

Hout: van opslag tot verwerking



De „stekken“ met nieuw hout bij Improrail te Dordrecht; 10 juli 1999. Foto: J.R. Bos.

Als gevolg van de privatisering van NS-bedrijven en de daarbij behorende afsplitsing van het moederbedrijf is de voormalige Houtbereidingsinrichting (Hbi) nu een geheel zelfstandige firma geworden. Om te kunnen overleven in de markt heeft binnen het bedrijf een reorganisatie plaatsgevonden waarbij diverse processen gemoderniseerd zijn. Daar de houtbereiding een belangrijk deel van de bovenbouw is, volgt hier een beschrijving van de fabriek waarbij de historie mede belicht wordt.

J.R. Bos

Voor een goed begrip van de doelstelling van de fabriek wordt ingegaan op de wijzen van houtverduurzaming zoals die bij de Nederlandse spoorwegen zijn toegepast. Eikenhouten dwarsliggers die niet behandeld worden, hebben een levensduur van zes jaar. Grenen exemplaren gaan maar vier jaar mee. Daarom hebben de spoorwegmaatschappijen vanaf het begin getracht die levensduur te verlengen. Van oudsher verduurzaamde men hout door het te carboniseren: dat is het verkolen van de oppervlakte van het hout, waarna het met steenkoolteer werd bestreken. In 1838 had men daarnaast vier processen ter beschikking:

- de bereiding met sublimaat van Kyan door indompeling. Sublimaat is een metaalzout en heeft als nadeel dat dit door regenwater het hout uitgespoeld wordt. Het is niet veel toegepast;
- de bereiding met kopersulfaat van Margay door indompeling onder druk. Dit proces was voornamelijk voor telegraafpalen ontwikkeld en is door de spoorwegen niet veel toegepast;
- de bereiding met chloorzink van Burnet onder hoge druk en temperatuur. Dit proces is in het begin in Nederland voornamelijk door de HSM voor de dwarsliggers gebruikt;
- de bereiding met creosoot van Bethell onder hoge druk en temperatuur. De naam creosoot werd gegeven aan steenkoolteer en is een uit destillatie verkregen afvalproduct van de gas- en

cokesfabricage. Het is in feite een verkeerde benaming, want creosoot is een fractie die niet in steenkoolteer voorkomt. Het enige wat gemeen is, is de sterke geur waardoor men alles die naam gaf. Het bleek een effectief proces te zijn dat een aanzienlijke verlenging van de levensduur van de dwarsligger bewerkstelligde, zodat alle spoorwegen op den duur erop overschakelden.

Er zijn in de loop van de tijd nieuwe processen ontwikkeld die verderop beschreven zullen worden.

Steenplaats en Papengat

Dordrecht was in de negentiende eeuw een voornaam centrum voor de houthandel. Het hout dat in vloten de Rijn afkwam, werd hier verwerkt en verhandeld. Rondom Dordrecht stonden in 1860 vijftien zestig houtzaagmolens. De firma Gips, die de houtzaagmolen *De Vlasblom* bezat op de hoek van de 's-Gravendeelsedijk en de Weeskinderendijk, was een van de leveranciers van hout voor dwarsliggers. Dat hout werd behandeld door middel van carbonisatie op een werf bij het Papengat aan de zuidkant van Dordrecht. Het lag dus voor de hand dat de Staat der Nederlanden in 1861 voor de aanleg van de spoorwegen een terrein aan de 's-Gravendeelsedijk als stapelplaats kocht. Dit terrein omvatte het buitendijkse erf van de molen *De Goede Verwachting*, die in hetzelfde jaar afgebroken werd. De

Steenplaats in de hoek van 's-Gravendeelsedijk en Weeskinderendijk, het Herenhuis aldaar, het olieterrein aan de andere kant van de Weeskinderendijk en een terrein in het Papengat, een voormalig balkengat. Op dat terrein kwam de opslag voor nieuw hout; het stond voor de aanvoer over water via een vaste brugdoorgang in de dijk in verbinding met de Oude Maas. Om op de Weeskinderendijk te komen werd een vaste brug gebouwd met een oprit naar de dijk. Op de Steenplaats werd de creosoteerinrichting gepland en kwam de opslag voor verwerkt hout. Voor de afvoer van de materialen werden in de rivier twee landhoofden gehaald. Over het terrein kwam een smalspoornet van 1000 mm-spoor met achttien draaischijven, negen stuks op het Papengat, drie voor de creosoteerinrichting en zes op de Steenplaats. Deze schijven hadden een houten vloer met een diameter van 1800 mm. Daarop was een gebogen rail met een diameter van 1500 mm gemonteerd. Deze rail droeg vier wielen waarop de draaischijf was gemonteerd. De draaischijf was voorzien van twee haaks op elkaar liggende sporen. Op de 's-Gravendeelsedijk kwam een overweg en buitendijks een wissel voor het spoor naar de beide landhoofden. Het terrein werd in 1865 opgeleverd en in gebruik genomen.

Aangezien de houtbereiding geen activiteit van de staat was, is in 1869 de firma Van der Made & Gips opgericht, die in datzelfde jaar op het terrein de nieuwe creosoteerinrichting bouwde. Deze inrichting was toegerust om de dwarsliggers volgens de processen met chloorzink en creosoot te behandelen. In het gebouw werden drie ketels opgesteld met een loogreservoir en een oliereservoir. In een zijvleugel stond de stoomketel en was de machinekamer gesitueerd. Buiten het gebouw stonden de grote tanks voor teerolie en chloorzink.

Het op lorries gestapelde hout werd in een ketel geplaatst, die men vervolgens afsloot. Eerst werd gedurende een halfuur het hout bij een druk van 1,5 atmosfeer uitgestoomd. Daarna trok men de ketel een uur lang zo veel mogelijk vacuüm om vocht en sappen uit het hout te verwijderen. Ten slotte liet men de ketel volstromen met teerolie van ongeveer 60 °C onder een druk van 6 à 7 atmosfeer. Deze behandeling duurde anderhalf uur, waarbij het hout voltrok met creosoot. Het impregneren met chloorzink was overeenkomstig. Met een aantal afsluiters verbond men de ketels naar een voorraadvat en een afvoerbak voor chloorzink. De behandeling was gelijk aan die van creosoot. Dat dit kwalitatief mindere proces ook in de installatie werd toegepast, lag aan het creosoot dat in die tijd niet zo goed geraffineerd was als tegenwoordig. Het impregneermiddel kon met de relatief lage druk niet tot de kern van het hout doordringen. Met chloorzink

had men dat probleem niet. Daarom was de installatie ook in staat volgens een proces te werken met een mengsel van creosoot en chloorzink van de firma J. Rütgers. De dwarsliggers werden met chloorzink bereid, waaraan met behulp van een straalapparaat een hoeveelheid creosoot was toegevoegd.

De installatie kwam in 1865 gereed, maar reeds in 1868 bij de bouw van de spoorbrug over de Oude Maas en het graven van de Dokhaven verviel het terrein De Goede Verwachting met de beide landhoofden en werd het terrein de Steenplaats ten noorden van de Weeskinderendijk met de helft verkleind. Een deel van de afvoer ging nu per schip via de Dokhaven, die in 1870 in gebruik werd genomen. De rest werd over het spoor vervoerd. Hiertoe werd de fabriek van een raccordement voorzien, dat in 1872 in dienst werd gesteld. De lengte van het smalspoornet werd aanmerkelijk ingekrompen. Vanwege het raccordementsspoor verviel de verbinding van de inrichting met het opstel terrein in het Papengat. De aanvoer van dwarsliggers werd nu na de droging met paardentractie de Weeskinderendijk overgetrokken en vervolgens overgeladen op de ketellorries. Ook de sporen naar de landhoofden verdwenen. In 1881 werd door de gemeente de Handelssteiger met een spoor-aansluiting langs de Oude Maas aangelegd. Dit resulteerde in een verlenging van het raccordementsspoor over het terrein van de inrichting en een spoorbrug over de ingang van het Papengat.

Exploitatie door de Maatschappij

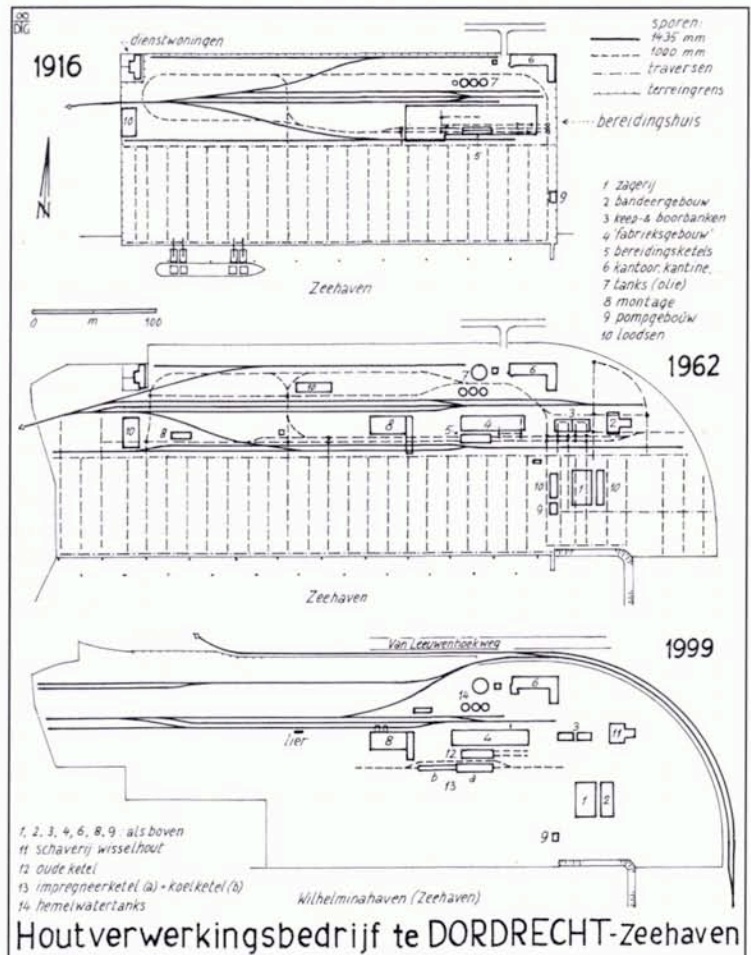
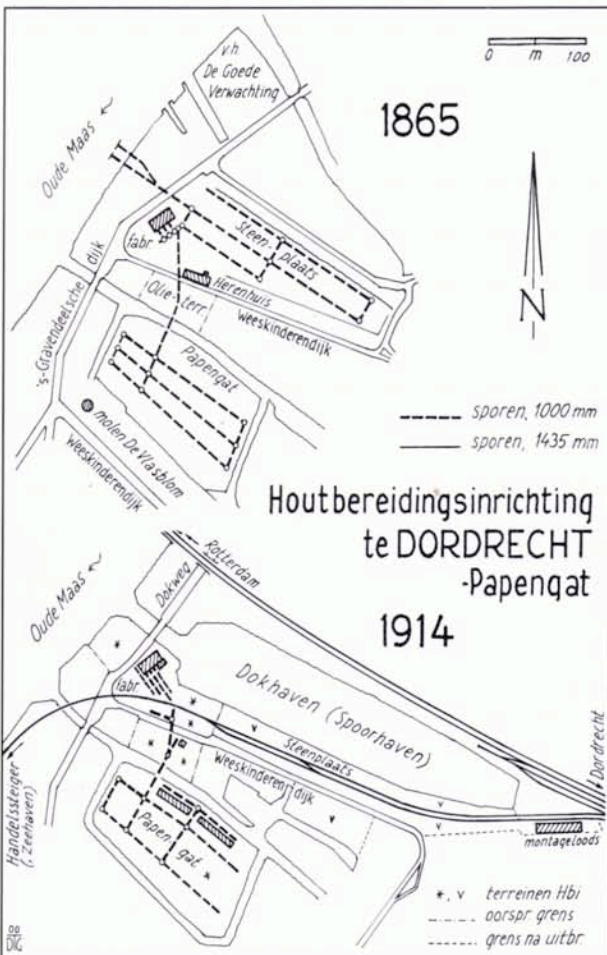
De firma Van der Made & Gips, die aanvankelijk goed verdiende aan de grote werken door de bouw van de vele spoorwegen ingevolge de wetten van 1875 en 1889, bood toen de vraag verminderde, de inrichting te huur aan de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) aan. Over de overname is veel overleg gepleegd daar de inrichting klein was en er geen goede aan- en afvoer voor de dwarsliggers was. De oude werf in het Papengat lag buitendijks, zodat bij zeer hoog water het geheel onderliep. Omdat de SS in 1890 de lijnen van de NRS overnam, die veel achterstallig onderhoud hadden, had men behoefte aan een houtbereidingsinrichting. In 1891 nam de SS de huur over, maar exploiteerde de inrichting niet direct. De inrichting werd onderverhuurd aan een Duitse firma Wilhelm Hoettgen. Dit beviel blijkbaar niet, want in 1894 nam de SS de inrichting in eigen beheer over.

De SS bouwde tot 1914 veel emplacementen en de belangrijkste lijnen werden verbouwd tot dubbelspoor. Hierdoor werd de productie opgevoerd tot het maximum van 300.000 dwarsliggers per jaar. In 1912 voerde de SS het 46 kg-spoor op klemstoelen in. Hiervoor werd 400 meter verderop een montageloods gebouwd. Voordat de dwarsliggers de ovens gingen, werden er met de hand gaten ingeboord en na behandeling werden de klemstoelen gemonteerd. Op de werf in het Papengat kwamen twee loodsen.

Door de inefficiënte inrichting van het bedrijf kon men niet meer aan de vraag voldoen. Het hout, aangevoerd over zee, laadde men over op lichters. Omdat in de Oude Maas zandbanken lagen, moest men op hoog water wachten om het Papengat binnen te komen. Vervolgens was het wachten op laag water om onder de vaste bruggen van de Handelskade en 's-Gravendeelsdijk door te komen. Ook de paardentractie op het terrein werkte vertragend. Voor de SS was dit een on-economische exploitatie.

Een nieuw terrein

Omdat de vele zandbanken in de Oude Maas de zeeschepen te veel gingen hinderen, groef de gemeente Dordrecht van 1913 tot 1916 de Zeehaven. De SS nam direct optie op een terrein voor de bouw van een nieuwe houtbereidingsinrichting. Met een bouwtijd van vier jaar werd de inrichting in 1916 in bedrijf genomen. Het lossen van de schepen geschiedde nu met vier drijvende elevatoren. Deze hadden een verstelbare schuin omhoog lopende goot waarin een eindeloze ketting liep. De ketting drukte de te lossen dwarsliggers in de goot omhoog tot maximaal acht meter boven laag water. Vervolgens gleden de liggers via een verstelbare rollenbaan boven op de te formen stapels. Deze stapels noemt men stekken. Een rij stekken heet een reep. Een drijvende kraan kon het wisselhout van ongelijke afmetingen lossen. Na een droogtijd van negen maanden werden de stekken afgebouwd. Tussen de repen



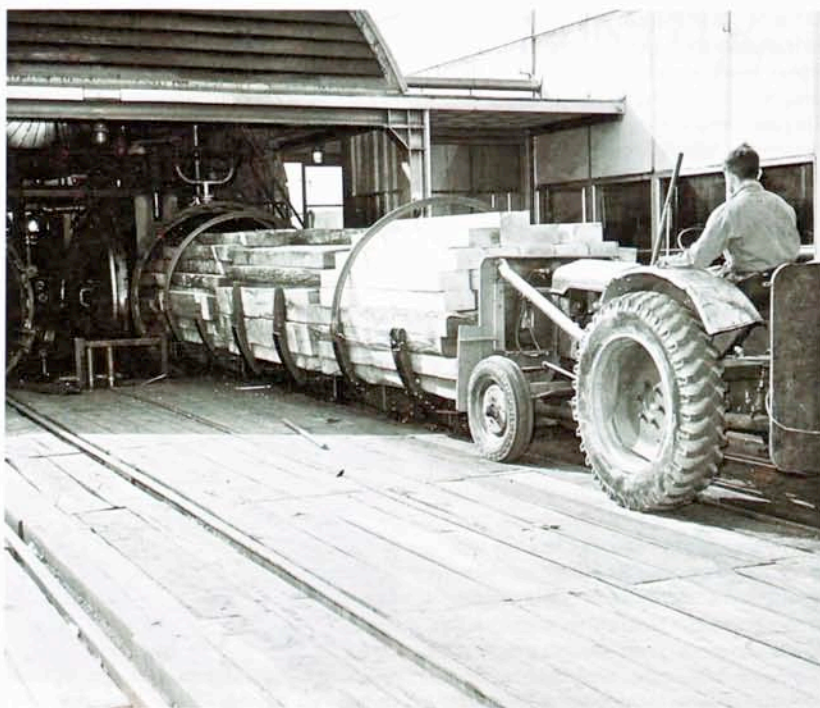


De aanvoer van hout voor de Houtbereidingsinstallatie geschiedde deels per schip. Foto: NS.

waren lorriesporen gelegd. De dwarsliggers gingen op lorries via die sporen en een elektrische rolwagen over een traverse naar de fabriek. Daar werden op volautomatische boor- en keepmachines de gaten voor de klemstoelen geboord en gescheurde dwarsliggers werden gebandeerd. Vervolgens werd het hout op ketellorries gestapeld en wel vijftig liggers op elke lorie voor de twee bereidingsketels.

Boven deze ketels werd een voorraadvat geplaatst en in de kelder een opvangvat. In een machinekamer stonden de pompen, de afsluiters en meetopstellingen. Het creosoteren verliep nu volgens het Rûping-proces. Hierbij wordt niet zoals voorheen het hout geheel doordrenkt met olie, maar alleen de celwanden. Dit levert een besparing van de benodigde olie op. In de bereidingsketel was ruimte voor acht lorries gevuld met hout. Eerst bracht men de druk in de ketel naar $2\frac{1}{2}$ atmosfeer. Vervolgens vulde men de ketel met olie met een temperatuur van $80\text{ }^{\circ}\text{C}$ en een druk van 8 atmosfeer. Deze druk hield men anderhalf uur aan, zodat de olie in de cellen geperst werd. Daarna trok men de ketel vacuüm, zodat de olie door de ingeperste lucht uit de cellen gedreven werd. In de installatie is door de steeds verbeterende kwaliteit van de olie die nu uit olieraffinage verkregen werd, de temperatuur naderhand opgevoerd naar $100\text{ }^{\circ}\text{C}$. Eikenhouten en grenen dwarsliggers vergen een bereidingstijd van $2\frac{1}{2}$ uur. Beuken liggers vragen negen uur. Eikenhout verbruikt 4,5 kg olie, grenen 7 kg en beuken 18 kg. Daardoor worden voor de liggers levensduurverlengingen bereikt van respectievelijk 35, 20 en 35 jaar.

Na behandeling werden de liggers voorzien van klemstoelen, die met vulringen en kraagschroeven werden vastgezet en



Met behulp van een tractor wordt het hout, geladen op lorries, de impregneerketels in- en uitgereden; 24 april 1967. Foto: NS.

vervolgens gingen de liggers naar een opslagterrein. Een groot smalspoornet met een spoorwijdte van 1000 mm compleet met draaischijfjes was op het terrein gelegd voor het transport van de liggers. Dit transport ging met behulp van een elektrische kaapstand met keerrollen op het terrein en twee elektrische lieren in de fabriek. Voor de afvoer van liggers en de aanvoer van materialen lagen op het terrein vijf sporen die met overloopwissels verbonden waren. De fabriek was ontworpen voor een maximale productie van 600.000 liggers per jaar. De gemiddelde productie lag op 400.000 liggers per jaar.

Voor en in de oorlog

Toen de stapelplaats van de voormalige houtbereidingsinrichting van de HSM in Craillou in de jaren dertig gesloten werd, kwam de hele voorraad dwarsliggers naar Dordrecht. Het opslagterrein werd aan weerszijden uitgebreid. De vier elevatoren werden vervangen door vier drijvende kranen, die samen met de reeds aanwezige kraan sneller en hoger konden stapelen.

In de oorlog bleef men de eerste jaren doorproduceren. Op last van de bezettingmacht werd in 1943 de gehele voorraad liggers naar Craillou gezonden om op transport gesteld te worden naar Duitsland.

Tijdens de spoorwegstaking aan het eind van de oorlog werd het gehele bedrijf leeggehaald. Alle machines, pompen, lorries, de drijvende kranen verdwenen over de grens. Wat niet meegenomen kon worden, werd grondig vernield. Het ketelhuis, de bereidingsketels, opvang- en voorraadvaten en afsluiteropstellingen waren vernield. De laatste konden na de oorlog nog wel hersteld worden, maar doordat de aanvoer van hout nog lang ge-

stagneerd was, duurde het tot eind 1947 voordat de productie op het niveau van voor de oorlog kwam. Er werden nieuwe pompen, machines en een moderne keep- en boormachine geplaatst en in de haven kwamen nieuwe drijvende kranen.

Uit de brand

Op 5 maart 1956 brak om half elf brand uit in de bereidingsinstallatie, die zich als een vuurstorm door de fabriek verspreidde. Het personeel kon zich ternauwernood in veiligheid stellen. De grote hoeveelheid olie raakte snel in brand en de fakkel met bijbehorende rookkolom was tot bij Rotterdam te zien. De bedrijfsbrandweer van de NS kreeg hulp van de Dordtse brandweer, die met alle materieel uitrukte. De brandmeldingen van die dag werden behandeld door de korpsen uit de regio die ook stand-by stonden. De bedrijfsbrandweer van de Koninklijke Maatschappij De Schelde gaf assistentie en ook het waterkanon van de Veerdienst 3 pompte grote hoeveelheden water vanuit de haven op het terrein. Het was aan de grote inzet van alle partijen te danken dat de houtvoorraad op het terrein niet in brand raakte. Laat in de middag werd men het vuur pas meester en van de fabriek was toen slechts een verwrongen karkas over. Alleen het ketelhuis en een gedeelte van de machinekamer waren aan het inferno ontkomen, maar hadden grote waterschade.

Doordat de bereidingsketels, de montageafdeling en de keep- en boorbanken volledig vernield waren, besloot de NS het bedrijf niet alleen te herstellen, maar ook te moderniseren. In België nam de houtbereidingsinrichting van de NMBS samen met enkele particuliere bedrijven de lopende productie over. Voor de montage werden op het terrein van Van Welzenes in Lage Zwaluwe en op het eigen

terrein tijdelijke inrichtingen opgesteld, zodat men tijdens de verbouwing redelijk aan de vraag kon voldoen.

De nieuwe houtbereidingsinrichting werd geheel anders van opzet. De afdelingen voor de diverse bewerkingen werden in aparte gebouwtjes in één lijn geplaatst, zodat voorraadvorming tussen de diverse bewerkingen mogelijk was. Ook voorkwam men dat bij een eventuele volgende brand de gehele productie lamgelegd werd. De dwarsliggers werden vanaf de stapelplaatsen via de traverse met een nieuwe elektrische rolwagen waarop vier lorries konden staan, getransporteerd naar het bandergebouw. Hierin stonden de bandermachines en schaaftbanken.

Ernaast waren afzonderlijk twee volautomatische keep- en boomachines opgesteld. Van hier gingen de dwarsliggers naar de fabriek. Omdat de zware kelderfunderingen intact gebleven waren, kregen de nieuwe ketels dezelfde afmetingen. Daarboven was weer een voorraadvat en in de kelder stond het opvangvat. Het fabrieksgebouw omvatte verder nog een nieuwe machinekamer, werkplaatsen, een magazijn en het ketelhuis. In een nieuw groot montagegebouw stonden twee montagebanden opgesteld. Hier werden volautomatisch klemstoelen en rughellingplaten op de dwarsliggers aangebracht. Met een vijftonstakel werd de gehele lorie-inhoud naar binnen gebracht. Een kettingtransporteur zorgde voor de belading van de dwarsliggerwagens vanuit het montagegebouw. Op het terrein kwam een nieuwe opslag voor kraagschroeven, die voorheen in houten vaatjes geleverd werd, maar nu los gestort konden worden.

Er kwam een nieuwe zagerij voor de fabricage van bijzonder hout zoals de aanmaak van plankhout voor overwegen, pallets en laadborden voor de NS-werkplaatsen.

Op het terrein werden de sporen gewijzigd voor een betere bedrijfsvoering. Een groot deel werd bestraat met stelconplaten om met mobiele kranen, heftrucks en tractoren te kunnen rijden. Van het smal-



De nieuwe koelketel met omloopspoor en enkele lorries voor het houttransport door de ketels; 10 juli 1999.

Foto: J.R. Bos

spoonet dat in de loop der jaren steeds was uitgebreid, bleven rondom de bereidingsketels een paar sporen liggen. In 1960 werd de smalspoorloco vervangen door een duwtractor. Ook de ligging van de hoofdsporen werd gewijzigd en op het beton gelegd. Een transportlier trok de houttransportwagens langs de takel van het montagegebouw.

Na een bouwtijd van twee jaar werden de nieuwe ketels in gebruik genomen. In 1962 kwam de tweede montageband in gebruik en was deze modernisering afgesloten. Nadien zijn in 1969 de vijf drijvende kranen vervangen door twee vast opgestelde kranen op een nieuwe steiger. Ook is in hetzelfde jaar voor het afvalhout een versnipperingsmachine in gebruik genomen ten behoeve van de stoomproductie.

In teken van het milieu

Tegenwoordig worden bij elk omvangrijk werk milieueffectrapportages gemaakt. Dit was enkele tientallen jaren geleden een onbekend verschijnsel. Zo is op de oude locatie in het Papengat nooit iets

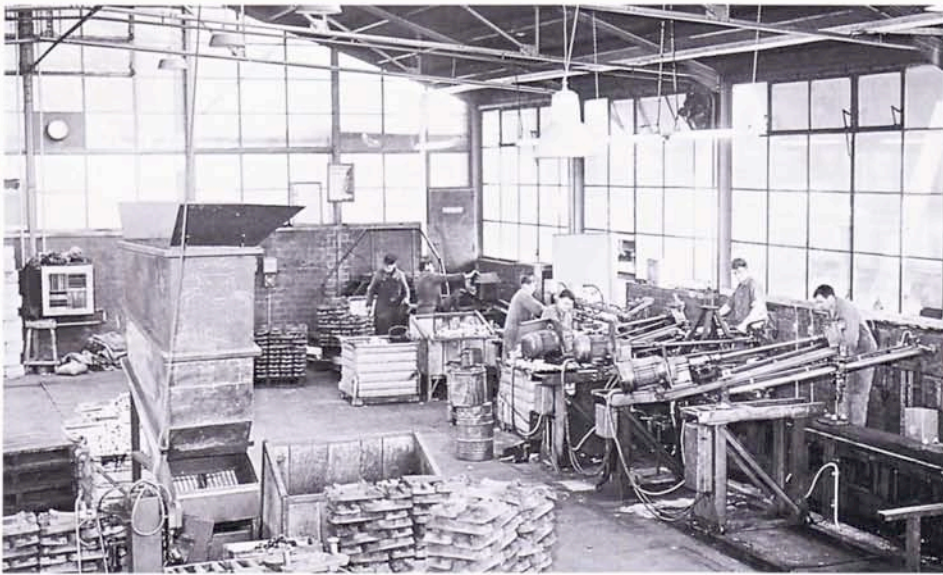
gedaan om gemorste creosoot of andere chemicaliën op te vangen. Bij de bouw van de huidige locatie werd de installatie wel van een oliescheider voorzien, maar ook hier was het opvangen van gemorste oliën een onbekend gegeven. Zo zijn in de loop der jaren vele tonnen olie in de bodem verdwenen. Bij een onderzoek enkele jaren geleden bleek dat niet alleen het terrein van de houtbereidingsinrichting sterk vervuild was, maar ook het omliggende terrein, zelfs tot aan de overkant van de dijk die om het terrein heen loopt. Onder druk van de steeds strenger wordende milieueisen werd bij het vervangen van verouderde machines en toestellen hieraan ook aandacht besteed. Zo is in februari 1987 de oude oliescheider vervangen door een nieuwe afvalwaterzuiveringsinstallatie, die met een biologisch proces het creosoot van het water scheidt. Toen de impregneerketels aan vervanging toe waren, is in maart 1995 een nieuwe ketel volgens de nieuwe milieueisen vervaardigd en geïnstalleerd. De grondvervuiling was echter zo ernstig dat aan schoonmaak niet viel te denken. Het bedrijf is nu geïsoleerd met een twintig meter diepe damwand om het terrein heen. Het grondwater buiten het terrein wordt opgevangen door middel van een drainagesysteem, zodat de dijk in de loop van de tijd uitgespoeld wordt. Door strenge maatregelen wordt bereikt dat verdere vervuiling tot een aanvaardbare grens is teruggebracht.

Sanering

In 1994 is het terrein gesaneerd. Het smalspoor is verder teruggebracht en het opslagterrein is geheel geasfalteerd. Het transport van dwarsliggers over het terrein gebeurt nu met vorkheftrucks tussen de diverse bewerkingsplaatsen. De traverse is verdwenen. Op de plaats van de traverse is de nieuwe impregneerketel met aansluitend de koelketel gebouwd. De temperatuur is nu verhoogd naar 100 °C. Dit is mogelijk omdat de kristallische temperatuur van 115 °C een stuk hoger is geworden door de moderne raf-



Het onbehandelde hout werd vroeger met behulp van een kraan op smalspoorlorries geplaatst en getransporteerd via een traverse (links); 24 april 1967. Foto: NS.



Na het impregneren worden de klemstoelen op de dwarsliggers gemonteerd; 24 april 1967. Foto: NS.

finagetechnieken. Het proces is in de loop der tijd niet veel meer veranderd. De stoomketel moest echter aangepast worden om een grotere capaciteit te kunnen leveren. Na het creosoteerproces in de impregneerketel verhuist het hout naar de koelketel. De dampen van het hout worden hier opgevangen om in de stoomketel verbrand te worden. Men is dankzij de vernieuwde installatie nu veel beter in staat volgens klantspecificatie te leveren, zodat de fabriek veel marktgerichter kan opereren. Voor het transport van het hout door de ketels is een eenvoudig spoor aangelegd met een opstelspoor voor de impregneerketel, een afstelspoor na de koelketel en een omloopspoor. Het transporteren gebeurt nu met twee transporteurs, verzwaarde onderstellen die met behulp van elektrisch aangedreven lieren de nieuwe houtlorries de ketel induwen en aan de andere kant er weer uithalen. De oude ketel is niet gesloopt, maar kan nog gebruikt worden om nat hout te drogen teneinde de verwerkingstijd te bekorten wanneer er snel geleverd moet worden.

Ook het normaalspoor is gewijzigd. Voorheen was het in- en uitrijspoor aan de westzijde van het terrein gelegen. Het rangeerdeel moest altijd een ingewikkelde beweging maken over het terrein van de Maatschappij Zeehaven. Vanaf het station Dordrecht reed de locomotief voorop en de houttransportwagens achterop naar de Zeehaven. Achteruit kon men dan de houttransportwagens afleveren bij de Hbi. Daarna ging het achteruit het raccordement langs voor de overige verladings. Omgekeerd reed men nadat de wagens bij de Hbi opgehaald waren, achteruit naar station Dordrecht. In de boog om het terrein is nu een inhaalspoor aangelegd met een raccordementsspoor aan de noordzijde van het terrein. Het rangeerdeel hoeft nu niet meer de houtwagens op het terrein te plaatsen, maar kan ze achterlaten op het inhaalspoor. De eigen locomotor 319 kan de wagens ophalen en weer terugzetten. Ook heeft men een

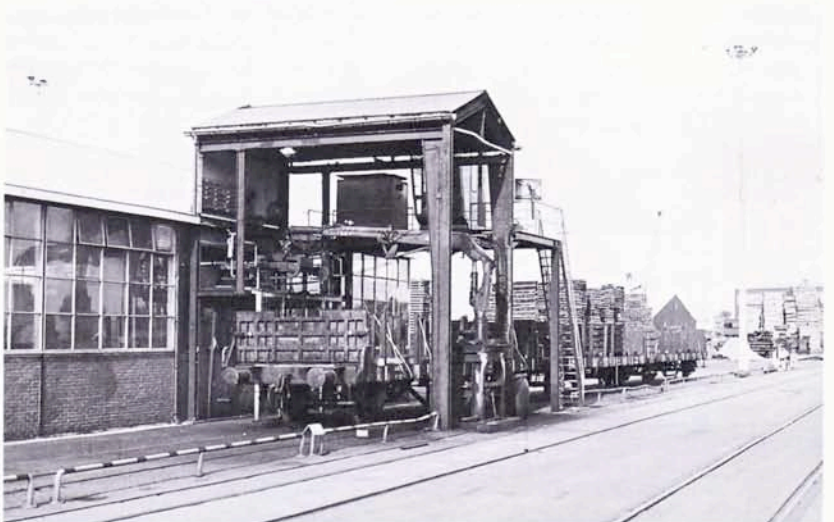
hoog gelegd over de dijk op een reeds lang aanwezig stuk dijklichaam. Hierdoor is de rangering op het terrein van de Maatschappij Zeehaven geheel komen te vervallen.

Een onderneming

Hoewel NS het terrein van de Hbi op 1 juli 1990 van de gemeente kocht om van de jaarlijkse erfpacht af te zijn en om verzekerd te zijn dat de installatie voorlopig ten dienste van de NS stond, heeft de situatie zich anders ontwikkeld. In het kader van de verzelfstandiging van de facilitaire bedrijven van NS is in 1992 Railpro opgericht. De Houtbereidingsinrichting werd van naam gewijzigd in Houtverwerkingsbedrijf (HVB) en in de organisatie van Railpro opgenomen. Omdat de behoefte aan houten dwarsliggers van de NS door het gebruik van andere materialen terugliep, kon het bedrijf alternatief werk zoeken. De fabriek was ontworpen voor 600.000 dwarsliggers per jaar. De gemiddelde productie lag tot de jaren tachtig op 400.000 dwarsliggers. Daarna ging het sterk achteruit. De nieuwe impregneerinstallatie kan 250.000

dwarsliggers verwerken. In 1994 was de productie gezakt naar 185.000 dwarsliggers en nu worden er 100.000 dwarsliggers per jaar geproduceerd. Daar komen de wisselhouten en ander hout nog bij. Door de lagere productie was er ook minder terrein voor opslag nodig. Aan de westzijde lag al een stuk terrein dat nooit in gebruik genomen was. Hier heeft nog een tijd een deel van de Baanhoekbrug gelegen voor verscheping naar Suriname. Doordat dit land het transport niet kon betalen, is de brug alsnog gesloopt. Ook heeft hier het plan D-rijtuig gestaan van de Stichting Dordt in Stoom. Het noordelijke en zuidelijke deel van dit terrein zijn verkocht en uitgegeven aan een andere industrie.

In 1998 heeft NS in casu Railpro zich gedeeltelijk teruggetrokken uit het bedrijf en heeft nog maar 40 % van de aandelen. Van de rest is 40 % nu in handen van de houthandelaar Ressenaar. De overige 20 % is in bezit van de Duitse firma Smit. De HVB kreeg toen ook de nieuwe naam ImproRail BV. Door deze verhoudingen is het bedrijf een zuiver particuliere onderneming geworden die om te overleven rendement moet leveren. De NS is ook niet meer gebonden hout te kopen bij een eigen afdeling en kan geïmpregneerd hout uit het buitenland betrekken als de prijzen daar gunstiger zijn. Aan de andere kant kan ImproRail trachten door scherpere prijzen zijn hout aan de Europese spoorwegen te verkopen. Of dat mogelijk is gezien de nationalistische gevoelens in de diverse landen, zal de tijd leren. In ieder geval is het niet zeker meer dat Dordrecht in lengte van dagen de houtbereiding binnen zijn grenzen zal behouden. Dan zal weer een exponent van de bloeiende houthandel uit de vorige eeuw verdwijnen en blijft er behoudens een enkele houthandelaar van die industrie niet veel meer over. Door efficiënte processen toe te passen en flexibel te opereren op de markten waar toe de gereorganiseerde fabriek zeker in staat is, zijn dezelfde voorwaarden geschapen als die waarmee de fabriek ooit begon. ■



De laadinrichting, waar de bewerkte dwarsliggers op de dwarsliggertransportwagens worden geplaatst; 10 juli 1999. Foto: J.R. Bos.