

Brabo "werpt" de hand op Zeebrugse Bootsmannen

De Antwerpse maritieme dienstverlener Brabo is zopas voor 50% in het kapitaal van het Zeebrugse bedrijf "Bootsmannen" getreden. Hiermee ontwikkelt de samenwerkende vennootschap van havenloodsen en bootslieden voortaan ook de beide kernactiviteiten in Zeebrugge. "Een logische stap in onze uitbreidings- en diversificatiestrategie", vindt voorzitter Robert Restiau.

Joris Delporte



Robert Restiau, voorzitter van Brabo.

Brabo lijkt als vereniging van bootslieden en havenloodsen op Silvius Brabo, die als standbeeld een hand werpt op de Antwerpse Grote Markt. Zowel de maritieme dienstverlener als de legendarische figuur maken deel uit van de stadsgeschiedenis. Zo treedt Brabo al sinds 1931 op als samenwerkende vennootschap van havenloodsen en bootslieden (zie kader) in de Scheldehaven. Sinds 1968 binnen een zogenaamde concessie van openbare dienst. Lees, Brabo verzorgt de havenbeloosdijng namens het Havenbedrijf. De huidige concessie is in 2002 ingetreden en loopt volgend jaar af.

"Zelfs nu Brabo in het kapitaal van de cvba Bootsmanen gestapt is, verliezen we niet onze focus op Antwerpen", vindt Brabovoorzitter Robert Restiau. "De Scheldehaven blijft een Europese mainport in alle betekenissen van het woord. Toch willen we ook aanwezig zijn in Zeebrugge, tenslotte een van de snelst groeiende

kusthavens van Europa. Hiermee passen we eenzelfde strategie toe als onze klanten. Die spreiden steeds meer hun trafieken over meerdere (Vlaamse) havens. Bovendien reageren we zo ook op de vraag van bepaalde klanten die in beide havens actief zijn."

Zeebrugge vormt voor

Brabo bovendien geen onbekend terrein. Via dochtermaatschappij Breydel cvba verzorgt de Antwerpse groep al loodsdiensten in de Zeebrugse achterhaven. Met de deelname in het voormalige familiebedrijf Vermael - voortaan de cvba "Bootsmannen" - ontwikkelt het er voortaan beide kernactiviteiten.

De uitbreidingsstrategie heeft de traditie van de maritieme dienstverlener eerder ook naar Brussel geleid, waar het sinds januari vorig jaar instaat voor de belood-

sing en het los- en vastmaken van alle zeeschepen op het zeekanaal Brussel-Schelde en in de Brusselse haven. Bovendien bestaat interesse voor activiteiten in

De havenloods en de bootsman: een functieomschrijving

* **EEN HAVENLOODS** fungeert als raadgever voor de gezagvoerder van schepen die de haven, de sluisen of de dokken in- of uitvaren. Daarbij boogt hij op kennis over de mogelijke obstakels, zoals ondiep water en smalle bruggeulen. Verder verzorgt hij ook de coördinatie met onder meer de sleepboten en de sluisleiding. De gezagvoerder blijft wel te allen tijde verantwoordelijk voor de navigatie en de veiligheid van zijn schip.

* **EEN BOOTSMAN** plaatst de meertouwen goed. Eventueel plaatst hij wrijfhouten tussen de kaai- en de scheepsromp, om geen schade aan het schip te berokkenen. In de hiërarchische keten is de bootsman ondergeschikt aan de loods of de kapitein, van wie hij de bevelen stipt opvolgt om het meren of het ontmeren vlot te laten verlopen.

van tijdelijke werkloosheid ingevoerd. Personeelskosten vormen onze belangrijkste kostenpost, wat die tijdelijke ingreep rechtvaardigt."

www.brabo.com

In den beginne was er chaos...

Historici situeren het ontstaan van de dokloodsen in het begin van de negentiende eeuw. Na de inwijding van het Bonaparte- en het Willemdok beseft de Antwerpse havengemeenschap dat de scheepskapiteins hulp kunnen gebruiken om hun ligplaats te vinden. Het beroep van havenloods is geboren, als bijverdienste voor garnalvissers, matrozen of bootslieden die op zelfstandige basis hun diensten aanbieden. Het lucratieve karakter van die bezigheid stort het jonge beroep evenwel meteen in een chaos. Zo ontstaan immers snel groepjes bootslui die knokken voor elke klant. Letterlijk zelfs. Reglementering blijft daarom niet lang uit, maar de concurrentiestrijd blijft verbeteren. Tot het Antwerpse stadsbestuur in 1904 orde schept in de chaos, door het beroep te reglementeren.

Met de regelgeving en bekwaamheidseisen komt tijdelijk rust in de tent. De bootroeiers en havenloodsen gaan zich ook in toenemende mate verenigen. Dit in de beroepsverenigingen "Progress" en "Neptune", die respectievelijk in 1910 en 1923 het levenslicht zien. De concurrentiestrijd barst daarop nogmaals los, met alle indianenverhalen over sabotage van dien. Aan de chaos komt in 1931 een einde, wanneer Brabo boven de doopvont wordt gehouden. De zelfstandige samenwerkende vennootschap is een initiatief van de redersvereniging, de scheepvaartagenten, het stadsbestuur en de vakbonden. Die bedrijfsstructuur bestaat nog vandaag; de Antwerpse Scheepvaartvereniging (ASV) en de Koninklijke Belgische Redersvereniging (KBRV) controleren 55% van Brabo, het personeel de rest.

De maatschappij steunt in de beginnende voorloop op het vakmanschap van haar medewerkers, maar investeert in de loop der jaren steeds meer in infrastructuur en technische uitrusting. Stalen werkboden vervangen zo houten roeisloepen. In 1968 volgt een kleine fluwelen revolutie. Brabo verliest het monopolie over het loodsen en meren in de Antwerpse dokken, maar krijgt die activiteiten exclusief toegewezen in een zogenaamde concessie van openbare dienst. Sindsdien bezit het Antwerpse Havenbedrijf toezichtrecht en beslissingskracht over de dokloodsen en bootslui, aan wie het die activiteiten uitbesteedt.

andere Vlaamse zee- en Scheldehavens. "Die contacten zijn er zeker", vertelt Restiau. "Maar concrete resultaten van die gesprekken verwacht ik niet op korte termijn."

Naast de uitbreidingsstrategie huldigt Restiau ook een diversificatiestrategie. "We streven groei na in de kernactiviteiten, maar evolueren ook meer en meer naar een complete maritieme dienstverlener, die ook pakweg cleaning aanbiedt of afval ophaalt op de Schelde." Sinds 2006 exploiteert Brabo in dat verband zelfs de bekende Scheldeboten van Flandria.

OMZETDALING

Een maritieme dienstverlener ontsnapt natuurlijk niet aan de crisis die zijn klanten treft. "De zeescheepvaart is in januari fors gekrompen", aldus Restiau. "Die tendens heeft een stevige impact op onze omzet. Daarom hebben we begin februari voor acht maanden een regime

