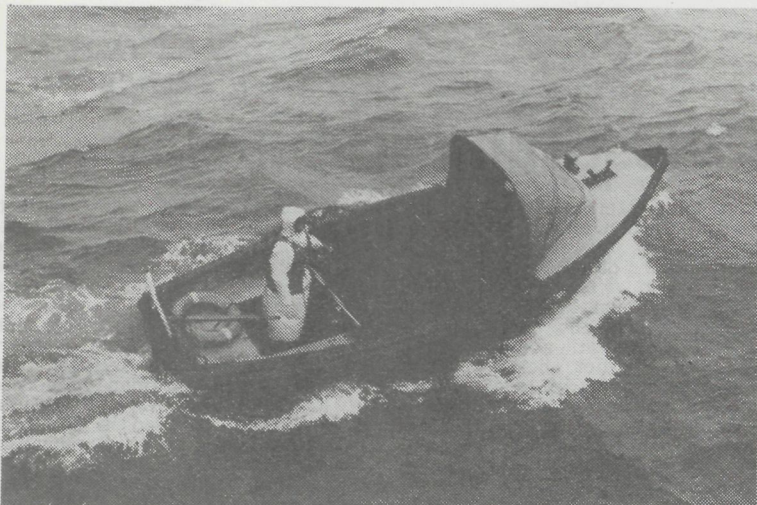


# Waarom de Belgische loodsen 10 jaar langer moeten werken dan hun Nederlandse collega's



De yol op weg naar de cargo met zijn loods. De stormkap is dichtgezet wegens het gure weer.

In «Vrij Nederland» verscheen een aktueel artikel over het Belgische Loodswezen dat in het bezonder het blijkbaar moeilijk vraagstuk van het loodsenpensioen belicht. Het is uiteraard niet mogelijk het gehele vraagstuk te benaderen in het raam van een krantenartikel laat staan het te omvatten. Maar wij hebben gemeend het hier en daar met een ander te kunnen aanvullen. Tenslotte is alles wat met loodswezen te maken heeft, ook heel nauw verbonden met de kust en zijn loodsen, gekend de burgers van dat goede oude Oostende dat ten allen tijde het toneel is geweest van zoveel spannende gebeurtenissen, die met het loodswezen te doen hebben.

Wij hebben hieromtrent ook het advies ingewonnen van een loods, die in ons volgend nummer, zijn visie, of liever die van de loodsen zal weergeven.

«Waarom de Belgische loodsen tien jaar langer moeten werken dan hun Nederlandse collega's, is dus de titel van dit artikel, dat luidt:

Op de Boulevard de Ruyter in Vlissingen zijn Belgische en Nederlandse loodsen naast burelen. Zij hebben aparte kantoren, een aparte uitrusting en aparte clublokalen. Het Belgische café is bruin, gezellig, vol met het stemgeluid van vlotdrinkende uniformdragers rond de bar. In het Nederlandse, twee panden verderop, wordt ons een pilsje geweigerd omdat we geen lid zijn van de «soosjetiteit».

Als het op werken aankomt vallen de Nederlanders best mee. De Belgische chef-loods wil ons wel ontvangen, maar hij heeft een «spreekverbod» gekregen van hogerhand. We mogen ook niet met de Belgische loodsboot meevaren tot in het midden van de stroom. Te riskant, zegt hij, en bovendien zouden de toeristen gaan mopperen, omdat ze best ook een boottochtje willen maken. Van de Nederlandse dienst hebben we binnen vijf minuten toestemming om met

hun «Bruinvis» mee te varen.

Er zijn nog meer verschillen, zoals ons duidelijk wordt gemaakt door een paar Belgische loodsen die hun aanvankelijke achterdocht tegenover journalisten pas weten te onderdrukken na het nuttigen van enkele glazen bier.

In de tweede week van mei had een van de merkwaardigste werknemersacties plaats die de jongste jaren in België zijn gevoerd. De varende, en verder ook welvarende klasse der Belgische loodsen ging een nacht lang in staking, van negen uur 's avonds tot zes uur in de morgen. De handel, de administratie, het transportwezen en de regering werd prompt aangegrepen door een grote paniek. Dezelfde dag nog verscheen een extra-editie van het Belgische staatsblad, waarin de loodsen op bevel van de minister gesommeerd werden voortaan zulke acties achterwege te laten «om de havenactiviteiten die noodzakelijk zijn voor de bevoorrading van de nijverheid en de bevoiking veilig te stellen. Het effect van de negenurige werkonderbreking was inderdaad niet gering, hoewel de dag te voren al opvallend veel kapiteins het anker hadden gelicht om nog de staking van die avond de volle zee te bereiken. Dit kon niet verhinderen dat op woensdagochtend tientallen schepen op loodsen lagen te wachten voor de rede van Vlissingen en ook in Antwerpen zelf.

De ministeriële vordering werd door de ruim 400 Belgische loodsen stipt, zij het niet zonder morren, nageleefd (Nederlandse loodsen maken deel uit van de Koninklijke Marine, vallen onder de bevoegdheid van defensie. Er is niet eens een extra-editie van het staatsblad voor nodig om ze het recht op staken te ontzeggen). De gendarmerie hoefde dus niet te worden ingezet om de werkgeversaars wat burgerzin bij te brengen. Maar de enige eis van de loodsen, een volwaardig pensioen op 60 jaar, blijft wel gehandhaafd. Nu wordt driftig

vergaderd om acties te bedenken «die binnen de wettelijkheid vallen».

Zelfs Jos Chabert, die als minister van Verkeer hun rechtstreekse werkgever is, gaf in oktober vorig jaar al toe dat de eis van de loodsen ten volle verantwoord is. Voortdurende stress, zware fysieke inspanning en grote risico's zijn in zulke mate verweven met dit beroep, dat wie op 60 nog mee moet, gewoon zijn hachje riskeert. Net als iedere werknemer heeft de loods recht op twee vrije dagen per week. In de praktijk komt het er echter op neer dat hij negen dagen achter elkaar in touw moet zijn, hetgeen betekent dat hij in die periodes, ook wanneer hij uitrust, zich beschikbaar moet houden, omdat hij elk ogenblik kan worden opgeroepen. Want in die tussentijdse rustperiodes wordt hij drie keer per dag wat dan heet «afgemaakt»: elke ochtend, middag en avond moet hij thuis een half uur lang aan de telefoon zitten om zijn volgende opdracht te vernemen. Dit beperkt natuurlijk de bewegingsvrijheid in hoge mate. Tussen het einde van de eerste en het begin van de tweede oproeperiode liggen slechts 2 uur en 15 minuten. Deze constante huissvredebreuk leidt er toe dat een loods zelden eens rustig kan uitgaan of met zijn kinderen naar de speeltuin.

Het werk zelf is uiterst slopend.

Ook routine vermindert de (in-)spanning nauwelijks. De loods kent na enige tijd wel het traject dat hij moet bevaren, maar de wind en de stroming, de afmetingen en de handelbaarheid van het schip, de kunde en de betrouwbaarheid van de officieren zijn steeds verschillend. Formeel mag de loods niet het commando voeren, alleen adviezen verstrekken, de kapitein blijft baas op eigen boot. Maar in de loodsenkantines van Antwerpen en Vlissingen kan je daarover schampere opmerkingen horen. Het schijnt nog slechts bij hoge uitzondering voor te komen dat een kapitein of het hoofd van de wacht zijn schip echt in handen houdt. In volle zee wordt bijna steeds op automatische besturing overgeschakeld zodat er nog weinig echte roergangers zijn die de zee in de vingers hebben. Dat voel je, als er in de nauwe doorgangen tot op een centimeter na gestuurd moet worden. Een loods vertelt: «Je staat geregeld te trillen van de zenuwen als je die jongens aan het werk ziet. Het is op zich al niet gemakkelijk om bij voorbeeld Terneuzen binnen te varen. Als de wind achterop en de stroming meezit, wordt het gewoon mikken. Het is mij meermaals gebeurd dat ik het gat voorbij voer omdat er geen houden aan was, dan moet er worden gekeerd, wat op de Schelde niet zonder moeilijkheden en gevaren verloopt. Als je dan eindelijk rustig op het kanaal naar Gent zit, staat het zweet in je schoenen». En dat geldt nog slechts voor de 180 rivierloodsen.

## DE ZIEELOODSEN

De zeelloodsen, die vaak zeven volle dagen achter elkaar doorbrengen in het smoezelige Rijkshotel aan de Boulevard («sinds kort heeft ieder zijn eigen lakens») of op hun wachtschip — een kottor, 10 mijl uit de kust voor Oostende — hebben het nog een stuk moeilijker. Zij moeten in nog ruwere omstandigheden werken om het schip tot voor Vlissingen te brengen.

Het is al een hele kunst om in volle zee met een kleine jol in de juiste positie langszij te varen, «lij te maken». Ook hier blijven vele kapiteins in gebreke. Om op een uitgeloode touwladder te geraken moet de loods een vooral bij nacht en ontij niet ongevaarlijke sprong maken. Een forse golfslag doet geregeld mensen in het water belanden, waarbij dient te worden opgemerkt dat de Belgische loodsen — in tegenstelling tot hun Nederlandse collega's — meestal niet over zwemvesten beschikken. Bij windkracht 6 uit het noordoosten kan het al levensgevaarlijk worden, omdat een klauterende loods dan de kans loopt met een smak tegen de romp terecht te komen. Toch hebben de Belgen geen reputatie van lijntrekkers. Zelf zeggen dat ze de laatsten zijn om in onzure weersomstandigheden het werk te staken: het eerst gebeurt dat in Ljuiden, vervolgens in Hoek van Holland, dan op de Noorder(schelde) post, en laatste van al op de Belgische Westpost bij Oostende.

Klachten zijn er ook over het onsmakelijk vette eten waar scheepskoks blijkbaar een patent op hebben. Volgens de internationale overeenkomsten moet een kapitein instaan voor de culinaire behoeften van zijn loods. Dat gebeurt ook secuur, maar het is de kwaliteit die vaak te wensen overlaat. («Leg een Griekse kapitein dan maar even uit dat je zo nodig moet, net als je midden in een moeilijk manoeuvre zit»). Een loods die op de brug zijn door moeder de vrouw met zorg toe bereide boterhammetjes boven durft te halen, wordt van de weersomstuit met de nek aangekeken. Zo'n kleinburgerlijk gebaar hoort niet thuis in de sfeer van internationale samenwerking en mondiaal begrip. Dit is misschien het onbenulligste van de reeks problemen, maar de slechte voedingsgewoonten zullen er zeker toe bijdragen dat bij loodsen driemaal meer hart- en vaatziekten voorkomen dan bij de doorsnee Belg. Dat laatste wordt ons althans verzekerd, op grond van een niet nader genoemd wetenschappelijk onderzoek.

Over de billijkheid van de eis «pensioen op 60 jaar» is eigenlijk iedereen het eens: de minister, de vakbonden en de publieke opinie — voor zover die zich met deze kwestie inlaat.

Bij de kortstondige actie van twee weken geleden was er ook solidariteit van Nederlandse zijde. Door een wonderlijke historische regeling wordt namelijk 27,5 pro-

(Zie vervolg blz. 3)

cent van de schepen met een Belgische bestemming door Nederlanders geodst. Het is 'n vrij bizarre regeling die teruggaat op de eerste jaren nadat België zich van het Oranjejuk bevrijd had (1830). Aanvankelijk moest Brussel tol betalen aan Den Haag omdat de Schelde grotendeels op Nederlands grondgebied stroomt. Nadien werd die tol vervangen door de huidige loodsensregeling. In Vlissingen hebben de Nederlanders onmiddellijk verklaard dat ze geen bijkomende opdrachten — ter vervanging van Belgen zouden aanvaarden. Dat is ook het meeste wat ze in de gegeven omstandigheden konden doen.

Nederland heeft trouwens, indirect, een gangmakende rol in deze actie. Al op 55-jarige leeftijd kunnen Nederlandse loodsen via het «functioneel leeftijdsontslag» met pensioen gaan. Ze krijgen dan 80 procent van hun laatste loon. Van af 60 jaar krijgen ze nog 70 procent, terwijl deze tien overbruggingsjaren tot aan de officiële pensioengerechtigde leeftijd voor vijf volle werkjaren worden aangerekend.

Omdat de Belgische pensioeneis zo redelijk is, staat het toch wel vast dat hij zal worden ingewilligd. De vraag is alleen wanneer. Al vijf jaar lang wordt erover gesproken, maar er wordt geen werk van gemaakt omdat de betrokken groepen tegengestelde belangen hebben. De regering ziet vooral tegen de kosten op, en tegen het feit dat ongetwijfeld nog andere ambtenaren hun stem zullen verheffen als de loodsen hun zin krijgen. Tegenwerking is er ook van de officiële vakbonden die hun monopoliepositie in gevaar achten.

#### DE LOODSENGILDE

De loodsengilde, die eigenlijk niet meer dan een beroepsvereniging is, gedraagt zich namelijk als een concurrerende vakbond. Dat is dan ook de belangrijkste reden waarom zowel de christelijke als de socialistische vakorganisaties de eis hebben gesteld dat een nieuwe regeling voor alle varenden zou moeten gelden. Op zich is dat niet onzinnig, want er is waarschijnlijk geen sector waar de uitbuiting zo groot is als bij de lange omvaart, de Vlaamse uitdrukking voor de grote vaart, maar zo'n eis werkt wel remmend op de eis van de loodsen. Die staan zelf toch al een spoedige regeling van het conflict in de weg, omdat ze aandringen op een volwaardig pensioen. Dit impliceert een totaal nieuwe berekeningwijze, waarbij de vijf tot tien jaren die elke loods bij de koopvaardij moet hebben doorgebracht, worden ingecalculleerd als «opleiding». Daar is een verandering van de wet en veel geld voor nodig, wat weer op verzet stuit van de minister van Financiën. In de loop van deze week wordt hierover nog druk vergaderd. Het zou wel eens tot een nieuwe confrontatie met de overheid kunnen komen, want ondanks het opeisingsbevel van minister Chabert houdt het gilde nog wat slagen op de arm als het op actie aan mocht komen. Er kunnen «stiptheidsacties» worden gevoerd, die naar verluidt een even verlamdend effect zouden hebben op het Belgische havenverkeer als een echte werkstaking. Als iedere loods zijn wettelijk bepaalde rustperiode opneemt, wat nu lang niet het geval is, kan dat uitgroeien tot een enorme chaos. Hetzelfde zou gebeuren, zo heet het, als elke loods zich hield aan zijn officiële tonnage, dus niet langer bereid was in noodgevallen een hoger gekwalificeerde collega te vervangen. (Uit «Vrij Nederland» van 31-5-75)

## NEDERLANDSE VISSERS DREIGEN MET BLOKKADE ZEEHAVENS

«Als de minister van Landbouw en Visserij geen compensatie geeft voor de schade die de vissers lijden als gevolg van de maatregelen die de vangst van tong en schol beperken, zal het moeilijk worden onze leden te weerhouden van het blokkeren van de toegangswegen naar de voornaamste Nederlandse zeehavens». In deze zin heeft de Vereniging Visserijbelangen te Urk minister Van der Stee (Landbouw en Visserij) geschreven.

De vereniging zegt bereid te zijn mee te werken aan een regeling om de vangst van tong en schol te beperken, maar stelt deze medewerking afhankelijk van compensaties bij eventuele stilligperiodes.

De producentenorganisaties Oost-Nederland (Urk) en Zevibel in (Zeeland) willen, zo schrijft Visserijbelangen, ook met de regeling instemmen, echter eveneens als er compensatie tegenover staat.

En bij ons?

Geen beweging!

### HET VISSERIJBLAD

**vakblad van visserij, vishandel en de visnijverheid, zal naar aanleiding van de week van VRIJDAG 15 OOGST niet verschijnen.**

**Hiermee verliezen onze lezers niets.**

**Het Visserijblad is ook elke week verkrijgbaar in het zakenkantoor «Nieuwsblad van de Kust», Vindictevelaan 22, Oostende. Prijs 25 fr.**

## OOK IN JULI :

### WEINIG EN DURE GARNAAL

De garnaalaanvoer verminderde tijdens de maand juli te Oostende opnieuw met 2.291 kg. Het aantal vangsten dat verkocht werd was nochtans groter en steeg van 227 naar 260. Dat betekende dus weer een aanzienlijke daling van de gemiddelde vangst die in de vismijn gebracht werd : 48 kg in plaats van 66 verleden jaar. Evenals tijdens de voorgaande maanden werd ook in juli dit verlies aan vangst meer dan goed gemaakt door de betere prijs. Gemiddelde werd voor 1 kg garnaal in deze eerste seizoenmaand niet minder dan 147 fr het kg betaald. Verleden jaar bedroeg die prijs slechts 90 fr. Een stijging dus met 57 fr het kg. Hierdoor geraakte de totale opbrengst toch nog een stuk hoger dan verleden jaar. We bereikten immers 1 milj. 889.199 fr tegen 1 milj. 350 duizend 794 fr verleden jaar. Hier dus een stijging met 538.405 fr.

Wat de situatie betreft na de eerste zeven maanden van 1975 ziet het er, wat de aanvoer betreft,

## BRANDSTOFFEN OPNIEUW DUURDER

Het gegoochel met de brandstofprijzen blijft aanslepen.

Nadat vorige week de prijzen van 0,10 fr. per liter verhoogd waren, zijn deze sedert vrijdag 1 oogst opnieuw van 9 centiemen verhoogd.

De lichte fuel verhoogt van tien centiemen en de verkoopprijs in Zone II (W. en O.-Vlaanderen) is nu 4,64 fr. B.T.W. inbegrepen.

Wat de gasolie betreft, zijn de prijzen van 10 centiemen verhoogd en kosten nu aan de verbruiker B.T.W. inbegrepen, 4,77 fr.

Dit was de prijs tot heden dinsdag 5 augustus, datum waarop de prijzen opnieuw van 13 centiemen verhoogd zijn voor lichte fuel en gasoil. De nieuwe prijzen sedert

Dinsdag, BTW inbegrepen, zijn :  
— voor lichte fuel 4,78 F  
— voor gasoil : 4,91 F  
— voor gasoil diesel : 8,97 F

### VOOR DE VISSERIJ

Vijftien dagen geleden was de verkoopprijs voor de visserij vastgesteld op 3,86 fr. Vorige week was die 3,96 fr. en sedert vrijdag 1 oogst is die op 4,05 fr. gesteld en vanaf dinsdag 5 augustus 4,18 F.

Wat zich evenwel zonderling voor doet is het feit dat sommige maatschappijen nog steeds ristournes kunnen geven voor grote kwantums, terwijl het kleine publiek en de kustvisserij de volle pot dienen te betalen.

Men meldt ons dat de huidige prijsverhoging geschiedt in het kader van een programmaovereenkomst met Ekon. Zaken.

Wat ons echter verbaast is het feit dat andere jaren in de zomer er steeds een prijsverlaging is en men er naar hunkert te kunnen verkopen.

Dit jaar, niettegenstaande de bestendige warmte, is dit het tegenovergestelde.

Alsof de olieproducerende landen ook thans hun contracten gewijzigd hebben, tenzij de dollar de maatstaf blijft.

## IS DE REGERING DE SPEELBAL VAN DE BRANDSTOF-MAATSCHAPPIJEN NIEUWE VERHOGINGEN

Sedert een maand gebeuren er in deze sektor allerlei zotte toeren en op een ogenblik dat elkeen dacht dat de prijzen op zijn minst niet zouden verhogen, is het anders uitgevallen en gaat er geen week voorbij zonder dat er een verhoging plaats heeft.

In twee maanden tijd zijn de prijzen zomaar van 0,43 fr verhoogd.

Heden donderdagmorgen is er een nieuwe prijsverhoging van elf centiemen, nadat pas maandag een verhoging van 13 centiemen was toegepast.

De huidige prijzen voor West- en Oost-Vlaanderen zijn dus sedert heden donderdag :

Voor gasoil :		Visserij	Verbruik.
2-6		3.86	4.57
28-7		3.96	4.67
1-8		4.05	4.77
5-8		4.18	4.91
7-8		4.29	5.02
Lichte Fuel			
2-6		4.44	
23-7		4.44	
30-7		4.54	
1-8		4.64	
5-8		4.78	
7-8		4.89	

Wat de vooruitzichten betreft is het zo dat de vangsten waarschijnlijk tijdens de komende maanden iets zullen stijgen. Voorlopig moet echter nog op geen prijsdaling gerekend worden. En dat is dan minder prettig nieuws voor de verbruiker.