

DOSSIER

ELKE DAG DIEPT DE REDACTIE EEN ACTUEEL THEMA UIT

BAGGEREN IN BRAZILIË

De Belgische baggergroep Deme liep totnogtoe niet te koop met de eerste Braziliaanse baggeropdracht sinds vele tientallen jaren. De verwachtingen van de baggeraar om de komende jaren een pak werk in de wacht te slepen in het grootste land van Latijns-Amerika, zijn echter zeer hoog gespannen. In een baai op zo'n kleine

80 kilometer van Rio De Janeiro is Deme dit jaar zijn Braziliaans examen aan het afleggen. Voor de bemanning van de Vlaanderen XIX, een van de grote baggerschepen van Deme, is het een stresserende job geworden. Voor de Copacabana hebben ze nog geen tijd gehad.

PASCAL SERTYN

RIO DE JANEIRO | Philip Hermans, algemeen directeur van de Belgische baggergroep Deme, mag dan wel geregeld logeren in een hotel aan de vermaarde Copacabana, in hartje Rio de Janeiro, maar het vakantiegevoel is ver weg.

In de baai van Sepetiba, zo'n 80 kilometer ten zuiden van een van Brazilië's bekendste metropolen, staat de Belgische baggergroep sinds september 2006 onder zware tijdsdruk om een moerasgebied van 9 miljoen vierkante meter begaanbaar en bereikbaar te maken en tegelijk een deel van de baai uit te baggeren. Anders verliest de joint venture van de Duitse staalgroep ThyssenKrupp en de Braziliaanse mijnbouwreus Companhia Vale do Rio Doce tijd bij de bouw van een staalcomplex. Het zijn spannende maanden geweest omdat Deme amper voldoende stalen buizen had om de baggerspecie vanuit de baai van Sepetiba via pijpleidingen 11 kilometer te transporteren naar het moerasgebied. 'We werken wel voor een staalconcern, maar het grote probleem hier is om aan staalproducten zoals pijpen te geraken', vertelt de 48-jarige Philip Hermans.

Maar het is een meer ontspannen directielid van Deme dat een van de voorbije weken polshoogte komt nemen op de site. Het Zwijndrechtse baggerbedrijf is erin geslaagd de terreinen op tijd op te spuiten. Bovendien ziet het er naar uit dat de contractprijs door allerlei bijkomende opties zal uitkomen op bijna 200 miljoen euro, terwijl het werk bij ondertekening 146,8 miljoen waard was.

Die inkomsten zijn overigens niet integraal voor Deme bestemd. Voor het Sepetiba-contract heeft Deme team gevormd met de Nederlandse beursgenoteerde baggergroep Boskalis.

Maar op het terrein is het toch vooral Deme dat in de kijker loopt. De amper 27-jarige Jeroen Gheysens is de projectleider. Te midden van de baai van Sepetiba vormt een cutterzuiger van Deme, de Vlaanderen XIX, de hoeksteen van het baggerwerk.

De Vlaanderen XIX moet voldoende zand opbaggeren voor de opspuiting van het terrein van ThyssenKrupp. Maar het is niet zomaar wat baggeren want de specie moet op een zodanige manier gewonnen worden, dat tegelijk in de baai een vaargeul en een zwaairom wordt uitgediept tot 14,5 meter. Deze verdiepingswerken zijn nodig voor de bulkschepen die in de toekomst de staalfabriek zullen voorzien van ijzererts en steenkool. De toegangseul zal 4 kilometer lang worden.

Het baggerwerk is tegelijk een milieusanering, want een deel van de specie die bij de verdieping

wordt opgepompt, is zwaar vervuild. Het gaat om een laag zinkafval die circa een halve meter dik is. De vervuild baggerspecie wordt opgezogen en vervoerd naar een ondergrondse berging verderop in de baai.

De baggeraars moeten verder ook rekening houden met een beschermd natuurgebied tussen de baai en het terrein waarop het staalcomplex zal verrijzen. De Braziliaanse overheid heeft zeer strenge voorwaarden opgelegd

om te vermijden dat het natuurgebied — een mangrove — te lijden heeft onder de werken.

Dat is een zeer grote uitdaging geworden voor Deme en Boskalis. Zo moesten ze al meteen bij het begin van de werken de Sao Francisco-rivier, die via het mangrovegebied uitmondt in de baai van Sepetiba, uitbaggeren.

De rivier was belangrijk voor de bevoorrading van de Vlaanderen XIX en de bedding van de rivier was het enige mogelijke tra-

ject voor de pijpleidingen waarlangs de baggerspecie verpompt kon worden. Het verdiepen van de riviermonding moest gebeuren op een milieuvriendelijke manier. Een misstap bij de start van de baggerwerken kon het Zwijndrechtse baggerbedrijf Deme zich niet permitteren. Want dat zou de grote Braziliaanse ambities van Deme meteen hypothekeren.

Philip Hermans ziet de uitbouw van de activiteiten in Brazilië immers als een van de grote priori-

teiten van de hele baggergroep. De top van Deme gaat ervan uit dat in het grootste Latijns-Amerikaanse land heel wat werk ligt te wachten. Het Sepetiba-contract is volgens Hermans de voorbode. Het is een van de grootste baggeropdrachten die de laatste tien jaar aan Europese baggerbedrijven zijn gegund.

De algemeen directeur van Deme verwacht niet zozeer dat zich nog grote industriële investeringen aandienen zoals het staalcomplex

GEEN TIJD VOOR



Het aangevoerde slib moet gelijkmatig verspreid worden over het bekken. © rr

Johan Meersman

- 43 jaar, afkomstig uit Kruibeke
- Ging op zijn zeventiende aan de slag als matroos
- Was 16 jaar aan de slag in de koopvaardij, waaronder 11 jaar op ferryschepen
- Werkt sinds tien jaar bij Deme en is momenteel tweede schipper van de cutterzuiger Vlaanderen XIX
- Getrouwd, twee kinderen

Philip Hermans

- 49 jaar, afkomstig uit Dilbeek
- Afgestudeerd als burgerlijk ingenieur aan de VUB
- Directeur generaal
- Verantwoordelijk voor Zuid-Amerika, Zuid-Oost-Azië en Centraal-Azië
- Gehuwd, drie kinderen

Jeroen Gheysens

- 27 jaar, afkomstig uit Wielsbeke
- Afgestudeerd als burgerlijk ingenieur aan de KU Leuven
- Projectverantwoordelijke voor Sepetiba-project
- Ongehuwd
- Vijf jaar bij Deme
- Voor het eerst kennisgemaakt met baggerindustrie tijdens een studiedag

Georges Degroote

- 55 jaar, afkomstig uit Heist-aan-Zee
- Eerst 25 jaar visser geweest
- Ging in 1991 aan de slag in de baggersector
- Is nu de eerste schipper van de cutterzuiger Vlaanderen XIX
- Zijn zoon werkt ook op een baggerschip van Deme



© rr



© rr



© rr

DE COPACABANA

van ThyssenKrupp. Hij verwacht eerder dat de economische ontwikkeling in Brazilië zal resulteren in grote investeringen in de uitbouw van de transportinfrastructuur. Daarbij zal volgens hem de prioriteit gelegd worden op het beter bevaarbaar maken van grote rivieren die het land doorkruisen en op de aanleg van zee- en binnenhavens. Daarbij trekt hij niet alleen de kaart van Deme maar ook die Vlaanderen. 'Deme en Vlaande-

ren hebben veel ervaring en kennis over de uitbating van een uitgebreid waterwegennet', stelt hij. Begin dit jaar organiseerde hij naar aanleiding van een bezoek van de toenmalige Vlaamse minister van Openbare Werken, Kris Peeters, een seminarie rond de opwaardering van het waterwegennet. De onverwacht grote Braziliaanse opkomst sterkte Philip Hermans om verder te gaan op de ingeslagen weg. Zijn streefdoel: een echt samenwerkingsverband

tussen Brazilië en Vlaanderen rond het waterwegenbeheer. Wat er voor Deme dan inzigt? Hermans laat natuurlijk niet in zijn kaarten kijken maar hij heeft wel een timing in zijn hoofd. Binnen dit en een jaar wil hij een belangrijk Braziliaans contract binnenhalen dat past in die waterwegenstrategie. Dat is vrij ambitieus. Want Brazilië blijft een vrije nieuwe baggermarkt voor Deme. Ondertussen moet hij er natuurlijk over blijven waken dat het eer-

ste grote contract in Brazilië sinds vele jaren rendabel is. Dat lijkt logisch maar is zeker niet vanzelfsprekend. Daarmee wordt hij geconfronteerd als hij aan boord is van de Vlaanderen XIX. Het baggerschip stuit op veel harder materiaal dan verwacht. Harde kleibrokken, soms een rugbybal groot, dreigen de pijpleiding te verstoppingen en zorgen voor een snelle slijtage van de baggerkop.

'De enorme tijdsdruk van de voorbije maanden en het feit dat het werk moeilijker is dan verwacht, veroorzaken heel wat stress aan boord', maakt baggerkapitein Georges Degroote meteen duidelijk als de Deme-directeur een bezoekje brengt aan het baggerschip Vlaanderen XIX. Er wordt trouwens niet gebaggerd als Hermans aan boord is. Er zijn alweer herstellingswerken bezig. Degroote, sinds 1991 in de baggersector actief, windt er geen doekjes rond dat de werkdruk jaar na jaar toeneemt. Het wordt de bemanning van de Vlaanderen XIX trouwens ingeprent dat het schip sowieso 1,3 miljoen euro per week

kost. Of het schip nu werkt of niet maakt geen verschil, voegt hij er nog aan toe. Om het baggerschip de klok rond aan de gang te houden zijn er immers 45 bemanningsleden nodig. Die zijn ingedeeld in vier ploegen. Twee dagen en twee nachtploegen.

Dat hij sinds begin dit jaar in Brazilië aan de slag is, daarvan heeft Georges Degroote nog niet veel gemerkt. Met werkdagen van 12 uur, zeven dagen op de zeven gedurende zes weken blijft er geen tijd over voor sightseeing. 'Ik ben nog niet eens in Rio geweest', vertelt hij. De bemanning van de Vlaanderen XIX verblijft in Santa Cruz, een plaatsje aan de baai op zo'n 80 kilometer van Rio. Degroote en zijn eerste schipper Johan Meersman, die op de brug het baggertuig bestuurt, hebben zelfs de opspuitingswerken aan de wal nog niet gezien.

Enkele uurtjes later krijgen ze projectleider Jeroen Gheysens aan de lijn. Die staat 11 kilometer verder aan de rand van een slibbekken. Met de vraag waarom er geen baggerspecie meer wordt aangevoerd. De harde bodem van de baai en de ballen klei hebben de baggeraars alweer parten gespeeld. Maar Degroote en Meersman kunnen Gheysens geruststellen. Na een kwartier begint de baggerspecie opnieuw uit de pijplijn te stromen. Het debiet volstaat om een Olympisch bad in nog geen zeven minuten te vullen.



Staalcomplex verrijst uit het niets

ThyssenKrupp waagt zich in Brazilië aan een zelden gezien industrieel project.

SEPETIBA | In heel Brazilië is momenteel geen grote machine meer te krijgen om betonnen en stalen palen in de bodem te heien. Een rist aannemers die in opdracht van de Duitse staalgroep ThyssenKrupp en de Braziliaanse mijnbouwer Companhia Vale do Rio Doce een staalcomplex aan het bouwen zijn, hebben alle machines in heel het land ingepalmd om verscheidene honderden palen te heien op een terrein dat goed een jaar geleden nog een moeras was.

Dat op het terrein van 9 miljoen vierkante meter gewerkt kan worden, is overigens het werk van de Belgische baggergroep Deme en haar Nederlands sectorgenoot Boskalis.

Sinds eind vorig jaar is het baggerschip Vlaanderen XIX zand en baggerspecie aan het ophalen uit de nabijgelegen baai van Sepetiba om een stabiel werkvlak te maken waarop de aannemers de

fabrieken kunnen bouwen. Streefdoel van ThyssenKrupp is in maart 2009 het eerste staal uit de fabriek te laten rollen. Voor de Duitse staalreus is het Braziliaanse project van levensbelang, blijkt uit de uiteenzetting van Rainer Verhoeven. Verhoeven is de man die er namens ThyssenKrupp op toeziet dat de baggeraars zich aan de timing houden. Voor de Duitse staalgroep is het Braziliaanse project de eerste grote buitenlandse investering. Het grootste Latijns-Amerikaanse land werd uitgekozen omdat ijzererts daar overvloedig aanwezig is. De andere grondstof - steenkool - moet wel worden aangevoerd. Vandaar dat het staalcomplex verrijst aan een baai waar de grootste bulkschepen kunnen aanleggen. Om voldoende diepgang te hebben, zijn de baggeraars Deme en Boskalis ook een vaargeul aan het maken voor schepen met een diepgang

tot 14,5 meter. Ter vergelijking, in de Antwerpse haven kunnen na de Scheldeverdieping schepen binnenlopen met een diepgang tot 13,5 meter terwijl in Zeebrugge schepen met een diepgang tot 14,5 meter ongeacht het tij in- en uit kunnen varen.

De omvang van het siderurgisch complex van ThyssenKrupp aan de baai van Sepetiba is moeilijk te vatten. Zo'n staalfabriek op-

In sommige perioden van de bouw zullen tot 18.000 bouwvakkers aan het werk zijn

bouwen van nul is onuitgegeven. Rainer Verhoeven probeert met wat cijfers het megaproject toch wat te duiden.

De gemiddelde werkgelegenheid tijdens de bouwperiode schommelt rond de 10.000. Maar in sommige perioden van de bouw

zullen tot 18.000 bouwvakkers aan het werk zijn op de site van ThyssenKrupp. Een van de sterke staaltjes die ThyssenKrupp wil leveren is de overkomst van achthonderd Chinese werknemers voor de bouw van een cokesfabriek. De cokes zijn de brandstof voor een elektriciteitscentrale. De centrale heeft zelfs een vermogen van 490 megawatt.

Zodra het staalcomplex volledig operationeel is, zullen alle fabrieken samen 3.500 werknemers tellen en zal jaarlijks 5 miljoen ton staal geproduceerd worden. Ter vergelijking: de gehele staaldivisie van ThyssenKrupp telt 31.000 werknemers en produceert jaarlijks circa 45 miljoen ton staal. Rainer Verhoeven schat dat het staalcomplex onrechtstreeks voor nog eens 14.000 banen zal zorgen.

De bouw van de staalfabriek zal ook gevolgen hebben voor de havens van Rotterdam en ... Antwerpen. Zowat veertig procent van het staal dat in Sepetiba geproduceerd zal worden, is be-

stemd voor West-Europa. Het zal in de vorm van stalen blokken die 10 meter lang en bijna 2 meter breed zijn per schip vervoerd worden. Om zulke ladingen te kunnen overslaan, moet er overigens geïnvesteerd worden in grotere staalterminals in de havens van Rotterdam en Antwerpen. De investering wordt geschat op 400 miljoen euro.

Het staal wordt vanuit de haven naar de fabriek van ThyssenKrupp in Duisburg vervoerd, waar de stalen blokken dan verder verwerkt worden tot half-fabrikaten. De grote klanten van de Duitse staalgroep zitten in de auto-industrie en de makers van drankverpakkingen.

De andere 60 procent van de productie van de Sepetiba-fabriek is bestemd voor de Verenigde Staten. ThyssenKrupp is nog eens 2,5 miljard euro aan het investeren in een verwerkingsfabriek in de zuidelijke staat Alabama. De Duitse staalgroep wil van daaruit de autofabrieken in het zuiden van de Verenigde Staten bevoorraden.