

Parlementaire vraag betreffende het pensioen van de visser

Op sociaal gebied is het vervroegd pensioen van de visser zonder enige twijfel het grote probleem, dat een dringende oplossing vergt. Desbetreffende wetgeving kon nog steeds geen gunstig gevolg verlenen, niettegenstaande het feit dat bij herhaling op de noodzaak hiervan wordt gewezen.

Zo werd zeer onlangs door senator Lahaye een parlementaire vraag gericht tot de Minister van Sociale Voorzorg, die het onderwerp van het vervroegde visserspensioen aansneed. Voornoemde senator liet zich hieromtrent als volgt uit:

«De heer Minister zal mij zeker toelaten zijn bijzondere aandacht te trekken op het probleem van het pensioen van de visser. Inderdaad, op het huidig ogenblik kunnen zij nog geen aanspraak maken op een vervroegd pensioen, niettegenstaande het feit dat hun arbeidsvoorwaarden dusdanig zijn dat de belanghebbenden vaak vroegtijdig ongeschikt zijn voor de harde arbeid waaruit hun beroep bestaat.

Het is dan ook om die reden dat ik de heer Minister durf vragen in voege te brengen, in navolging van hetgeen gedaan werd ten voordele van de mijnwerkers, nl. het regime van een vervroegd pensioen voor de visser vanaf de leeftijd van 55 jaar.

Ik begrijp dat het voor de heer Minister een onmogelijkheid is onmiddellijk een antwoord te geven op mijn voorstel. Mag ik van de heer Minister evenwel verwachten dat mijn voorstel het onderwerp zal uitmaken van een welwillende en ernstige studie, die rekening houdt met de menselijke, sociale en professionele factoren van het probleem».

De heer Minister van Sociale Voorzorg antwoordde hierop als volgt:

«Ik heb de eer het achtbare lid te laten weten dat de bevoegde diensten van mijn departement op het huidig ogenblik belast zijn met het onderzoek naar de voorwaarden waarin een bijzonder pensioenstelsel voor de visser kan ingevoerd worden».

Totdaar het antwoord van de Minister. — B

PUBLICITEIT
IN
HET
VISSERIJBLAD
DOET
UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN

VERZEKERING VAN DECCA NAVIGATORS OP VISSERSVAARTUIGEN

Talrijke reders hebben aan boord Decca radio en andere apparaten welke ze huren.

Deze worden over het algemeen verzekerd tegen gewoon risico's.

In deze risico's zijn niet begrepen de schaden veroorzaakt door het ontploffen van oorlogstuig, bvb een mijn.

De maatschappij welke deze toestellen verhuren verlangen in het algemeen dat ook de apparaten tegen deze risico's gedekt zijn.

Inderdaad het loskomen van mijnen tijdens een storm en de schade die hierdoor zou kunnen ontstaan, valt dus volledig ten laste

van de reder, moest hij dit risico niet dekken.

De goedkoopste wijze om het te dekken, is de VOSOR in kennis stellen van de waarde van die toestellen en haar te vragen ook deze met het casio te willen dekken in plaats van zich daarvoor tot andere maatschappijen te moeten wenden.

Dit risico kan immers gedekt worden tegen één frank per duizend bij VOSOR.

Een decca welke tegen gewoon risico gedekt is op een waarde van 1.000 pond sterling of één honderd en veertig duizend frank, kan dus gedekt worden bij VOSOR mits betaling van een jaarlijkse premie van honderd en veertig frank.

Havenbeweging te Oostende in het jaar 1963

Gedurende het jaar 1963 deden 1.863 staatspakketboten met een totale tonnemaat van 3.510.751 T.M., 344 Belgische staatschepen met een tonnemaat van 93.365 T.M., 58 vreemde staatschepen met een tonnemaat van 17.741 T.M., 898 koopvaardischepen met een tonnemaat van 43.975 T.M., 10.192 vissersvaartuigen en 456 yachten de haven van Oostende aan, weze in totaal 13.811 vaartuigen.

De totale ingevaren tonnemaat bedraagt 4.030.832 T.M. tegen 3.684.198 T.M. voor het jaar 1962, hetzij een vermeerdering van 346.634 T.M.

De beweging in de Handelsdoken gebeurde als volgt:

Op de eerste plaats vinden we de Belgische vlag met 609 eenheden metende 295.147 T.M., op de tweede plaats de Nederlandse vlag met 149 eenheden metende 37.468 T.M., op de derde plaats de Duitse vlag met 56 eenheden metende 29.148 T.M., op de vierde plaats de Engelse vlag met 32 eenheden, en 13.370 T.M., op de vijfde plaats de Zweedse vlag met 18 eenheden, metende 9.035 T.M., op de zesde plaats de Deense vlag met 12 eenheden, metende 4.203 T.M., op de zevende plaats de Noorse vlag met

4 eenheden metende 4.181 T.M., op de achtste plaats de Panamese vlag met 3 eenheden metende 4.181 T.M., op de negende plaats de IJslandse vlag met 3 eenheden metende 2.618 T.M., op de tiende plaats de Libanese vlag met 2 eenheden metende 2.188 T.M., op de elfde plaats de Finse vlag met 4 eenheden metende 1.947 T.M., op de twaalfde plaats de Poolse vlag met 2 eenheden, metende 1.920 T.M., op de dertiende plaats de Russische vlag met 1 eenheid metende 1.623 T.M., op de veertiende plaats de Liberiaanse vlag met 1 eenheid metende 1.274 T.M., dan volgde de Griekse en Ierse vlaggen elk met 1 eenheid en 817 en 499 T.M.

In totaal vaarden 898 koopvaardischepen met een totale tonnemaat van 408.975 T.M. de Handelshaven binnen, tegen 902 koopvaardischepen met een tonnemaat van 409.493 T.M. welke terug uitvaardden.

Vergeleken met het jaar 1962 zijn er 142 zeeschepen meer de haven ingevaren met een tonnemaat van 86.735 T.M.

WE VOERDEN IN :

161.400 Ton stookolie.
55.607 Ton chemische produkten.
35.685 Ton hout.
20.747 Ton kolen.
12.896 Ton stukgoederen.
1.389 Ton telegraafpalen.
650 Ton vee.
500 Ton graan.
290 Ton verwerkte vis.

In totaal werden 289.314 Ton goederen aangevoerd, wat vergeleken met het jaar 1962 een vermeerdering van de invoer geeft van 23.598 Ton.

WE VOERDEN UIT :

47.137 Ton chemische produkten.
41.150 Ton stukgoederen.
22.348 Ton cokes.
7.514 Ton dakpannen.
4.083 Ton aardappelen.
331 Ton verwerkte vis.
250 Ton erwten.
60 Ton fruit.

In totaal werden 121.073 Ton goederen uitgevoerd tegen 74.151 Ton voor het jaar 1962 wat een vermeerdering van de uitvoer betekent van 46.922 Ton.

De regelmatige lijn Oostend-Dover verzekerd door de staatspakketboten boekte gedurende het jaar 1963 1.863 reizen. 788.627 passagiers werden ontscheept en 781.991 passagiers scheepten terug in. Er werden 62.280 auto's gelost en 61.262 terug geladen.

Vergeleken met het jaar 1962 werden 115.420 passagiers meer ontscheept, 119.466 passagiers meer ingescheept, 13.036 auto's meer gelost en 13.711 meer geladen.

De Z.442 „Ajax” in de vaart

De Z.442 « Ajax » van reder Leon Adams werd vorige week in de vaart gebracht. Onze lezers zullen zich nog herinneren dat de eerste Z.442 « Jeanine-André » van reder Adams Leon in datum 15 april 1961 tijdens het bedrijven van de boomkorrevisserij verging.

Einde vorig jaar ging reder Adams Leon over tot de aankoop van een vaartuig, dat voordien als bergingsvaartuig had dienst gedaan. Hij liet bedoeld vaartuig volledig ombouwen tot een vissersvaartuig, dat de nieuwe Z.442 « Ajax » zou worden.

De « Ajax » werd gebouwd in het jaar 1944 op een Engelse scheepsbouwwerf, en heeft een bruto-tonnage van 67,51 voor een netto-tonnage van 24,19 ton.

De nieuwe Zeebrugse eenheid heeft daarenboven de volgende afmetingen:

Lengte : 21,20 meter.
Breedte : 6,05 meter.
Holte : 2,70 meter.

De Z.442 « Ajax » wordt voortgestuwd door een Lister-Blackstone motor van 160 P.K. van het bouwjaar 1945, met een ingebouwde keerkoppeling Lister zonder reductie.

Volgende bemanning werd aangemonsterd: schipper-motorist, tevens eigenaar Adams Leon, Even-dijk, Oost, 50 Zeebrugge, matrozen Savels René, Westkappellestraat 162, Heist aan Zee, Gheselle Edmond, Westhinderstraat 44, Zeebrugge en Dewaeghenaere Werner, Ploegstraat 2 te Zeebrugge.

Aan schipper-eigenaar Adams Leon en de bemanning wensen wij goede vaart en rijke opbrengsten toe. — B