

Belgian Bunkering and

De toekomst in zwart en wit

Wie dacht dat de steenkool zijn beste tijd achter de rug had, moet zijn mening herzien. Tot dat besluit kwamen we tijdens een bezoek aan het Antwerpse overslag- en handelsbedrijf Belgian Bunkering and Stevedoring Company (BBSC).

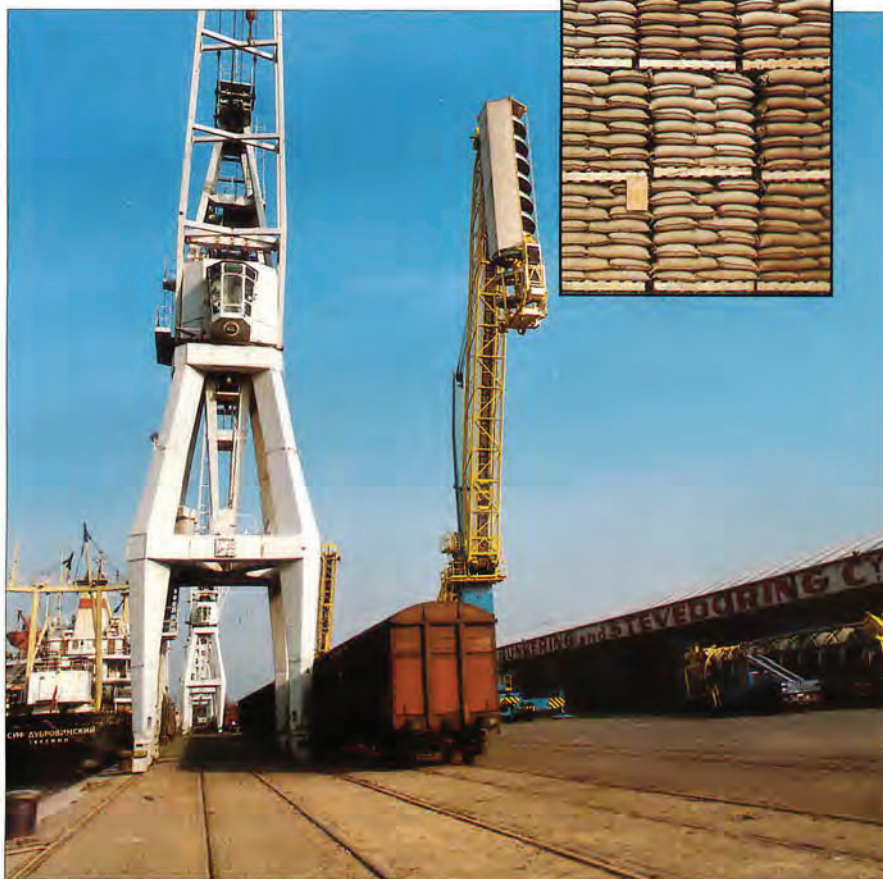
De firma neemt ongeveer 25 % van de toenemende steenkoolhandel in de haven voor haar rekening. BBSC behoort tot de trouwe supporters van het spoor en laat dat duidelijk merken. Op alle prijsofferten lezen de klanten een slogan die even goed uit onze koker kon komen. Verzendingen per spoor = speciaal tarief NMBS. BBSC, dat een reputatie opbouwde met kwaliteitswerk, herinnert zijn afnemers spontaan aan de voordelen van de spoorweg.

“Spoorwegtransport is goedkoop. Vervoer per wagen is voor ons gemakkelijker te regelen, het is economisch en soepel”, vertelt men ons aan één van de vijf terminals, waarvan er drie bestemd zijn voor behandeling en overslag van steenkool.

In de loop van dit jaar zal BBSC ongeveer 3 miljoen ton steenkool in bulk of in zakken verdelen, tegen 2,5 miljoen ton in 1989. Daarvan wordt 500.000 à 600.000 ton gewassen en gebroken in de twee performante wasserijen van de groep. Een eigen laboratorium voor kwaliteitscontrole staat borg voor de levering van het juiste en hoogstaande produkt aan de klant. Omdat het aanbod zeer gevarieerd is, behoort BBSC tot de weinige maatschappijen die de diverse kwaliteiten zonder probleem “à la carte” kunnen leveren.

Uitbreiding

De wortels van de groep liggen in 1929. Momenteel bestaat hij uit de handelsmaatschappij BBSC, de handel in



industriële steenkool Carbomet, de exploitatiemaatschappij Vloeberghs, de regionale kolenhandel Caloria, de stouwer Vandeputte en het expeditiebedrijf Steinman. Enige tijd geleden verwierf het bedrijf een bijkomende concessie in het Hansadok, waardoor schepen tot 50.000 ton kunnen worden ontvangen. De opslagcapaciteit verdubbelde eensklaps tot 350.000 ton. Gezien de vrije ruimte in het havengebied schaars is, gebruikt BBSC daarenboven een vloot van 30 kolenlichters voor opslag en vervoer tussen de verschillende vestigingen.

Uitbreiding was een noodzaak, want de vraag naar steenkool zit in de lift. De twee wasserijen draaien op volle toeren. Dat is hoogst opmerkelijk omdat steenkool tot voor kort als een energie uit het verleden werd beschouwd. De Euro-

pese mijnen werden en worden volgens plan gesloten omwille van de moeilijke en weinig rendabele exploitatievoorwaarden. Vooral Europa schakelde over op alternatieve energiebronnen, waaronder kernenergie. De afbouw van de eigen productie, gecumuleerd met de achteruitgang van de staalindustrie, deed ook de spoorwegen in de klappen delen. Die trend lijkt de jongste tijd echter gekeerd. Steenkool beleeft een tweede jeugd. Daarvoor is de import uit andere continenten verantwoordelijk.

Gunstige ontginningsvoorwaarden maakt steenkool uit Australië, Afrika, Azië, Amerika en de Oostbloklanden veel goedkoper dan de Westeuropese mijnen, die meestal meer dan 1000 meter diep moet worden gewonnen. Dat leidt tot stijgende trafiek in Europese havens zoals Antwerpen.

Stevedoring Company

Omgekeerde verhouding

Een bedrijf als BBSC speelde snel in op de nieuwe tendenzen. Nog niet zo lang geleden bestond 80 % van de omzet uit huisbrand- en 20 % uit industriële kolen. Men is nu goed op weg om de verhouding om te keren. Het feit dat we de voorbije drie jaar geen echte winters meemaakten, speelt een rol. Maar daarnaast praten de economische relance, de groeiende populariteit van de vaste brandstof en de ontwikkeling van nieuwe industriële toepassingen een hartig woordje mee. BBSC verhandelt nu ook in toenemende mate steenkool als grondstof en niet als brandstof. In Scandinavië bijvoorbeeld wordt koolstofpasta geproduceerd en gebruikt als grondstof voor elektroden. Of nog, als basis voor verf.

Een voordeel van deze nieuwe markten is hun stabiliteit. Ze zijn niet afhankelijk van temperatuurschommelingen en minder gebonden aan conjuncturen. "Toch behouden we de huisbrandkolen in ons aanbod", vertelt ons een woordvoerder. "We zien dit als een sociale opdracht. De mensen en zeker de minst bevoegden moeten zeker zijn over verwarming te kunnen beschikken wanneer dat nodig is."

In 1989 werden nog 1700 spoorwegwagens met huisbrandkool ingezet, voor dit jaar wordt een daling met 500 eenheden verwacht. Dit verlies is niet definitief en wordt bovendien meer dan gecompenseerd door de groei van het industriële kolentransport. Waar het een paar jaar stabiel bleef met om en bij de 2000 wagens, voorspelt de bedrijfsleiding minstens een verviervoudiging in 1990. Het totale aantal geladen spoorwegwagens zou tussen de 10.000 en de 12.000 liggen. Een puike prestatie.

De afnemers zijn elektriciteitsproducenten, staalfabrieken, cokesproducenten en cementbedrijven in binnen- en buitenland. BBSC exporteert zijn kolen vooral naar Scandinavië, Duitsland, Frankrijk, Spanje, Portugal de Oostbloklanden en het Verenigd Koninkrijk.

Rauwe eities

Veel goeds wordt tevens verwacht van de nieuwe oriëntatie in de energiepolitiek, die uitbreiding van het aantal steenkoolcentrales voor de produktie van elektriciteit vooropstelt. In België staan drie nieuwe centrales van 600 Megawatt op stapel. Zij zijn goed voor een verbruik van een miljoen ton per stuk. BBSC en de NMBS zullen niets onverlet laten om hun deel in de bevoorradings te veroveren. Inmiddels experimenteerde BBSC reeds met de levering van steenkolen uit de Oostbloklanden. Met goed gevolg, want vanaf 1990 wordt er 200.000 à 300.000 ton (of een totaal van 4000 à 6000 spoorwagens) geleverd. Ook de samenwerking met de staalindustrie in de Benelux groeit gestadig. En uit de Duitse Sofia Jacoba-mijn worden dit jaar zowaar 3000 wagens huisbrandkolen naar Groot-Brittannië verstuurd. Ze komen aan per spoor in de BBSC-installaties en worden overgeladen op kustvaarders. Het wassen en behandelen is onder andere het pronkstuk van BBSC. Geen kilogram van de ruwe kool gaat verloren, elk eindprodukt met inbegrip van koolsteen en stof wordt gecommmercialiseerd. Zegt onze gesprekspartner: "Kolen moet je behandelen als rauwe eities". Een boodschap die ook door de NMBS ter harte wordt genomen.

De Antwerpse marketingmensen van de spoorweg streven een direkt en vlot contact na met de verantwoordelijken van BBSC, zodat de dienstverlening perfect op de behoeften van het bedrijf kan worden afgestemd. Een principe dat de NMBS ten aanzien van elke klant huldigt. "Goede communicatie helpt problemen te voorkomen, daarvoor zijn we er", vinden de afdelingschef marketing-verkoop Luc Mullie en zijn collega Jacques Vanderheyden.

Zoet

Is Belgian Bunkering befaamd geworden in de steenkoolbranche, dan wordt

sinds 1982 ook suiker in bulk of opgezakt behandeld en opgeslagen. In dit domein drijft BBSC geen eigen handel, maar werkt het uitsluitend voor derden. De suiker is afkomstig uit Frankrijk en België, in mindere mate uit Duitsland. Hij is bestemd voor verschepping naar Afrika en Azië. Het witte produkt gaat dus in grote trekken de tegenovergestelde richting uit van het zwarte. De activiteit is seizoengebonden en kent een piek tussen september en december. Tijdens ons bezoek ligt de terminal er erg rustig bij. De installaties zijn nochtans indrukwekkend.

Speciale particuliere wagens brengen de losse suiker langs het spoor tot aan de behandelingsruimte. Daar wordt hij doorheen openklappende luiken gelost in een put. Deze wagens zijn binnenin bekleed met een beschermende laag die toelaat produkten voor menselijke consumptie veilig ter bestemming te brengen. Ze hebben een capaciteit van 93 m3 en een maximaal laadvermogen van 57 tot 58 ton.

De spoor aansluiting kan twee volledige treinen van 1100 ton ontvangen. Van daar gaan de witte kristallen naar een van de vier volledig elektronische opzakkemachines, waar zij gewogen en in zakken tot 50 kilogram worden verdeeld. Het gehele proces verloopt automatisch, tot het dichtmaken van de zakken toe. Tenslotte brengt een transportband de zakken naar de opslagplaats of naar het schip. De suiker wordt door middel van speciale machines op palletten geplaatst en aldus rationeel gestapeld. De verre gaande automatisering van de behandeling is een kunststukje.

Wit en zwart zijn blijkbaar de lievelingskleuren van BBSC, want vlak naast de suikerterminal ligt een Turks vrachtschip dat opgezakt boraxpoeder lost voor overslag. Een nieuwe proefactiviteit. Door de versteviging van zijn marktaandeel in de klassieke sectoren en bijkomende prospectie, ziet de toekomst van het bedrijf er verre van grijs uit. Ook voor de NMBS is dat een uitstekende zaak.