is be-

langrijk omdat de hele installatie te Langerbrugge erop is afgesteld. De traditionele stammen van twee meter worden in een automatische zaaginstallatie gehalveerd. Stammen groter of kleiner dan één meter veroorzaken moeilijkheden in het productieproces.

Het spoorvervoer is verspreid over een groot aantal vertrekstations. De keuze van het station is afhankelijk van de organisatie van de houtleverancier zelf en van de ligging van zijn productiegebied. De rechtstreekse houtaanvoer per spoor vanuit Duitsland is momenteel een moeilijke zaak omwille van tarificatieproblemen. Veel hout uit de Eifel en Hunsrück komt per vrachtwagen als retourvracht naar Langerbrugge en dat betekent natuurlijk heel gunstige wegprijzen. Sommige Duitse houtvrachten komen per vrachtwagen naar de Belgische grensstations waar ze op de trein worden geladen. Deze gemengde transportwijze is niet altijd de goedkoopste oplossing maar het blijkt dikwijls de vlotste. Twee-assige vrachtwagens, gebruikt om het hout uit het bos te halen, zijn immers niet geschikt voor lange wegtrajecten.

De samenwerking met het spoor loopt heel vlot. Dagelijks komen er gemiddeld 10 tot 20 (uitzonderlijk 30) Eas-wagens op het Langerbrugse aansluitspoor elk geladen met 50 stèren fijnspar. De snelheid en de regelmaat van de aanvoer worden op prijs gesteld. 5 à 6 arbeiders werken permanent op het houtpark om de treinen en vrachtwagens te lossen met een mobiele grijper. Alle aangevoerde hoeveelheden worden door hen opgemeten (in de houthandel wordt niet gewogen, maar gemeten) als basis voor de latere afrekening met de leveranciers. Het is een onderlinge vertrouwenskwesitie.

Naargelang van het seizoen is er een voorraad op het houtpark van 2 tot maximaal 6 produktieweken. Die voorraad wordt permanent besproeid om het hout vers te houden. Nat hout betekent kwaliteitsbehoud en vergemakkelijkt aanzienlijk het ontschorsen. De gestockeerde hoeveelheid neemt toe of slinkt op een "natuurlijke" wijze: in de winter komt er minder hout toe omdat er minder in het bos gewerkt wordt en in de zomer is de aanvoer groter. 's Zomers wordt een minimum voorraad aangehouden omdat



het hout snel droogt, in de herfst groeit de stapel aan en op het einde van de winter is hij gedaald. Men volgt dus de normale fluctuaties van de houtproductie. Langerbrugge legt geenszins voorraden aan om prijsmotieven. Daar de fabriek een leader is in de fijnsparmarkt voert zij een stabiele prijspolitiek voor het hele jaar. Prijzen worden eens per jaar vastgesteld in onderlinge afspraak wat produktiezekerheid biedt voor de leverancier en aanvoorzekerheid voor de papierproducent.

Het uiteindelijke produkt, de papierrol, moet omzichtig en niet te vaak behandeld worden. Papier is een delicaat produkt en schade kost veel geld. De grote afnemers van de papierrollen zijn de persdrukkerijen die zich situeren in de reeds vernoemde stedelijke agglomeraties. Deze klanten eisen snelle leveringen op welbepaalde tijdstippen.

Omwille van hun situering is het duidelijk dat de vrachtwagen het aangewezen transportmiddel is voor de afvoer. Deze kan doordringen tot in het stadscentrum. Een spoor aansluiting in het hart van de stad is zelden realiseerbaar. Dat is evident.

Conclusies

Heeft het spoor weinig kans voor de afvoer van de Langerbrugse produktie dan biedt de houtaanvoer toch wel perspectieven. De activiteiten van de papierfabriek verschaffen de NMBS een lonend verkeer (gemiddeld 100.000 ton per jaar) omdat de stations aan de Belgisch-Duitse grens ons zowat de langste trajecten in binnenverkeer opleveren. Daarenboven wil de NMBS aan de situatie sleutelen en tegemoet komen aan de wens van de houtproducenten en de houtafnemers. Een aantal bestaande wagens zal binnen afzienbare tijd aangepast worden met bijkomende rongen voor het vervoer van driemeterhout, zodat nieuw binnenlands en internationaal verkeer tot de mogelijkheid kan behoren in deze sector. Onderhandelingen op een nieuwe basis met betrokken partijen kunnen dan leiden tot een optimale en vruchtbare samenwerking met het spoor.

