

Weloverwogen keuze voor de trein

Burgo Ardennes (dat de activiteit van Cellulose des Ardennes overnam) is erg gehecht aan de spoorweg. De fabriek produceert papier en papierpasta. Voor haar bevoorrading en voor de verzending van haar produktie doet ze steeds meer een beroep op de trein. Daarvan getuigt de snelle uitbreiding van het vervoer.

De keuze voor de trein van de papierfabriek van Harnoncourt nabij Virton is niet nieuw. Eind jaren tachtig investeerde het bedrijf - dat toen nog Cellulose des Ardennes heette - ongeveer 50 miljoen frank in de modernisering van zijn interne spoorinstallaties. De beslissende versnelling kwam er echter na de overname door de Burgo-groep in 1994. Vanaf begin dit jaar kende het aantal in- en uitgaande spoorwagens een opvallende stijging (van 366 in januari tot bijna 500 in mei). Sindsdien verlaten ongeveer 20.000 ton goederen de fabriek van Harnoncourt of komen er aan per trein. Deze volgehouden evolutie illustreert het enthousiasme over het spoorvervoer van Burgo Ardennes.

"Voor de directie van Burgo is het toevertrouwen van steeds meer goederen aan de spoorweg in de eerste plaats een uiting van burgerzin", zegt Maurice Monaville, de verantwoordelijke voor verzending en tractie. "Wij kiezen voor milieuvriendelijke vervoerswijzen. Door een beroep te doen op spoorvervoer kunnen we ook het aantal vrachtwagens beperken dat door de naburige gemeenten moet rijden."

Sterke toename

Het resultaat van dit voluntaristisch beleid is een sterke toename van het spoorvervoer sinds het begin van dit jaar. "Vanaf januari hebben we trouwens het transport van bepaalde goederen overgebracht van de weg naar het spoor. Een voorbeeld daarvan zijn de basische carbonaten die nodig zijn voor de papierproductie", legt Maurice Monaville uit. De trein speelt ook een steeds grotere rol in de bevoorrading van de papierfabriek met lange vezels vanuit Zeebrugge of Antwerpen. In januari kwamen er 77 met dit produkt geladen wagens aan te Harnoncourt, in mei waren dit er 171. Een vrij opmerkelijke vooruitgang.

Het bedrijf beschikt trouwens permanent over een vijftigtal netwagens met schuivende schotten.

B-Cargo staat eveneens in voor de aanvoer van zware fuel (ongeveer 110 wagens of 6000 ton per maand). De brandstof dient voor de enorme stoomketels die de generatoren aandrijven. Burgo Ardennes gebruikt de trein ook voor de verzending van zijn papierpasta (ongeveer 100 wagens of 4000 ton per maand).

Slechts één produkt wordt om evidente redenen zelden per spoorwagen naar de fabriek





gebracht: het hout zelf.

Maurice Monaville: "Ons binnenlands net is niet afgestemd op het vervoer van de enorme hoeveelheden hout, ongeveer 900.000 ton per jaar, die we in ontvangst nemen. Verder legt het hout zelden meer dan 250 kilometer af om bij ons aan te komen. Gezien het hoe dan ook in het bos moet worden opgehaald, verkiezen we onze bevoorrading met vrachtwagens te regelen."

Niettemin importeert Burgo Ardennes ook hout uit verafgelegen Duitse streken. Een gedeelte hiervan bereikt Harnoncourt per trein. Eén trafilek behoort tot de geschiedenis. Geen enkele wagen met chloor komt nog de fabriek binnen. Chloor werd vroeger gebruikt om de papierpasta te bleken. Nu worden hiervoor milieuvriendelijkere procédés aangewend die hetzelfde resultaat geven.

Flexibiliteit van de spoorweg

De spoorweg betekent voor Burgo Ardennes niet alleen een middel om zijn transportbeleid te diversifiëren, hij biedt ook andere voordelen. "Het spoor maakt het mogelijk de straten van de fabriek te ontlasten. Stel u eens voor dat we het vervoer per trein zouden stopzetten. Dagelijks zouden er tientallen extra vrachtwagens de installaties aandoen. Dat zou een moeilijk te beheren situatie scheppen, zeker omdat we nu reeds bijna 200 vrachtwagens per dag ontvangen", schetst Maurice Monaville. Een ander kenmerk van de trein dat op prijs wordt gesteld, is zijn grote capaciteit. "Alleen de spoorweg is in staat om ons zowat 300 ton brandstof per dag te leveren, met alle gemak van de aankomsten op een vast tijdstip. Met de trein mogen we gerust zijn in een regelmatige bevoorrading. Net zoals de kaolien komt de fuel vanuit Antwerpen in regelma-

tige zendingen van 250 tot 350 ton."

Flexibiliteit ondervindt Maurice Monaville ook in zijn contacten met het B-Cargo-team van Bertrix: "Of we nu een vervoer willen organiseren naar Antwerpen of Warschau, steeds hebben we slechts één gesprekspartner. Dat vereenvoudigt sterk de procedures." Ten slotte speelt de prijs een rol. "Wij werken eveneens met treinstellen van 500 ton of meer. Voor dit soort werk is de prijs van de trein zeer gunstig", preciseert Maurice Monaville.

Privé-trieerstation

Burgo Ardennes behandelt de 500 wagens per maand die te Harnoncourt aankomen in een indrukwekkende privé-installatie. "Wij hebben ons eigen 4 kilometer lange spoornet, met 25 wissels, en vormen zelf de treinen met behulp van onze eigen tractieploeg. We beschikken over 8 lospunten voor een twaalfstal produkten. Een moeilijkheid is dat we via slechts één spoor aangesloten zijn op het NMBS-net. Dit verplicht ons te jongleren met de wagens om opstoppingen te voorkomen", vertelt Maurice Monaville.

Om het hoofd te bieden aan het groeiend treinverkeer zal Burgo Ardennes zijn uitrusting verbeteren. Daartoe behoort een investering in een nieuwe, krachtigere locomotief voor het vormen van de treinen. Het engagement tegenover de spoorweg is dus de vrucht van een lange termijn-strategie. Uiteraard ondersteunt B-Cargo deze strategie vastberaden.