

Feldmuehle Langerbrugge

VEEL MEER DAN EEN PAPIEREN TIJGER

Enkele jaren geleden verzwakte het spoorvervoer naar de papierfabriek van Langerbrugge. De NMBS kon er lang rekenen op een marktaandeel voor de aanvoer van rondhout van om en bij de 30 %. Plots daalde het. De oorzaak: de papierproducent had enkele contracten met belangrijke leveranciers niet vernieuwd. Toevallig ging het net om ondernemingen die hun waar via het spoor verstuurden. Een geïntegreerde actie van de NMBS en van Feldmuehle Langerbrugge zelf, bracht het spoorvervoer echter opnieuw op peil. Een staaltje van goede verstandhouding dat leveranciers die traditioneel van de vrachtwagen gebruik maakten tot nieuwe inzichten bracht.

Langerbrugge heeft een wat aparte geschiedenis. Het bedrijf ontstond in 1930 op initiatief van het elektriciteitsbedrijf dat industriële grootafnemers zocht voor de energie van de nabijgelegen centrale. De eerste krantenpapiermachine ging in 1932 van start onder de vleugels van de Generale Maatschappij van België. Later zouden nog twee produktielijnen volgen. Uit 1965 dateert de eerste samenwerking met



Leon De Pauw

het Duitse Feldmuehle, dat de fabriek naderhand volledig zou overnemen en de gedeeltelijke overschakeling op tijdschriftenpapier organiseerde. Feldmuehle werd op zijn beurt opgeslorpt door de Zweedse Stora-groep, die daardoor de nummer drie op de wereldranglijst werd. De groep is actief in het domein van de papier- en pulpfabricatie, de zagerij en het bosbeheer. Vandaag telt de eenheid te Langerbrugge twee lijnen voor magazinepapier en één voor

krantenpapier, elk met een capaciteit van 100.000 ton. Ze staat met haar 850 werknemers in voor 25 % van de totale Belgische papierproductie en is de enige die krantenpapier en ongestreken tijdschriftenpapier aanmaakt. Het krantenpapier vindt voor 70 % afzet op de Belgische markt en dekt er 35 % van de globale behoeften. Van het tijdschriftenpapier blijft slechts 15 tot 20 % in het binnenland. De rest gaat naar de omringende landen en zelfs naar de Verenigde

Staten, Australië en Zuid-Afrika. De jaaromzet bedroeg in 1990 nagenoeg 8 miljard frank, waarvan 40 % op rekening van de grondstoffen moest worden geschreven.

Zeg nooit zomaar papier

Precies bij de aanvoer van grondstoffen komen de spoorwegen op de proppen. De afgewerkte producten gaan immers naar de drukkerijen en hier te lande is er geen enkele met een spoor-aansluiting. Zegt aankoopdirecteur Leon De Pauw: "Vooralsnog doen we voor het papier bijna uitsluitend beroep op vrachtwagens, kustvaarders of zeecontainers. In Duitsland hebben we een tweetal klanten die vragen om per spoor bevoorrad te worden. Af en toe gebeurt dat ook, maar voor dat soort transport zijn we slecht uitgerust. Niettemin zal er bij de mogelijke uitbreiding van het bedrijf een marktstudie worden verricht om uit te zoeken of het vervoer van papier per spoor lonend is."

Zeg nooit zomaar papier. De samenstelling van de krant ver-



DOSSIER

schilt totaal van deze van het tijdschrift en dan hebben we het niet over de inhoud. Krantenpapier bestaat voor 60 % uit pulp van oud papier en voor 40 % uit thermomechanische pulp van haksels. De haksels zijn voornamelijk afkomstig uit de Waalse fijnspazagerijen. Ze worden per vrachtwagen aangebracht en ter plaatse verwerkt.

Het oud papier is ook uit België afkomstig en bestaat uit een mengsel van kranten en tijdschriften. Misschien zat in de krant die u deze ochtend las wel een stukje oud Spornieuws? Terugvinden doet u het zeker niet want het gerecycleerde papier wordt eerst ontdaan van vreemde bestanddelen (plastic, touwtjes nietjes) en daarna van de inkt. Na een lichte bleking wordt de pulp gemengd met verse hakselpulp.

Tijdschriftenpapier wordt gemaakt op basis van een mengsel van 55 % mechanische pulp uit rondhout van fijnspaar, 20% chemische pulp (of cellulose, voor de sterkte) en 25 % kaolien (voor de gladheid en de gevraagde bedrukbaarheidseigenschappen).

Intense samenwerking

Ongeveer 30% van het Ardeense rondhout bereikt Langerbrugge per spoor. Vijf jaar geleden werd die proportie ook al gehaald, maar toen kwam er een knik. De Pauw verklaart waarom: "We vernieuwden het contract met enkele grote leveranciers, die met het spoor werkten, niet en dat verlies kon niet onmiddellijk worden opgevangen door de NMBS. De sluiting van enkele goederenstations bemoeilijkte bovendien de bereikbaarheid van de spoorweg voor de vracht uit de bossen. Je moet ervan uitgaan dat de afstand tussen de hakplaats en het station niet groter mag zijn dan 20 kilometer." De malaise was echter van relatief korte duur, want, aldus De Pauw, "dank zij een intense samenwerking tussen de directie van de NMBS en onszelf en mede door de invoering van de Roos-wagens, slaagden we erin het spoorandeel weer op niveau te brengen".

Vroeger werden voor het transport van de stammen E-wagens met een capaciteit van 25 stère en Eas-wagens van 50 stère gebruikt. Beide types waren bakwagens waarin het hout dwars

geladen werd. De Roos-wagens kunnen 80 stère laden in de lengte. Ze zijn open en daardoor goed toegankelijk bij het lossen. Ook het tarief is door het grotere laadvermogen voordeliger, zodat grootschalig vervoer weer in de prijzen viel. De overschakeling verliep niet altijd van een leien dakje, vertelt Leon De Pauw: "In het begin stonden de losdiensten wat wantrouwig tegenover de Roos-wagens, nu verkiezen ze hen boven de andere. Sinds 1990 komt er trouwens geen andere wagen meer op het terrein. In het begin waren er te weinig van, maar nu heeft de NMBS er 100 in omloop. Weliswaar moesten we zeer sterk actie voeren bij de leveranciers. Om hen te overtuigen, maar ook om hen te tonen hoe dit soort vervoer dient te worden aangepakt. Vele waren niet gewend met de spoorwegen te werken. Gelukkig was er de uitstekende medewerking van de stationschefs in de Waalse goederenstations."

Argumenten die hout snijden

Waar vroeger enkele grote leveranciers de trein gebruikten, wer-

den ze nu alle aangesproken en stevig aangespoord om een - vanuit hun traditie - niet voor de hand liggende stap te zetten. De meeste leveranciers beschikken over een eigen vloot vrachtwagens en redeneren dat "als ze het hout op de camion laden, ze even goed de 250 kilometer naar Langerbrugge kunnen afleggen". Ten behoeve van de vrachtwageneigenaars hadden de papierfabriek en haar spoorwegpartner echter een hout snijdend bedrijfs-economisch argument achter de hand. Ook zij halen winst uit een combinatie van de twee vervoerwijzen. Dezelfde vrachtwagen kan op één dag een lading naar de trein brengen en een andere vracht naar Langerbrugge, waardoor hij voor de eigenaar veel beter rendeert. Twee trips per dag naar het Gentse zitten er toch niet in. Sommige leveranciers zenden nu alles met de trein.

Leon De Pauw laat er geen twijfel over bestaan dat Feldmuehle Langerbrugge de inspanning niet doet voor de mooie ogen van de NMBS. "Het spoor kon ons slechts interesseren", zegt hij, "als er baten aan te pas kwamen. De prijs werd concurrentieel met die van de vrachtwagen. De trein





biedt ons bovendien het kleine voordeel dat we pieken in het lossen kunnen afvlakken, doordat we 20 uur de tijd hebben. Zeer positief is trouwens dat het principe 'vertrek op dag A-aankomst op dag B' uitermate goed werkt. Dat komt ten goede aan de kwaliteit van het hout." In de toekomst ziet de aankoopdirek-

teur geen spectaculaire wijziging in het aandeel van het spoorvervoer. Wel verwacht hij dat de NMBS zal meeprofitieren van de eventuele verhoging van de productiecapaciteit te Langerbrugge.

De consumptie van papier blijft in West-Europa stijgen aan een ritme van 4% per jaar. Zonder

rekening te houden met andere markten, schept dit in Europa de behoefte aan een nieuwe grote produktielijn om de drie jaar. Binnen de Stora-groep wordt ernstig overwogen om een dergelijke lijn op te zetten in Langerbrugge. De investering van om en bij de 12 miljard zou de productiecapaciteit verhogen tot

450.000 ton. "Wij hebben mooie troeven in handen", meent De Pauw. "We liggen in een zeehaven, vlakbij belangrijke knooppunten van spoorwegen en autowegen, op korte afstand van de bossen die de grondstof leveren en middenin de belangrijkste afzetmarkt." Dat zijn gewis meer dan papieren voordelen.

