

# Hout en papier

## PUIKE PRESTATIE

Vorig jaar werd 350.000 ton hout langs de spoorweg vervoerd. Dat betekende een daling met 6,2 % in vergelijking met 1989, maar in dat jaar was de stijging dan ook vrij belangrijk (+ 15,5 %). Net de tegenovergestelde tendens valt op bij het papier. Het treinvervoer haalde in 1990 een tonnage van 384.000 (+ 27,7 %), waar het het jaar voordien daalde.

Spornieuws vroeg aan NMBS-deelmarktleider Luc Segers hoe hij die vaststelling verklaart.

Vertelt Segers: "Het grootste gedeelte van het hout dat wij vervoeren, komt uit de provincie Luxemburg en is bestemd voor de papierfabriek Feldmuehle-Langerbrugge (zie ook verder het artikel "Veel meer dan een papieren tijger", nvd). Veel hangt dus af van de concrete vraag van Langerbrugge en daar zat een knik in. Inmiddels werd de achteruitgang opnieuw gecompenseerd. De moeilijkheden waarmee we even te kampen hadden, waren de concurrentie van het wegvervoer en het tijdelijke tekort aan wagens. Dat laatste werd opgevangen door de ombouw van voldoende platte wagens voor houtvervoer. Tevens werd een inspanning gedaan om

het treinvervoer te promoten."

De opmerkelijke vooruitgang in de sector papier, is volgens Luc Segers te danken aan de ontwikkeling in de subsector cellulose. Die kwam pas eind 1989 goed op gang. Rond deze tijd werd de samenwerking met de overslagbedrijven in Gent en Antwerpen volledig op punt gesteld. Daardoor werd het spoorvervoer interessant voor de cellulose die van overzee, langs de havens binnenkomt. Een ander gedeelte is afkomstig van het bedrijf Cellulose des Ardennes. Vandaag neemt ook het vervoer naar Italië en Frankrijk een hoge vlucht. In deze branche werkt de NMBS met tussenpersonen die offerten "alles inbegrepen" aanbieden aan potentiële klanten.

### Stammen en stormen

Het vervoer van hout vanuit Luxemburg wordt georganiseerd door verschillende exploitanten, vanuit diverse stations. Het wordt naar het station gebracht door met kranen uitgeruste vrachtwagens. Daar wordt het op spoorwagens geladen. Op zich is dat

een eenvoudige werkwijze, maar men moet wel beschikken over een verhoogde laadkaai opdat de vrachtwagen tot vlakbij de spoorwagens kan worden gebracht. Naast de bestemming Langerbrugge gaat een belangrijke verkeersstroom richting Duitsland. Belgisch hout wordt in grote hoeveelheden verwerkt door de papierindustrie aldaar, bijvoorbeeld in Radersdorf. De verbinding Vielsalm-Radersdorf over een afstand van 736 kilometer wordt druk gebruikt. Op Duitsland rijden zowel volledige treinen als groepen wagens. Omdat de wagens op Duitsland snel roteren en dus een hoog rendement bieden, is dit een zeer voordelig vervoer. De lichte handicaps van het spoorvervoer (in sommige gevallen is overslag noodzakelijk en de wagens zijn meestal een paar dagen onderweg) wordt gecompenseerd door het grotere laadvermogen en het aangepaste materiaal. Op die manier haalt een spoorwagen de dubbele belading van een vrachtwagen. Er worden voornamelijk gezaagde stammen van 2 of 3 meter lengte vervoerd, hoewel ook volledige boomstammen op de trein gaan. Zo steeg het trans-

port van volledige stammen spectaculair na de zware voorjaarsstormen van 1990, wat voor de hand liggende gevolgen had op de omzetting in deze markt.

De 105.000 ton hout in binnenverkeer ging vrijwel volledig naar de papierfabriek van Langerbrugge. De bestemmingen in Duitsland zijn meer gedifferentieerd, hoewel ook daar het gros verbruikt wordt door de papierindustrie. Niettemin wordt door de spoorwegen vervoerd hout ook gebruikt voor de productie van meubelen, vezelplaten, houten constructies en dergelijke meer.

Afgewerkt papier gaat in Antwerpen de trein op naar de Vogezen en Grenoble. Ook hier is de logistieke prestatie beslissend. Het Interdelta-systeem biedt de kans om op korte termijn, met snelle rotatie, te vervoeren.

### Marktkennis bijshaven

Cellulose en papier worden bij voorkeur geladen in RILS-wagens. Deze draaistelwagens hebben vaste kopwanden en een ver-





Luc Segers

schuifbare afdekking. Bij het openen, komt tweederde van de totale laadlengte vrij voor de overslag van de goederen. Gezien de vraag het aanbod overtreft, onder meer door de uitbreiding van de trafiek naar Italië en Frankrijk, worden nu en dan ook kleinere netwagens ingeschakeld.

Tevens kunnen ook nog vier-assige Hbis-grootvolumewagens van particuliere wagenverhuurders worden ingezet.

Het vervoer van cellulose verloopt in de context van een groeiende concurrentie tussen de havens. De Belgische havens zijn in de slag met de Italiaanse en

lijken de bovenhand te halen. Ze blijken competitiever te zijn. De NMBS helpt daarbij een handje en plukt er zelf ook de vruchten van. Eerste vereiste is dat snel op de bal wordt gespeeld. Een leverancier uit, zeg maar, Brazilië, wenst een volledig vervoer, tot op de bestemming. Alle schakels in de transportketting tussen bijvoorbeeld Antwerpen en Livorno moeten goed in elkaar passen. De spoorweg moet zich vlot kunnen inschakelen in de keten, opdat de Belgische havens een aantrekkelijk alternatief blijven vormen. Wat ook gebeurt.

Bovendien is er de mededinging van de vrachtwagen. Niet te onderschatten, omdat veel Italiaanse papierfabrieken geen spooraansluiting hebben en er dus voor het eindvervoer hoe dan ook beroep moet worden gedaan op vrachtwagens.

In Italië is er dus distributie noodzakelijk vanuit overslag- en opslagpunten, wat bijkomende kosten met zich meebrengt. Pluspunt voor de spoorweg is dan weer het feit dat bijvoorbeeld naar Milaan zeer grote hoeveelheden kunnen worden verzonden. Daardoor wordt de prijs gedrukt.

## DOSSIER

### Partners

De belangrijkste partners van de NMBS in deze nogal ingewikkelde markt zijn Seaport Terminals, F.P.- Distribution en Westerlund (Antwerpen). De Baerdemaecker (Gent) en Verbrugge-De Meyer Terminals (Terneuzen). Voor de expeditie en de logistiek wordt geregeld samengewerkt met het NMBS-filiaal Euratral en met enkele private firma's. Allen samen zorgen ze voor een prijsgunstige en logistiek afgewerkte prestatie. Zegt Luc Segers: "Prijs en logistiek zijn enorm belangrijk. Men moet punctueel en betrouwbaar werken. De klant moet weten wanneer zijn goederen vertrekken, maar ook wanneer ze aankomen en wat er onderweg gebeurt. Dat is de betekenis van een volledige service."

