

307 P

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

Zesde Jaarverslag
DER
COMMISSIE
VOOR
ZEEVISSCHERIJ

1922

Prijs 4,00 Fr.



BRUGGE
DRUK. VERBEKE-LOYS
8, Wulfhagestraat, 8
1923.



P

307 P

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

Zesde Jaarverslag
DER
COMMISSIE
VOOR
ZEEVISSCHERIJ

1922

Prijs 4,00 Fr.



BRUGGE
DRUK. VERBEKE-LOYS
8, Wulfhagestraat, 8
1923.



INLEIDING

Het zesde jaarverslag der Commissie voor Zeevisscherij van Westvlaanderen bezegelt dezer tienjarig bestaan. Gesticht den 4 October 1912, krachtens eene beslissing door den Provincieraad genomen, naar aanleiding van eene redevoering van den heer Gouverneur Baron Janssens de Bisthoven, heeft zij sindsdien hare werkzaamheden, behalve in het oorlogstijdperk, ononderbroken voortgezet en aldus, met uiterst geringe middelen, de taak vervuld die in de nabuurstaten door een bestendig en geregeld bestuur waargenomen wordt.

De openbaar gemaakte verslagen toonen aan op welke wijze de Commissie getracht heeft de opdracht te vervullen die zij van de provinciale vergadering ontvangen had. Zij heeft de visscherijstatistiek, die voorheen in België niet beoefend werd, een goed eind vooruitgeholpen. De onderlinge zeeverzekering der zeilvaartuigen werd met de geldelijke ondersteuning van het Land en van de Provincie ingericht en, zoo de inrichting nog hare verlangde bekroning niet ontvangen heeft, is het om redenen onafhankelijk van de aangewende pogingen; alle visscherijbelangen- en grieven werden door de Commissie onderzocht en, na bespreking, aan de bevoegde overheden medegedeeld; in talrijke gevallen mocht men een gunstig gevolg begroeten. Eindelijk en voornamelijk, de nijverheids- en handelstoestand eener nijverheid, die voor de provincie West-Vlaanderen en het land, thans meer dan ooit, een aan-

zienlijk en onbetwist belang oplevert, werd in zijne bijzonderheden en oorzaken ontleed en men mag de overtuiging koesteren dat die aanhoudende werking niet zonder invloed blijft op de Belgische openbare meening, op hare vertegenwoordigers in de wettelijke instellingen en op de toekomst der West-Vlaamsche zeenijverheid.

De Commissie vervult een aangenamen plicht door hen te bedanken die niet opgehouden hebben haar door hunne behulpzaamheid te onders'eunen. Wij bedoelen voornamelijk het Middenbeheer van het Zeewezen, dat haar steeds welwillend ter zijde stond, en zijne verdienstelijke beambten, de heeren zeecommissarissen, aan wier trouwe plichtsbetrachting het te danken is dat de onderneming de baan heeft kunnen volgen die zij ingegaan is.

Lijst der Commissieleden

Voorzitter : de **gouverneur** van West-Vlaanderen.

Leden : **Baron Ruzette**, minister van Landbouw, lid van het Senaat, te Brugge.

J. Valcke, lid der Bestendige Deputatie, te Veurne.

J. Bernolet, lid der Bestendige Deputatie, te Brugge.

A. Hamman, gemeenteraadslid, senator, reeder te Oostende.

H. Baels, schepen, lid der Kamer van Volksvertegenwoordigers, te Oostende.

Alb. Liebaert, nijveraar, te Kortrijk.

L. Van de Pitte, gemeenteraadslid, Brugge.

L. Demaecker, reeder, schepen te Blankenberghe.

R. de Gheldere, Provinciaal raadslid, te Heyst-aan-Zee.

E. d'Arripe, burgemeester te De Panne.

E. Pype, oud-aalmoezenier van het Zeewezen, bestuurder der vrije visschersschool en van het Gesticht voor opzoekingen betreffende de zeevisscherij, te Oostende.

J. Bauwens, lid van den Beheerraad van het Koninklijk Werk van den Ibis, reeder te Oostende.

P. Rybens, gemeenteraadslid, lid der Plaatselijke Zeevisscherijcommissie, te Nieupoort.

A. Blondé, kapitein ter visscherij, te Oostende.

Ch. Dezuttere, afdelingshoofd in het Provinciaal Bestuur van West-Vlaanderen, lid-secretaris.

VERSLAG

I. — De visscherijondernemingen- en vaartuigen.

De critische toestand der zeevisscherijnijverheid, op welken er in het verlopen jaar gewezen werd, in de wetgevende vergaderingen, vakkringen en bladen, blijkt duidelijk uit de opgaven in het volgende verslag samengevat. Na eene aanhoudende en, alles wel ingezien, welgelukte krachtinspanning van vier jaar om de zeevisscherijvloot uit haar naoorlogsch verval te redden, hebben de nadeelige omstandigheden thans de overhand genomen en is er een tastbare achteruitgang op elk gebied waar te nemen, ten opzichte der ondernemingen en der opbrengst zoowel als ten opzichte der samenstelling van het personeel, op handelsgebied zoowel in het binnenland als in het buitenland.

De aanwinst van een aantal stoomtreilers, waarop verder zal gewezen worden, is immers geen wezenlijke vooruitgang, als een merkelijk gedeelte dier vaartuigen, zooals het bijna gansch het jaar 1922 het geval was, steeds buiten vaart was. Deze laatste omstandigheid is veeleer een kenteeken van gedruktheid.

Het zal zonderling voorkomen dat de crisis die de zeevisscherij in het buitenland, namelijk in Nederland, Engeland en Schotland sedert jaren doormaakt, slechts thans in de Belgische tak dier nijverheid tastbaar te voorschijn komt. Dit houdt ongetwijfeld verband met de ter plaats heerschende omstandigheden. De Belgische zeevisscherij, bijzonderlijk de zeilvloot, is niet voor den groothandel en den uitvoer aangelegd; zij voldoet grootendeels plaatselijke en inlandsche behoeften. Zij kon geleidelijk uit haar verval oprijzen, zoodra

deze behoeften tot hun normaal peil teruggeklommen waren, terwijl de grootvisscherijen onzer naburen, hoofdzakelijk op den uitvoer aangewezen, de ineensstorting der middeneuropeesche staten dadelijk ondervonden hebben. Daar deze visscherijen echter met al de krachtinspanning die de strijd voor het behoud vermag, steeds met klimmende wilskracht een uitweg op het Belgisch afzetgebied zoeken en vinden, gevoelt de nationale nijverheid des te meer den weerslag hunner pogingen, daar zij zelve uit oorzaak der economische wisselvalligheden op een tamelijk onvasten grond staat.

Eene zinking is waar te nemen op het gebied der zeilvisscherij, wat het aantal ondernemingen en wat het aantal vaartuigen aangaat. Den 31 December 1922, werden 226 ondernemingen van zeevisscherij met gedekte zeilsloepen geboekt, tegen 238 op dezelfde dagteekening van het jaar 1921; de vermindering (4 t. h.), is sterker dan de vermeerdering in het voorgaande jaar vastgesteld. Behalve Oostende, zijn alle visscherijplaatsen in het verlies deelachtig. Blankenberghe, De Panne, Heyst en Nieupoort zijn allen door eene verdwijning van 4 tot 7 reederijen getroffen; Oostende alleen heeft eene merkwaardige aanwinst van 12 uitbatingen van zeilsloepen gedaan, wat deze stad niet alleen aan nieuwe scheepsbouwingen en aankopen in het buitenland, maar ook aan verdere inwijking van ondernemingen uit andere kusthavens te danken heeft.

Vermoedelijk zal deze strekking niet meer toenemen, ten minste wat de westkust betreft, nu de haven van Nieupoort allengskens hare herstelling nabijkomt, dat de tuidienst er ingericht werd en de verkoop in de stedelijke vischmijn een aanvang genomen heeft. Het is te wenschen dat de zeevisscherij dier streek aan deze verbeteringen hare voormalige leefkracht ontleene.

De vereeniging der kapitalen onder vorm van handelsvennootschappen blijft toenemen, voornamelijk in de kleinvisscherij, alhoewel het aantal vaartuigen in hun bezit iets gedaald zij; men telt er thans 26, in plaats 27 in 1921, terwijl men 14 in plaats van 12 maatschappijen aantreft. De rasse ontwikkeling sedert den oorlog vastgesteld werd dus ook eenigszins gestuit. De handelsmaatschappijen voor zee-

visscherij met stoomvaartuigen bleven op hun voorgaanden stand, wat het aantal schepen betreft, maar waren twee min in getal (9 in plaats van 11).

Het aantal gedekte zeilvaartuigen is gedaald van 313, in 1921, op 291 in 1922, dit is met 22 eenheden of 7 t. h., op twee na gelijk aan het percent der stijging in 1921. De haven van Blankenberghe is er voornamelijk door getroffen; haar aantal gedekte zeilsloepen daalde van 52 op 38. Verscheidene vaartuigen zijn naar Oostende of naar Zeebrugge verhuisd; andere, wellicht om hunnen ouderdom, werden afgebroken.

Hetzelfde verschijnsel wordt te Heyst vastgesteld, waar in den loop van het jaar niet min dan 16 vaartuigen, meest platbodems afgebroken of verkocht werden om tot woning te dienen, terwijl er 2 verloren gingen en er slechts 8 nieuwe aanwervingen waren. In het geheel, verviel de Heystsche visscherijvloot van 62 op 50 eenhouden.

Enkele vaartuigen verdwijnen daarenboven te De Panne, Nieupoort, Coxyde en Oostduinkerke.

Te Zeebrugge, is er een bijkomst van twee vaartuigen door verandering van aanleghaven.

Alleen Oostende handhaaft de uitbreiding harer zeevloot sedert den oorlog waargenomen, wat een toenemend contrast uitmaakt met den vóóroorlogschen gang der gebeurtenissen. Dit is toe te schrijven niet alleen aan de verplaatsing van een aantal vaartuigen van Blankenberghe, De Panne en Zeebrugge, die de voordeelen der Oostendsche grootmacht opzoeken, maar ook aan den aankoop van Engelsche smacks en voornamelijk aan het te water laten van verscheidene op onze scheepswerven nieuwgebouwde kotters. Dank zij die omstandigheden, heeft Oostende eene aanwinst gedaan van 11 gedekte zeilsloepen (142 tegen 131). De vóóroorlogsche toestand werd aldus ruimschoots hersteld, zelfs bijna wat de sloepen van meer dan 25 ton betreft, thans 74 in getal, tegen 78 in 1913.

Deze herleving staat eenigszins in verband met den bijval dien de technische hulpmotor voortaan ook in de Oostendsche zeevisscherij schijnt te beurt te vallen. Motoren op oude sloepen ingebouwd hebben doorgaans de verwachtingen hunner eigenaars niet beantwoord. Vandaar een zekere terughouding der reederijen. De opbouw eener halve

dozijn nieuwe zeilsloepen was de gelegenheid van een veel belovenden vooruitgang. Het aantal hulpmotoren in werking te Oostende klom aldus van 5 tot 10, terwijl in al de overige kusthavens insgelijks een tastbaren vooruitgang te boeken valt. Het aantal zeilsloepen, tevens met technische drijfkraft uitgerust, klom aldus van 22 tot 33.

De voordeelen van den ontploffingsmotor met ruwe steenolie in gang gehouden, worden des te meer in acht genomen, daar in het opzicht der kosten van uitbating deze brandstof te verkiezen is. Daarenboven wordt er opgemerkt dat de technische vaardigheid der machine voor het opwinden der netten en deze der visschers-motordrijvers voor de behandeling van het tuig veel vooruitgang gedaan hebben, zoodanig dat de uitbaters der vaartuigen waarvan spraak over het algemeen over te bekomen uitslagen tevreden te zijn.

Deze vaststelling bewijst eens te meer dat het dringend noodig is dat het onderwijs van den motor in de voornaamste visschershavens, praktisch gegeven worde. Tot nu toe, is een enkele school te Oostende te dien einde voldoende uitgerust; een tweede zal het weldra zijn. Het is van belang dat op het oostelijk, zoowel als op het westelijk gedeelte der kust, ook de gelegenheid voor dit onderwijs den jongen visschers gegeven worde. Het is genoeg gekend dat het welgelukken eener visscherijonderneming met bijgevoegde technische drijfkraft doorgaans van de belesenheid van den visscher-motordrijver afhangt.

Het is begrijpelijk, ingezien dezen omkeer, dat de stoommachine voor het drijven van de netspil, met andere woorden de donkey, in haren vooruitgang gestuit wordt. Slechts 165 sloepen zijn er thans nog van voorzien, tegen 174 in het voorgaande jaar. De loutere zeilvaartuigen moesten het nog meer uitboeten; zij vielen van 119 op 93.

Door den toestand zooeven gekenschetst werden overigens ook de zeer kleine ondernemingen met opene of halfgedekte vaartuigen getroffen. Slechts 235 dergelijke reederijen werden nog aangetroffen, tegen 257 in 1921. De vermindering, die 9 t. h. bedraagt, strekte zich nagenoeg gelijkmatig tot al de kusthavens uit. Afgezien van eenige afgetuigde, waren er 232 vaartuigen in hun bezit, tegen 257 in het vorige jaar. De

achteruitgang geschiedde grootendeels ten koste der reeders-nieteigenaars, wier getal van 43 tot 29 gezonken is. Het personeel dier visscherij is insgelijks met 17 man verminderd.

Weinig verandering is daarentegen waar te nemen op de Westerschelde, waar 15 Belgische vaartuigen met 39 koppen bemand de visscherij voortzetten.

INDEELING DER SLOEPEN	AANTAL VAARTUIGEN					
	1920	t. h.	1921	t. h.	1922	t. h.
min dan 5 ton . . .	7	2.4	7	2.2	8	2.7
van 5 tot 8	49	17.»	44	14.»	25	12.2
— 8 — 10	42	14.6	46	14.6	40	13.4
— 10 — 15	74	25.8	71	22.7	74	25.4
— 15 — 20	30	10.5	44	14.»	38	13.1
— 20 — 30	17	6.»	22	7.»	22	7.1
— 30 — 40	68	23.7	76	24.2	73	25.1
— 40 — 50	—	—	3	1	1	1
— 50 — 60	—	—	—	—	—	—
— 60 — 70	—	—	—	—	—	—
— 70 — 80	—	—	—	—	—	—

De formeele vermeerdering der stoomtreilersvloot is in tegenstelling met de daadzaken hooger aangehaald, wat de zeilvloot betreft; dertien reederijen hebben 42 vaartuigen met eene totale tonnemaat van 2940 T. uitgerust. In 1921, bezaten 12 ondernemingen 39 stoomsloepen met 2736 T. De aanwinst in geregistreerde tonnemaat bedraagt dus 204 T. of 7,4 t. h. Zij geschiedde voornamelijk door de aanwinst van eenige treilers van groot model, benevens andere van geringer gehalte. Ongelukkiglijken geven deze aanduidingen geen juist denkbeeld van de economische beteekenis dier vloot, daar een paar eenheden buiten het land hun bedrijf uitoefenen, en een tiental andere, onder den druk der nadeelige voorwaarden van uitbating, aan de visscherij geen deel namen, wat ten andere in mindere of meerdere maat bijna gansch het jaar door bestaan heeft.

Behalve een geringe herleving der najaarsche kleinharingvisscherij met drijfnetten op de westkust, wordt er niets ten

opzichte van den ondernemingsgeest onzer kustbewoners op visscherijgebied waargenomen. De korvisscherij op versche visch, de garnaalvisscherij met de kor en de sprotvisscherij met het stroopnet blijven hunne traditioneele bedrijven. Het laatste was min uitgebreid, maar gaf standvastiger en beter uitslagen dan verleden jaar, daar de afzet voor de conservefabrieken en de kleine rookerijen der kust beter verzekerd was en de prijzen, in weerwil van nog geweldige schommelingen, beter stand hielden.

Eene samenstelling der zeevisscherijvloot, zooals wij ze aangestipt hebben, heeft natuurlijk haar uitwerksel op de tonnemaat. Deze is sedert 1921 van 5368 T. op 5053 T. gezonken, dit is met 5.8 t. h., iets min dan het percent der getalvermindering. Alle aanleghavens, behalve Zeebrugge, en tenauwernood ook Oostende, zijn erdoor aangetast, zooals blijkt uit de hier navolgende berekening der gemiddelde tonnemaat. Wij blijven nog steeds met 1300 T. op den vóóroorlogschen toestand achteruit.

AANLEGHAVENS	GEMIDDELDE TONNEMAAT		
	1920	1921	1922
Blankenberghe	15.3	18.3	18 »
Coxyde	12 »	12.6	6.5
De Panne	19.7	15 »	14 »
Heyst	10.5	13.2	11.4
Nieuipoort	17 »	19 »	13.5
Oostduinkerke	7.5	9.4	10 »
Oostende	19.3	21.5	21.3
Zeebrugge	9.5	10 »	11.1

Zooals in de voorgaande jaren, strekken de wijzigingen in de samenstelling der vloot voortdurend tot de uitbreiding der reeksen der middelmatige en der grootste eenheden, ten nadeele van de overige. Aldus maken de sloepen van 15 tot 20 T. te zamen met die van 30 tot 40 T. meer dan de helft uit der gansche visschervloot. Dit wordt daar de bovenstaande tabel (bl. 10) duidelijk gemaakt.

TABEL I

INDEELING DER GEDEKTE ZEILSLOEPEN INGEVOLGE

AANLEGHAVEN.	Aantal ondernemingen.	Aantal vaartuigen.	Totale tonmaat.	GET														
				min dan 5 ton.			van 5 tot 8 ton.			van 8 tot 10 ton			van 15					
				Zeil alleen.	Met donkey.	Met hulpmotor.	Totaal.	Zeil alleen.	Met donkey.	Met hulpmotor.	Totaal.	Zeil alleen.	Met donkey.	Met hulpmotor.	Totaal.	Zeil alleen.	Met donkey.	Met hulpmotor.
Blankenberghe.	19	38	687	—	—	1	1	6	—	—	—	—	6	4	—	3	7	—
Coxyde.	2	2	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
De Panne.	22	22	311	4	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heyst.	42	50	769	—	—	—	—	11	2	1	—	—	14	8	2	2	12	13
Nieuupoort (1).	10	13	176	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oostduinkerke.	4	4	39	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	1	—	1	1
Oostende (2).	114	142	3024	1	—	2	3	8	—	2	—	—	10	13	2	—	15	10
Zeebrugge.	13	20	234	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4	1	2	—	3	5
Totaal 1922	226	291	5953	5	—	3	8	30	2	3	—	—	35	28	7	5	40	29
» 1921	238	313	5368	5	—	2	7	33	4	1	—	—	44	32	8	6	46	35
» 1920	231	287	4710	5	—	2	7	44	3	2	—	—	49	31	8	3	42	27
» 19 9	221	260	3936	6	—	2	8	52	6	2	—	—	60	27	9	2	38	25
» 1913	294	425	6351	35	1	—	36	101	8	2	—	—	111	87	11	1	49	25

(1) Drie vaartuigen werden door den toldienst nog niet gemeten.
 (2) Vijf vaartuigen zijn voorloopig afgetuigd.

NETTOTONMAAT EN DE BIJGEVOEGDE DRIJFKRACHT.

VAARTUIGEN METENDE

	van 15 tot 20 ton.		van 20 tot 25 ton.		van 25 tot 40 ton.		van 40 tot 50 ton.		van 50 tot 60 ton.		van 60 tot 70 ton.		van 70 tot 90 ton.		van 90 tot 100 ton en meer.	
	Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Zeil alleen. Met hulpmotor. Totaal.	Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Zeil alleen. Met hulpmotor. Totaal.	Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	
4	1	5	—	6	1	7	—	10	—	10	—	—	—	—	—	—
7	—	7	—	2	—	2	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
1	1	3	—	1	—	1	—	4	1	2	—	—	—	—	—	—
3	8	8	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
2	12	2 14	—	12	—	12	—	57	2 59	—	1	—	1	—	—	—
6	—	1 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	32	5 38	—	21	1 22	—	70	8 78	—	1	—	1	—	—	—	—
6	33	5 44	—	2 20	—	22	—	74	2 76	—	3	—	3	—	—	—
4	23	3 30	—	1 15	1 17	—	65	5 68	—	—	—	—	—	—	—	—
5	24	2 31	—	12	1 13	—	47	2 49	—	—	—	—	—	—	—	—
4	38	3 45	—	27	3 30	—	73	4 77	—	1	—	1	—	—	—	—
														1	1	2

TABEL II.

INDEELING DER OOSTENDSCHE STOOMVISHSLOEPEN, INGEVOLGE DE NETTONTONMAAT. (1)

JAAR	Aantal onder- nemingen.		Aantal vaartuigen.	Totale tonmaat	VAARTUIGEN METENDE.						
	min dan 40 ton.	van 40 tot 50 ton.			van 50 tot 60 ton.	van 60 tot 70 ton.	van 70 tot 80 ton.	van 80 tot 90 ton.	van 90 tot 100 ton en meer.		
1918	7	29		2250	3	3	6	6	6	5	6
1919	8	24		1711	2	4	9	2	2	3	4
1920	11	33		2319	7	5	10	2	2	3	6
1921	12	39		2736	7	5	14	4	4	3	6
1922	13	42		2940	8	6	12	6	6	4	6

(1) De haven van Blankenberghe bezit twee st omsloepen met eene totale tonmaat van 40 22/100 T. wier bemanningen samengesteld zijn uit twee stuurlieden, vier machienisten of stokers, zes matrozen en een jongen; dus te zamen 13 man.

Negen Oostendse stoomvaartuigen zijn voorloopig uit de vaart.

TABEL III.

OPENE OF HALFGEDEKTE VISSCHERSVAARTUIGEN MET AANDUIDING VAN HET AANTAL
OPVARENDEN.

AANLEGHAVEN.	Aantal onder- nemingen.	Aantal vaartuigen.	AANTAL VAARTUIGEN TOEBEHOORENDE		AANTAL OPVARENDEN.
			aan een opvarende	aan een nietopvarende	
Blankenberghe.	24	25	20	5	50
Coxyde	2	2	2	—	5
De Panne (1)	24	21	21	3	59
Heyst	5	5	2	3	4
Nieuport (2)	15	14	12	2	25
Oostduinkerke	8	8	5	—	16
Oostende	153	153	137	16	280
Zeebrugge	4	4	4	—	12
Totaal 1922	235	232	203	29	454
» 1921	257	257	214	43	471
» 1920	263	263	207	41	437
» 1919	273	275	220	55	515
» 1913	176	177	157	20	186

(1) Zeven vaartuigen zijn voorloopig afgetuigd.

(2) Een vaartuig is voorloopig afgetuigd.

TABEL IV.

SAMENSTELLING DER VISSCHERSVLOOT INGEVOLGE DE DRIJFKRACHT.
(GEDEKTE VAARTUIGEN MET STOOM OF ZEIL).

AANLEGHAVEN.		Aantal ondernemingen.	Aantal vaartuigen.	TOTALE TONMAAT	Zeil alleen.	Zeil en donkey.	Zeil & hulpmotor	Stoom.
Blankenberghe	Stoom.	1	2	40	—	—	—	2
	Zeil.	19	38	687	10	20	8	—
Coxyde		2	2	13	—	2	—	—
De Panne		22	22	311	6	16	—	—
Heyst		42	50	569	33	12	6	—
Nieuipoort.		10	13	176	—	10	3	—
Oostduinkerke		4	4	39	2	2	—	—
	Stoom	13	42	2940	—	—	—	42
Oostende	Zeil.	114	142	3024	32	100	10	—
Zeebrugge		13	20	234	10	3	7	—
Totaal	1922	240	335	8033	93	165	33	44
»	1921	252	354	8144	119	174	20	41
»	1920	244	322	7069	112	157	18	35
»	1919	205	225	5667	97	147	16	25

TABEL V.

INDEELING DER GEDEKTE PLATBODEMS INGEVOLGE DE NETTONMAAT.

AANLEGHAVEN	AANTAL VAARTUIGEN METENDE					Algemeen Totaal
	min dan 5 ton.	van 5 tot 8 ton.	van 8 tot 10 ton.	van 10 tot 15 ton.	van 15 tot 20 ton.	
Heyst.	—	10	5	4	—	—
Totaal 1922	—	10	5	4	—	19
» 1921	—	17	7	6	2	32
» 1920	—	19	7	7	2	35
» 1919	1	32	8	5	2	49
» 1913	6	43	6	4	2	61

TABEL VI.

ALGEMEENE INDEELING DER VAARTUIGEN (OPENE EN GEDEKTE) INGEVOLGE DE BEMANNING.

AANLEGHAVEN.	Volledig aantal vaartuigen	Volledig personeel	Aantal vaartuigen wier bemanning bevat, de stuurman inbegrepen.														
			1 of 2 man.	3 man.	4 man.	5 man.	6 man.	7 man.	8 man.	9 man.	10 man.	van 11 tot 15 man.	van 15 tot 20 man.	30 man van 20 tot			
Blankenberghe	65 (1)	129	48	11	15	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Coxde	4	12	1	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
De Panne	88	88	11	18	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hoyst	55 (2)	186	—	18	28	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nieuipoort	27	70	18	10	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oostduinkerke	12	28	8	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oostende	337 (3)	1179	148	51	23	11	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31
Zeebrugge	26	95	—	13	9	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal 1922	559	1797	189	127	131	22	2	1	2	1	1	—	—	—	—	—	31
" 1921	611	2043	238	115	172	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84
" 1920	587	1881	227	111	158	23	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	31
" 1919	559	1741	229	94	142	25	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	24
" 1918	631	2075	195	123	217	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17

(1) Twaalf zeilsloepen en zes opene booten zijn voorloopig afgetuigd.

(2) Vijf vaartuigen zijn voorloopig afgetuigd.

30 Nieuw-afgetuigde booten, 5 zeilsloepen, 6 en 6 andere of halfgedekte booten zijn voorloopig afgetuigd.

TABEL VII. ONDERNEMINGEN AFHANGENDE VAN EENE HANDELSVENNOOTSCHAP.

AANLEGHAVEN	AANTAL ONDERNEMINGEN		AANTAL VAARTUIGEN	
	ZEIL	STOOM	ZEIL	STOOM
Blankenberghe	6	—	10	—
Coxyde	—	—	—	—
De Panne	—	—	—	—
Heyst	2	—	4	—
Nieuport	—	—	—	—
Oostduinkerke	—	—	—	—
Oostende	6	9	12	33
Zeebrugge	—	—	—	—
Totaal 1922	14	9	26	33
Totaal 1921	12	11	27	33
Totaal 1920	9	9	26	27
Totaal 1919	6	5	10	15

TABEL VIII. BELGISCHE VAARTUIGEN DIE IN 1913 IN DE WESTERSCHELDE GEVISCHT HEBBEN,
 BIJ TOEPASSING DER ARTIKELEN 6-11 DER OVEREENKOMST VAN 'S GRAYENHAGE.
 (VERKLARING VAN 27 FEBRUARI 1893).

AANLEGPLAATSEN	AANTAL VAARTUIGEN			GEZAMEN- LIJKE TONNEMAAT	AANTAL OPVARENDEN
	OPENE	HALF GEDEKTE	GEDEKTE		
Antwerpen	—	2	—	17	5
Doel	—	1	—	5	2
Kieldrecht	2	—	—	11	4
Rupelmonde	—	—	—	—	—
Bouchaute	—	11	1	107	28
Mariekerke	—	—	—	—	—
TOTAAL 1922.	2	14	1	140	39
» 1921.	2	15	—	148	39
» 1920.	1	15	—	123	37
» 1919.	1	26	—	152	69

II. — Het visscherijpersoneel.

Een achteruitgang op nijverheidsgebied gaat onvermijdelijk met personeelverlies gepaard. Dit wordt eens te meer in het huidige geval bewaarheid.

Verleden jaar, mochten wij erop roemen dat de scheepsbemanningen der zeevisscherij hunne getalsterkte van 1914 teruggewonnen hadden. Thans stellen wij vast dat wij op den toestand van 1920 ten achter blijven, aangezien wij nog slechts 1827 visschers aan den arbeid vinden, tegen 2043 in 1921 en 1881 in 1920. Dit maakt ten opzichte van het voorgaande jaar het aanzienlijk verlies van 11 t. h.

Een tekort wordt in de verscheidene bedrijfvormen waargenomen, in de visscherij met stoom zoowel als in die met gedekte of opene vaartuigen. Dit wordt door de volgende opgaven toegelicht.

	1920	1921	1922
	Getal visschers		
Visscherij met stoom (1)	419 of 22.3 t. h.	436 of 21.3 r. h.	404 of 22.1 t. h.
Visscherij met ged. vaart.	1025 " 54.5 "	1136 " 55.6 "	163 " 53.0 "
zeil " " " " " " " " " " " "	437 " 18.5 "	471 " 23.1 "	454 " 25.9 "
	1881	2043	1827

De manschappen der stoomvaartuigen, in weerwil van de toeneming dezer aantal, hebben tenauwernood hunne betrekkelijke positie ten opzichte van de beide andere bedrijfstakken gehandhaafd. Anders kan het niet zijn, als men in acht neemt dat ten gevolge der aftuiging van een aantal stoomschepen, het personeel werkelijk in de vaart op het oogenblik van het statistisch onderzoek evenredig verminderde.

Dit geldt ook, maar in mindere maat, ten opzichte van de visscherij met zeilsloepen. Een twintigtal zeilsloepen tot drie aanleghavens toebehoorende namen insgelijks geen deel aan de visscherij, toen het onderzoek in gang was, maar het gemis aan geeigend personeel was er niet altijd vreemd aan, derwijze dat de betrekkelijke en de volstreckte achteruitgang van deze groep even stellig zijn.

(1) De bemanning van twee kleine Blankenbergsche stoomtreilers medegerekend.

De verzwakking van het personeel der opene vaartuigen heeft niet belet dat dit laatste opnieuw ten opzichte der grootvisserij met stoom of met zeil in sterkere verhouding komt. Dit bevestigt eens te meer dat deze bedrijfstak de toevlucht is van hen die de omstandigheden beletten een uitgebreider arbeidsveld op zee uit te baten.

Behalve een paar zeilsloepen, die te Oostende of De Panne wederzijds met zes of acht koppen bemand zijn, wat voorheen niet aangetroffen werd, is er geen merkwaardige verandering in de samenstelling der scheepsbemanningen aan te stippen. In het eerste geval, geldt het de toevoeging van een motordrijver bij de gewone bemanning. In het tweede, bedoelen wij de bemanning van een vaartuig dat in het winterseizoen de beuglijn als vischtuig aanwendt, eene werkwijze die in onze verslagen nog niet aangestipt werd. Eenige vaartuigen der westkust beoefenen sedert den oorlog deze als seizoensbedrijf.

Een verschijnsel, dat de meeste aandacht verdient, omdat het van aard is om gegronde vrees te baren voor de toekomst onzer zeevisserij, is de aanzienlijke vermindering van het aantal scheepsjongens. Zij bedraagt nagenoeg de helft. Men telt immers slechts nog 89 jongens-visschers tegen 167 in 1921. Het feit beteekent eene ontvolking, niet alleen in den volstrekten zin van het woord, maar tevens in betrekking tot de getalsterkte van het gansche visscherspersoneel, aangezien in vergelijking met het voorgaande jaar het procent van 10.6 p. c. op 6.4 p. c. gevallen is.

De verslagen der zittingen der Commissie geven breedvoerige inlichtingen nopens de oorzaken van dezen toestand, zijne gevolgen en de middelen die behooren aangewend te worden om zoohaast en zooveel mogelijk verbetering te doen ontstaan, verbetering zonder dewelke een wezenlijk onheil niet kan vermeden worden.

Het gemis aan eene geëigende maatschappelijke verzekering der zeevisschers, wat betreft beroepsongevallen en het ouderdomspensioen; de schoolplicht die de kinderen der kustbewoners, voorheen gewoon op twaalfjarigen leeftijd het vaderlijk bedrijf aan te vangen, thans tot op 14 jaar van de zee weerhoudt, als zij in staat zijn in een vastelandsche onderneming eene loopbaan te beginnen en een loon te verdienen meer belo-

vend dan het zeebedrijf; dit alles zijn oorzaken en omstandigheden die de visscherskinderen en andere jongelingen die voor het zeeleven aanleg hebben van hetzelfde afwenden. Men mag erbij voegen dat de scheepsbemanningen en reederijen somtijds het hunne ertoe bijbrengen om den toestand te verscherpen, daar zij, uit louter winstbejag, de medewerking van jonge vischers ongenegen zijn.

De Commissie heeft bij de bevoegde overheden de voetstapen gedaan en de middelen aangewezen van aard om die noodlottige strekking tegen te gaan. Zij heeft namelijk een programma doen uitwerken van de leerstof, die in de klassen van den 4ⁿ graad der lagere scholen in de kuststreken behooren onderwezen te worden, om de beroepsstrekking tot het zeebedrijf aan te moedigen en te ontwikkelen. Het is een aangenomen principieel dat het lager onderwijs moet doordringen zijn van de economische behoeften der streek waarin het gegeven wordt. Tot nu toe, was het alleen of voornamelijk het landbouwbedrijf op hetwelk dit beginsel in West-Vlaanderen toegepast werd, alhoewel het arbeidsveld der zee voorzeker een bron van volkswelvaart- en vooruitgang voor de kuststreek zij.

Dit programma werd den heer Minister van Kunsten en Wetenschappen medegedeeld en er werd hem tevens gevraagd welwillend te onderzoeken in welke voorwaarden de kinderen van 12 tot 14 jaar, die het vakonderwijs in eene beroepsschool voor visschers zouden ontvangen, kunnen ontslagen worden van de verplichting de klassen van den 4ⁿ graad der lagere school bij te wonen. Eene opvatting in dien zin ten behoeve der visscherskinderen ware voorzeker zeer doeltreffend, daar de mogelijkheid van het vakonderwijs, als het varende jongens geldt, uiterst gering is.

Verder werd er voorgesteld aan alle kustbewoners het noodig gemak tot voorbereiding en aflegging van het examen van stuurman of machienist ter visscherij te verschaffen, dank zij de inrichting van een middenjury. Dit laatste zou natuurlijk voor gevolg hebben dat alle gestichten voor visscherijonderwijs zich op deze inrichting zouden moeten aanpassen en dat er in de visschersbevolking meer uitzicht op maatschappelijke verheffing zou ontstaan.

Eindelijk werd er gewezen op het bedrag der premiën door de Regeering ten behoeve van den aankweek van scheepjongens ter visscherij verleend. Het bedrag dezer premiën is niet in verhouding met de ontwaarding door de Belgische munteenheid ondergaan. Het visscherssyndikaat van Heyst-aan-Zee prijst, benevens de tusschenkomst van den Staat in het bedrag der premiën, ook die aan van de Provincie en van de gemeentebesturen. Men kan inderdaad ten voordeele van dit voorstel inbrengen dat de Belgische zeevisscherijnijverheid geheel en al op Westvlaamschen bodem gevestigd is en dat hare bloei en ontwikkeling uitsluitelijk voor de Westvlaamsche bevolking voordeel opleveren. De Commissie is deze zienswijze bijgetreden en heeft verder de voornoemde aanvraag aan de welwillende aandacht der provinciale overheid aanbevolen.

De voorgaande beschouwingen ontleenen hunne draagkracht aan de volgende tabel.

AANLEGHAVENS	1920			1921			1922		
	Gezamenlijk personeel	Aantal sloepjongens	t. h.	Gezamenlijk personeel	Aantal sloepjongens	t. h.	Gezamenlijk personeel	Aantal sloepjongens	t. h.
Blankenberghe	134	40	7	200	16	8	108	5	—
Coxyde	18	3	16	9	2	—	7	—	—
La Panne	222	15	7	87	5	6	52	—	—
Heyst	222	43	19	246	51	21	178	20	11
Nieuport	41	—	—	53	2	4	45	1	—
Oostduinkerke	6	—	—	15	—	—	12	—	—
Ostende	753	65	9	902	79	9	899	59	6
Zeebrugge	48	7	15	70	12	17	72	4	—
	1444	181		1572	167		1373	89	

Wij treffen in het verslag van 20 Februari 1923 der Handelskamer van Oostende een andere wetenswaardigheid aan nopens den toestand van het visscherijpersoneel.

« Het is betreurlijk dat, in weerwil van de gegeven ruchtbaarheid niet een stoomtreilers-machienist begeert den vereen-

voudigden leergang voor zeevaartmachienisten te volgen.»
« Het is hoogst wenschelijk, in het belang der visscherij-
nijverheid, dat de jonge machienisten aan boord dezer vis-
schersvaartuigen dragers van een diploma zijn.

« De verordening genomen in uitvoering der wet van
25 Augustus 1920 op de veiligheid der zeeschepen voorziet
immers in kap. VII art. 131 n^o 6 dat, van den 1 Mei 1922 af,
elk Belgisch zeeschip met mechanische drijfkracht gehouden
is ten minste een gediplomeerden werktuigkundige of
machienist van Belgische nationaliteit aan boord te hebben,
zoo de machienen min dan 500 paardekrachten ontwikkelen.

« Ingevolge art. 136, mag eene toelating, in vervanging van
het diploma, voor hunne huidige bezigheden, voorloopig en
bij uitzondering verleend worden aan de niet gediplomeerde
werktuigkundigen en machienisten, die op den 1 Mei 1922, deze
bezigheden sedert ten minste twee jaar aan boord van een
Belgisch schip zullen vervuld hebben.

« Binnen eenige jaren, bij gebrek aan jonge gediplomeerde
machienisten, zullen de reeders niet meer kunnen voldoen
aan de vereischten der wet op de scheepsveiligheid, wat
betreft de samenstelling van een technisch personeel dat de
vereischte beroepsbekwaamheid bezit. »

De maatschappelijke achteruitgang van den stuurliedenstand
sedert 1913 waargenomen is thans ook nog op te merken.
In 1912, waren er op onze kust evenveel stuurlieden, eigenaars
van hun vaartuig, als er waren die in dienst van eene ree-
derij stonden. Den 31 December 1922, was de toestand de
volgende: er waren op 100 stuurlieden 41 eigenaar en 59 niet-
eigenaar. Er bestaat bijgevolg een verschil van 18 p. c. Ver-
leden jaar bedroeg het verschil 26 t. h.; het is dus eenigzins
gewijzigd, waarschijnlijk bij toeval en uit oorzaak van de
afzetting van een deel der vloot, afzetting op welke wij
hooger gewezen hebben.

TABEL XI.

SAMENSTELLING VAN HET BELGISCH VISSCHERSPERSONEEL DER GEDEKTE VAARTUIGEN
(STOOM EN ZEIL).

AANLEGHAVEN.	STUURLIEDEN.		Maats	Matrozen	Jongens min dan 18 jaar	Machien personeel	Totaal
	Eige- naars	niet eigenaars					
Blankenb. } stoom	—	2	—	6	1	4	13
} zeil . . .	5	21	—	65	4	—	95
Coxyde . . .	2	—	—	5	—	—	7
De Panne . . .	14	3	—	35	—	—	52
Heyst . . .	19	29	—	110	20	—	178
Nieuipoort . . .	4	9	—	31	1	—	45
Oostduinkerke . . .	3	1	—	8	—	—	12
Oostende } stoom	—	33	33	163	31	131	391
} zeil . . .	74	63	—	343	28	—	508
Zeebrugge . . .	3	17	—	48	4	—	72
Totaal 1922. . .	124	178	33	814	89	135	1373
» 1921. . .	129	215	35	879	167	147	1572
» 1920. . .	120	190	33	827	143	131	1444
» 1919. . .	117	149	24	698	127	96	1211
» 1913. . .	204	241	31	989	298	128	1891

TABEL XII.

— 28 —

INDEELING VAN HET PERSONEEL DER STOOMSLOEPEN TE OOST

JAAR	GETAL OPVARENDEN																
	Aantal ondernemingen			Aantal vaartuigen			Volledig personeel					min dan 40 ton		van 40 tot 50 ton		van 50 tot 60 ton	
							schippers					schippers				schippers	
	eigenaars	niet-eigenaars	maats	machinpersoneel	matrozen	jongens min dan 18 jaar	eigenaars	niet-eigenaars	maats	machinpersoneel	matrozen	jongens min dan 18 jaar	eigenaars	niet-eigenaars	maats		
1913	7	29	321	—	—	—	—	—	3	3	9	12	4	—	3	3	
1919	9	25	317	1	—	1	2	3	2	2	8	12	2	—	4	4	
1920	11	33	404	—	—	—	—	—	7	7	28	42	7	—	4	4	
1921	12	39	422	—	—	—	—	—	5	5	20	25	5	—	4	4	
1922 (1)	13	42	391	—	—	—	—	—	4	4	16	20	4	—	3	3	

(1) Waaronder vier vaartuigen voorloopig uit de vaart Twee vaartuigen-stoomsloop voorheen uitgerust voor de visscherij in de ijszeen is in 1922 i Het personeel van twee Blankenbergsche stoomsloepen bedraagt 13 man

INGEVOLGE DE NETTONTONMAAT DER VAARTUIGEN.

VAARTUIGEN METENDE.

	van 60 tot 70 ton					van 70 tot 80 ton					van 80 tot 90 ton					van 90 tot 100 ton en meer							
	visschers		machienpersoneel			visschers		machienpersoneel			visschers		machienpersoneel			visschers		machienpersoneel					
	eigenaars	niet-eigenaars	maats	matrozen	jongens min dan 18 jaar	eigenaars	niet-eigenaars	maats	matrozen	jongens min dan 18 jaar	eigenaars	niet-eigenaars	maats	matrozen	jongens min dan 18 jaar	eigenaars	niet-eigenaars	maats	matrozen	jongens min dan 18 jaar			
13	6	6	2	26	7	—	6	6	2	25	2	—	5	5	16	22	7	—	6	6	19	27	9
24	9	9	36	54	9	—	2	2	8	12	7	—	3	3	12	18	3	—	4	4	16	24	4
24	10	10	4	60	10	—	2	2	8	12	2	—	3	3	12	18	3	—	5	5	23	29	4
20	4	14	56	60	13	—	4	4	16	20	4	—	3	3	12	15	3	—	5	5	23	25	5
18	12	12	48	60	11	—	6	6	24	30	6	—	4	4	15	18	3	—	4	4	16	20	4

verzijds aan een Fransche en een Portugeesche firma en visschen buitenlands. Een elgigekeerd. Eene stoomsloop heeft alleen gediend voor het vervoer van haring.

III. — De opbrengst der zeevisscherij.

De waarde der volledige opbrengst der Belgische zeevisscherij bedroeg, in 1922, de som van 21.778.736,90 fr., tegen 23.705.426,65 fr. in het voorgaande jaar. Thans bedraagt de vermindering bijgevolg 8 t. h., tegen 5 t. h. verleden jaar. De eerste som bevat slechts het deel der Heystsche-Zeebrugsche opbrengst dat in de mijnen verkocht werd, namelijk de geringe som van 16.389,90 fr. De volledige opbrengst mag echter, alleen wat de verse visch betreft, op 1.200.000 fr. geschat worden.

Het gemeentebestuur van Brugge heeft zooveen het ontwerp van aanbesteding der bouwwerken eener vischmijn te Zeebrugge aangenomen. Aldus wordt de grondslag gelegd voor de inrichting van den vischhandel in deze haven en voor eene doelmatiger berekening zijner opbrengst.

Het vastgestelde verlies valt zoowel ten laste der stoomschepen als ten laste der zeilvaartuigen. De eerste hebben een tekort van 958.191,05 fr., of 6 t. h., en de tweede een ander van 968.498,40 fr. of 10 t. h., wat bewijst dat de zeilvloot betrekkelijk beter tegen de crisis stand gehouden heeft dan verleden jaar, toen een algemeen tekort van 19 t. h. uitsluitelijk te haren laste viel.

De stoomvloot bracht verleden jaar 13.441.454,90 fr. op. Dit bedrag alhoewel het nagenoeg de volledige opbrengst der stoomschepen opgeeft — zelden werd er in buitenlandsche verkoopplaatsen aangelegd — geeft slechts een onvolledige gedachte van de economische beteekenis dier vloot, daar verscheidene eenheden min of meer buiten de visscherij gebleven zijn. In het geheel waren er slechts 38 vaartuigen in de vaart en zij deden te zamen 601 reizen, of 16 reizen per schip, wat meer dan de helft van hetgeen zij in normale omstandigheden hadden kunnen doen. Om een denkbeeld te geven van de al of niet batige uitslagen die de visscherij met stoomschepen in het algemeen bekomen heeft, mogen wij erbij voegen dat, deze reizen gemiddeld 22.365 fr. opgebracht hebben.

De opbrengst der Blankenbergsche zeilsloepen maakt eene betrekkelijke uitzondering aan de voorgaande vaststelling, daar zij in weerwil van den stilstand of de uitwijking van een

aantal vaartuigen, het in 1921 bereikte peil overtreft. Dit is voornamelijk te danken aan de uitslagen bekomen door een paar reederijen, wier nieuwe vangkrachtige vaartuigen met den hulpmotor voorzien zijn.

De Oostendsche zeilvloot besomde 5.418.957,45 fr., tegen 5.493.934,85 fr. in het voorgaande jaar. Berekend op voet van de 86 vaartuigen van meer dan 15 ton, die hun aandeel in deze opbrengst hebben, is de gemiddelde opbrengst per schip 63.000 fr., iets meer dan de middelmaat van het jaar te voren.

Het is voornamelijk de westkust die de vermindering ingeboet heeft, wat niet te verwonderen is, daar de vangkrachtige vaartuigen dezer streek in algemeenen regel hun intrek in de havens der oostkust genomen hebben, waar zij thans ingeschreven zijn.

Het is zooals voorheen niet mogelijk in bijzonderheden te treden nopens de economische beteekenis en de oorzaak van den geschetsten toestand, daar er steeds nog geen voldoende statistische opgaven over de hoeveelheid verkochte visch voorhanden zijn. Alleen kunnen wij dit aanstippen dat, in de opbrengst der Oostendsche stoomtreilers, de aanzienlijke hoeveelheid van 2.831.880 kilos verse haring begrepen is, die ter mijn de som van 3.159.466.60 frank besomd heeft. De haringvisserij met het treilnet wordt sedert den oorlog op groote schaal in de Noordzee, van Augustus tot December, door de stoomschepen bedreven. Men zal opmerken dat deze om zoo te zeggen nieuwe wijze van uitbating der schepen niet zonder invloed is op de voorziening der Belgische markten met verse visch, gedurende een ruim deel van het jaar.

Het is te voorzien dat de wenken in het voorgaande verslag gegeven nopens de wenschelijkheid eener doeltreffende statistiek der hoeveelheden op onze kust aangevoerde visch in de toekomst een begin van verwezenlijking zullen hebben. Dank zij het initiatief van het gemeentebestuur van Oostende en de medewerking van den heer G. Gilson, bestuurder van het Koninklijk Museum van Natuurwetenschappen, is deze statistiek sedert den 1 Januari 1923 in gang in de stedelijke vischmijn te Oostende, op de grondslagen gelegd door den heer Gilson zelve en geschetst in de bijlagen van het

onderzoek naar den toestand der zeevisscherij in 1909 door het Arbeidswezen van Belgie uitgegeven. (1)

Eenvoudigheidshalve zal de verdeeling der soorten ingevolge de grootte, in het programma van den heer Gilson aangewezen, nog niet volledig toegepast worden. De statistiek van het gewicht en van den verkoopprijs zal niet, voor elke soort, op den drievoudigen grondslag van groote, middelmatige en kleine visch opgemaakt worden. De verdeeling zal slechts voor de platvisch gedaan worden, en voor elke soort platvisch in groote en kleine visch; de middelmatige wordt voorloopig niet in acht genomen. De hoeveelheid rondvisch wordt, groote en kleine dooreengenomen, aangeduid.

Die oplossing, welke met de bestaande handelsvereischen ruimschoots rekening houdt, behelst een merkwaardigen vooruitgang op den voormaligen toestand. Methodisch toegepast, zal zij allengskens de gewenschte uitslagen te weeg brengen, des te meer, daar in weerwil van de onvolledige klasseering, voorzorgen genomen worden om voor elke vischsoort de proportiën aangevoerde klein- en grootvisch op te nemen. Dit feit is van overwegend belang met het oog op de studie der vruchtbaarheid der vischgronden en van het vraagstuk eener mogelijke overbevissing.

Het is te wenschen dat de gemeentebesturen van Blankenberghe, Nieupoort en ook Brugge, zoodra dezès mijn in werking komt, het goede voorbeeld van de stad Oostende zullen navolgen, opdat de volledige statistiek der opbrengst met de vereischte eenvormigheid in alle vlaamsche vissershavens gevoerd worde.

(1) Enquête sur la pêche maritime en Belgique. — Introduction. — Recensement de la pêche maritime, p. 196.

TABEL XIII.

DE VOORTBRENGST DER STOOMVISSCHERIJ TE OOSTENDE (1907-1922).

JAAR	Aantal stoomsloepen op 31 December	Volledige nettotonmaat	Gezamentlijke voortbrengst	Gemiddelde nettotonmaat	Voortbrengst per ton
1907	23	1721	fr. 2.577.597,60	75	fr. 1497,70
1908	26	1977	2.661.119,40	76	1347,00
1909	24	1827	2.539.516,30	76	1390,00
1910	26	1992	2.582.868,10	76	1483,00
1911	26	2008	2.954.267,80	77	1471,00
1912	26	2039	3.230.049,00	78	1584,00
1913	29	2256	3.555.147,90	77	1576,80
1919	24	1711	4.027.723,40	71	2348,17
1920	33	2319	13.685.783,80	70	5901,50
1921	39	2736	14.206.556,40	70	5192,50
1922	42	2940	13.441.454,90	70	4572,00

TABEL XIV.

DE VOORBRENGST DER BELGISCHE ZEILSLOEPEN INGEVOLGE DEN VERKOOP IN DE MIJNEN
VAN OOSTENDE, BLANKENBERGHE EN NIEUPOORT (1907-1922).

JAAR	OOSTENDE	BLANKENBERGHE	NIEUPOORT	TOTAAL
1907	fr. 2,170.968.41	fr. 247.608.00	fr. —	fr. 2,418,576.41
1908	1,876.243.02	252.155.20	—	2,288,204.12
1909	1,908.759.97	275.289.60	159.805.60	2,392,548.37
1910	1,773.957.06	335.162.85	208.498.80	2,302,119.71
1911	1,735.142,49	295,431.90	192.999.80	2,257,298.79
1912	1,531.597.00	352.539.00	246 089.30	2.130.226.00
1913	1,494.085.48	456.110.45	251.741.80	2.201.937.73
1919	6,906.696.65	1,475.773.60	—	8,382,470.25
1920	9,478.681.60	2,028,854.65	—	11,507,536.25
1921	7.750.880.30	1,554.000.40	—	9,304,880.70
1922	6.682.741.40	1,654.540.60	—	8,337,282.00

TABEL XV.

DE VOORTBRENGST DER BELGISCHE VISSCHERSVLOOT INGEVOLGE DEN VERKOOP
IN DE KUSTMIJNEN (1907-1922)

JAAR	STOOMSLOEPEN	ZEILSLOEPEN	TOTAAL
fr.	fr.	fr.	fr.
1907	2,577.597.60	2,418.576.41	4,996.174.01
1908	2,661.119.40	2,288.204.12	4,949.323.52
1909	2,539.516.30	2,392.548.37	4,932.064.67
1910	2,582.868.10	2,302.119.71	4,884.987.81
1911	2,954.267.80	2,257.298.79	2,221.566.59
1912	3,230.049.00	2,130.266.49	5,526.099.69
1913	3,555.147.90	2,201.937.73	5,757.085.63
1919	4,027.723.40	8,382.470.25	12,410.193.65
1920	13,685.783.80	11,507.536.25	25,193.322.05
1921	14,399.645.95	9,305.780.40	23,705.426.65
1922	13,441.454.90 (1)	8,337.282.00 (2)	21,778,736.90

(1) Oostendsche.

(2) Die van twee kleine Blankenbergsche stoomvaartuigen medegerekend.

TABEL XVI.

DE VERKOOP IN DE VISCHE

MAANDEN	BELGISCHE VAARTUIGEN		Engelsche vaartuigen	Fransche vaartuigen	Du va
	ZEILSLOEPEN	STOOMSLOEPEN			
Januari	782554,50	1547194,30	4787,—	28825,50	
Februari	711090,20	1238322,20	6198,—	12184,—	
Maart	332927,—	1403190,20	37789,50	10784,—	
April	309207,90	1201780,20	26194,20	8475,—	
Mei	388453,50	555204,—	14240,—	10185,—	
Juni	447052,30	357508,—	6668,—	11003,—	
Juli	572175,90	409242,10	6795,—	20457,—	
Augustus	591226,80	689861,10	10110,—	23501,—	
September	538258,90	1890523,50	6890,—	16078,30	
October	688886,30	1688702,40	96573,40	11427,—	
November	584181,50	1355048,30	214891,—	22576,50	
December	736726,60	1104878,60	25986,—	33858,—	
Totaal 1922	6682741,40	13441454,90	457122,10	209354,30	
1921	7750881,30	14206566,40	447352,90	262141,10	
1920	9478681,60	13685783,80	130847,30	140771,70	
1919	6906696,65	4027723,40	—,—	—,—	

DE OOSTENDE IN 1922.

Hollandsche vaartuigen	Kleine visch	TOTAAL	AANTAL REIZEN				
			Belgische	Engelsche	Fransche	Duitsche	Hol- landsche
—,—	7065,—	2370426,30	416	—	10	—	—
2330,—	6420,—	1976544,40	431	—	5	—	—
—,—	6210,—	1790900,70	365	—	11	—	—
6618,—	5665,—	1557940,30	364	—	7	—	—
9860,90	4930,—	982873,40	458	4	8	—	—
1674,90	5810,—	849716,20	404	1	6	—	—
54224,50	5230,—	1033502,70	345	—	9	—	—
66307,70	6820,—	1384442,—	396	—	9	—	—
91335,—	8432,—	2530541,40	330	1	5	—	—
8257,50	10343,—	2584189,60	439	21	5	—	1
4194,30	—,—	2240891,60	405	29	5	—	2
6182,20	—,—	1917631,40	432	5	8	—	—
90985,—	66925,—	21219600,—	4785	61	88	—	3
6023,40	72040,—	22855005,—	6093	74	104	—	—
6635,90	75135,—	23666855,30	—	9	126	—	—
—,—	34230,—	10968650,05	10137	—	—	—	—

TABEL XVII.

DE VOORTBRENGST DER BELGISCHE ZEILSLOEPEN PER AANLEGHAVEN, INGEVOLGE DEN
VERKOOP IN DE KUSTMILJEN IN 1922.

	Oostende.	Blankenberghe.	Totaal 1922.	Totaal 1921.
	fr.	fr.	fr.	fr.
Blankenberghe	28,225.—	1,566,911.40	1,595,136.40	1,484,788.80
Coxyde	28,161.50	241.—	28 403.00	75,763.—
De Panne	603,516 50	1,366.70	604 883.20	1,453,709.60
Heyst	—	16,389.90	16,389.90	96,313.25
Nieuport	559,474.—	869.80	560,343.80	609,313.80
Oostduinkerke	3,913.—	—	3,913.—	2 816.—
Oostende	5,416,552.40	2,405.05	5,418,957.45	5,493,934.85
Zeebrugge	42,899.—	66,356.25	109,255.25	88,541.40
Totaal.	6,682,741.40	1,654,540.60	8,337,282.—	9,305,780.70

IV. — De handel in zeevisch.

De *Tabel van den handel van België met het buitenland*, voor 1921, wijst uit dat dit jaar onze speciaalhandel een te kort oplevert van 2.924.937.731 fr. zijnde het overschot van den uitvoer op den invoer. Als men de samenstelling van den invoer nagaat, komt men tot de vaststelling dat er voor 3.194.054.000 fr. levensmiddelen en dranken in het buitenland aangekocht werden, om in België verbruikt of verwerkt te worden, en dat er slechts 931.760.000 fr. koopwaren van dien aard uitgevoerd geweest zijn. Het is bijgevolg duidelijk dat het tekort onzer handelbalans, met de nadeelige gevolgen die het voor den economischen toestand van het land voor gevolg heeft, bijna uitsluitelijk voorspruit uit het gemis van 2.262.294.000 fr. levensmiddelen, die aan de Belgische bevolking op eigen bodem ontbreken.

Alles wijst uit dat de opgaven voor 1922, thans nog niet ambtelijk uitgegeven, niet gunstiger zijn dan de voorgaande.

Naar aanleiding van dien toestand, werd door den heer Minister van Landbouw, tijdens de laatste bespreking der landbouwbegroting in den Senaat, nadruk gelegd op het overwegend belang dat de uitbreiding der landbouwproductie voor 's lands welvaart en herstelling oplevert. Voorzeker, kon er geen spraak zijn het zeevisscherijbelang in het opzicht der voedselvoorziening met den landbouw gelijk te stellen, maar er bestaan toch redenen om te doen opmerken dat, ingevolge de reeds genoemde statistiek, de invoer van visch en vischwaren in België, in 1921, een totaal van 76.484.558 kil. bedroeg, met eene waarde van 81.343.008 fr., terwijl er slechts 15.922.239 kil. geschat op 13.891.965 fr. Belgische of genationaaliseerde vischwaren uitgevoerd werden.

Wij zijn bijgevolg gerechtigd de hoogstaande verklaring van het orgaan der Belgische regeering, aangaande de noodzakelijkheid eener meerdere eigene voedselvoorziening ten behoeve der West-Vlaamsche visscherijnijverheid in te roepen. Het is van een voornaam belang deze nijverheid te ondersteunen en te ontwikkelen, al ware het slechts opdat zij het hare bijbrengt om België's handelstoestand te verbeteren.

Ongelukkiglijk is de jongste ondervinding alles behalve

gunstig voor de verwezenlijking van dezen wensch en dit is te meer treffend daar de binnenlandsche markt nooit beter dan thans voor de Belgische visch toegankelijk was, ingezien de moeilijkheden die de lage stand onzer munt voor de invoerders oplevert.

Het vischverbruik, als men rekening houdt met de uitslagen vastgesteld in de voornaamste centrum van groothandel, is in den loop van het jaar 1922 gestegen, aangezien er op die markten voor 16.748.482.83 fr. visch verkocht werd tegen 15.120.917.83 fr. in het voorgaande jaar. Dit geldt voornamelijk voor de grootsteden zooals Brussel, Antwerpen, Luik, Gent, die allen eene tastbare vermeerdering van den verkoop aanwijzen.

Deze uitbreiding geschiedde echter nog eens niet ten bate van de Belgische voortbrengers. Als wij de uitslagen te Brussel vastgesteld ontleden, stellen wij vast dat, op de 107.850 colli in de mijn te koop gesteld, er niet min dan 93716 van vreemde herkomst zijn. Holland leverde 71567 verzendingen tegen 63.340 in het voorgaande jaar; Duitschland 17.626 tegen 12.443; Noorwegen en Denemarken hebben hunnen invloed op de markt merklijk uitgebreid.

Daarentegen vervielen de verzendingen van Oostende, Blankenberghe en Heyst van 19574 op 13994 colli.

Te Antwerpen was het niet beter gesteld. De verkoop van visch klom er van 4.923.918.80 fr. tot 5.392.610.90 fr. maar het aandeel van Oostende zonk van 162.860.00 fr. op 97675 fr. Al de vreemde visscherijen, geen enkele uitgezonderd en Holland vooral, stippen wij aan in het verslag der stad Antwerpen, deden hun verkoop aangroeien. Oostende integendeel heeft zijn reeds onbeduidend aandeel merklijk zien verminderen, weldra zal de rubriek « Oostendsche visscherij » uit de Antwerpsche statistiek verdwijnen.

Te Gent, werden 27426 colli visch te koop gesteld tegen 24149 in het voorgaande jaar. Zij brachten voor de verkoopers 1.193.421.50 fr. op; het aandeel der buitenlandsche verzenders rees tot 13994 colli, waarvan 12350 Hollandsche en 1544 Duit-sche. Deze vreemde waar bracht 778.893 fr. op.

Zelfde toestand te Mechelen waar men 5846 buitenlandsche verzendingen tegen 2389 Oostendsche geboekt heeft. Zelfs te Luik heeft de vischhandel een merkbaren vooruit-

gang gedaan. Een zesde verkoophal kwam er tot stand; de afzet in 't groot bedroeg 555.276 kilos, terwijl ingevolge de spoorwegleveringen nagenoeg 368.736 kil. bij kleinhandelaars en privaatgestichten te recht kwamen. Men schat de tusschenkomst van den Hollandschen vischhandel in deze bedragen op 221.021 kil.

De gemeentebesturen van Kortrijk, Leuven, Lier en Bergen leggen den meesten nadruk op de schaarsheid of de ontoereikendheid der toezendingen op hunne markt en doen een beroep op den Belgischen vischhandel om erin te voorzien. Wij hebben reeds op dezen toestand in de voorgaandé verslagen gewezen. De vingerwijzingen toen gegeven schijnen ten minste den uitslag gehad te hebben dat de vischmijn van Bergen uit hare verlatenheid gered werd. Immers de verkoop werd er verleden jaar hernomen en reeds steeg hij tot 60762 fr., wat bewijst dat met wat krachtinspanning andere gemeentebesturen wellicht ook betere uitslagen zouden kunnen bekomen.

De statistiek van het vischvervoer per spoor bevestigt de ongunstige daadzaken hooger vermeld wat den binnenhandel betreft. Het binnenlandsch verkeer levert geene kenteekens van vooruitgang. Er werden in 1922 van de kuststaties slechts 18.277 ton zeevisch naar de verbruikscentrums van het land vervoerd, tegen 18.872 ton in het voorgaande jaar.

Het internationaal verkeer levert gelukkiglijk het bewijs van een zekere herneming van den handel met het buitenland, dewelke weleer de voorname hulpbron was van de Oostendsche visscherij en thans ook van Blankenberghe uitgaat. Het spoorvervoer van Belgische visch, van de kusthavens naar het buitenland, bedroeg in het geheel 3424 ton, tegen 1545 ton in het voorgaande jaar. Behalve 269 ton voor Zwitserland bestemd (tegen 325 t. in 1921), was gansch dit vervoer bestemd voor Frankrijk, dat aldus in weerwil zijner zeer verscherpte tolpolitiek, de gewichtige afnemer van Belgische fijnvisch gebleven is. Bovendien heeft het Groothertogdom Luxemburg ons 156 T. zeevisch afgenomen.

Deze opgaven bevestigen die aangaande den uitvoer getrokken uit de tabel van den handel van Belgie met het buitenland en uitwijzende dat de volledige uitvoer van vischwaren van 11.462.018 kil., in 1921, tot 15.922.239 kil., in 1922, geklommen is

Zoo de verslapping van den binnenhandel in Belgische zeevisch onbetwistbaar is, is het even stellig dat de oorzaak ervan niet te vinden is in de ontoereikendheid der vervoermiddelen en van het gemak van verzending.

Het nazicht van de tabel van het spoorvervoer wijst uit dat er een zwenking ten nadeele der spoedbestellingen en ten voordeele van het ijlgoed en van het vrachtgoed bestaat, wat beduidt dat in algemeenen regel de bestellingen in een normaal tijdverloop afgeleverd worden. Het spoorbestuur heeft immers sedert geruimen tijd het vervoer veel vergemakkelijkt door het inrichten van goederentreinen, die op verscheidene uren van den dag, voornamelijk te Oostende, de visch opnemen en zonder vertoef in alle richtingen vervoeren, zoodanig dat zij zich 's anderendaags op het eerste uur ter markt kan bevinden.

De volgende tariefmaatregelen werden overigens, in den loop van het jaar 1922, ten voordeele van het zeevisschersbedrijf genomen.

Sedert den 1ⁿ Maart 1922, wordt het ijs gaande per wagenladingen visch kosteloos vervoerd, tot beloop van 20 t. h. van het gezamenlijk gewicht der zending.

Den 1ⁿ November 1922, werd voorloopig het bijzonder tarief n^o 2 van toepassing gemaakt op steenkolenbriketten en fommen verzonden in hoeveelheden van ten minste 60 ton of daarvoor betalende en bestemd voor stoomschepen die ter zeevischerij varen; dit tarief staat eene vermindering van 25 t. h. toe op de gewone prijzen der 4^e klas van tarief n. 3.

Bovendien mag, sedert den 15 Augustus 1922, het tarief voor stukgoed toegepast worden op zendingen verse visch, alhoewel deze tegen de voorwaarden voorzien in tarief n. 2 vervoerd worden, dit is door goederentreinen en door personentreinen.

Wat de innerlijke inrichting van het vischmijnwezen betreft, zijn er, behalve te Oostende en te Antwerpen, weinig doeltreffende wijzigingen aan te stippen.

Het gemeentebestuur van Oostende heeft eene dienstverordening gestemd, houdende dat de visch van buitenlandsche herkomst ter mijn slechts zal verkocht worden na de Belgische waar. Die maatregel zal echter niet toegepast worden

in het tijdperk begrepen tusschen den 1 Augustus en den 1 December, als de stoomtreilers zich grootendeels op de haringvangst toeleggen en de aanvoeren van andere zeevisch daardoor merkelijk beperkt worden.

Een verzoek in dien zin werd verleden jaar door de Commissie naar de steden gezonden die eene vischmijnregie uitbaten. Het gemeentebestuur van Oostende is dus ruimschoots op dit verzoek ingegaan.

Tezeldertijd werd de keurdienst der visch in de Oostendische mijn heringericht, derwijze dat de keuring stipter en met meer bevoegdheid vanwege de keurders toegepast wordt. In algemeenen regel, wordt de keuring in de vischmijnen van het binnenland door handelsbelanghebbenden gedaan, iets wat in den vleeschhandel wettelijk verboden is. Het stadsbestuur van Oostende heeft de keuring aan onafhankelijke vakkundigen toevertrouwd. In de laatste drie maanden van het jaar, hebben zij voor 2446 fr. visch afgekeurd.

Den 13 Januari 1923, werd een nieuw verkoopstelsel ter mijn van Antwerpen ingevoerd, met het doel den verkoop niet meer soortgewijs, maar per merk te doen geschieden, derwijze dat eene zelfde zending in eens zonder onderbreking afgezet worde. Alle vischsoorten worden aldus van het eerste uur af op de markt gebracht en de afzenders kunnen onmiddellijk over de gansche opbrengst van de ingezonden visch telegrafisch ingelicht worden. Dit stelsel schijnt over het algemeen aan de afzenders voldoening te geven.

Er blijkt uit het verslag van 20 februari 1923 der handelskamer van Oostende dat de verwezenlijking eener samenwerkende vennootschap van reeders ter visscherij op til is, met het doel uitwegen voor de toebereiding en den verkoop van vischwaren in het land te bevorderen. Moge dit organisme de tekortkomingen lenigen hooger aangeduid!

TABEL XVIII.

DE VISCHVERKOOP IN DE VOORNAAMSTE

JAAR	Antwerpen	Bergen	Brugge	Brussel	Dendermonde	Gent	Leuven
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1909	1.804.082.00	97.277.00	216.400	2.013.219.00	44.648.00	656.588.00	223.780.00
1910	1.858.061.00	83.695.00	157.900	2.181.054.00	43.820.00	661.282.00	221.708.00
1911	1.937.883.00	90.777.75	59.700	2.222.530.00	50.252.00	701.337.00	219.036.00
1912	2.124.757.00	90.781.00	695.00	2.438.866.00	51.749.00	75.1737.00	231.811.00
1913	2.154.443.00	81.168.00	41.200	2.333.389.00	54.799.00	778.562.00	236.908.00
1919	4.887.710.30	18.552.00	2.710	6.717.113.75	63.037.00	1.016.359.00	386.515.80
1920	4.700.332.20	—	—	7.559.445.25	87.247.40	725.182.50	684.037.40
1921	4.933.918.80	—	—	7.607.345.50	109.4.2.90	1.017.326.75	694.053.94
1922	5.392.610.90	60.762.00	—	8.606.549.70	90.904.50	1.103.421.50	650.933.15

GEMEENTEMIJNEN VAN BELGIE (1909-1922).

Lier	Lokeren	Mechelen	S.Nikolaas	Yper	Doornijk	Totaal
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
28.680.00	28.215.00	196.075.00	21.119.00	15.571.00	—	—
28.809.00	28.015.00	195.298.00	21.573.00	17.037.00	41.714.00	—
31.089.00	26.412.00	222.696.00	23.942.00	17.290.00	47.075.00	—
33.581.00	28.990.00	235.860.00	2.882.00	19.663.00	46.155.00	—
29.398.00	30.678.00	250.905.00	18.318.00	16.518.00	42.162.00	6,028.160.00
24.843.40	36.247.00	398.339.60	39.086.30	—	253.00	13,583.084.25
53.941.90	29.000.00	592.964.00	33.666.20	—	232.50	14,446.049.44
73.131.75	25.025.60	506.286.40	33.678.50	—	—	15,190.917.83
50.003.12	23.812.20	650.312.60	29.173.00	—	—	16,748.482.83

TABEL XIX.

DE VERZENDING VAN VISCH NA
(Pakken,

PLAATS VAN VERZENDING	1908	1909	1
Oostende	33.189	33.277	33
Blankenberghe	2.013	2.657	1
Heyst			
Nederland	60.770	55.182	66
Engeland	7.212	7.752	7.
Duitschland	9.275	9.105	7.
Frankrijk	2.698	3.870	4.
Noorwegen	294	551	6
Canada	69	135	
Luxemburg	238	226	
Spanje	—	—	—
Binnenland	—	—	—
Denemarken	—	—	—
Opbrengst van den verkoop aller verzendingen. fr.	2.030.959	2.013.219	2.181.

DE
den

ISCHMIJN TE BRUSSEL (1908-1922).
n tonnen).

	1911	1912	1913	1919	1920	1921	1922
6	34.441	26.836	21.194	25.429	33.176	19.436	13.838
3	1.223	1.380	789	63	166 3	138	156
7	70.965	81.580	79.464	72.764	51.768	63.340	71.567
8	7.209	6.912	4.824	391	1.227	488	507
	6.745	6.383	9.826	—	128	12.443	17.626
	4.003	4.569	2.675	726	1.167	2.237	1.213
	855	860	1.101	1.097	735	1.350	2.120
	11	37	21	22	2	—	—
	50	26	89	—	13	—	—
	—	—	—	2	—	—	—
	—	—	—	—	532	—	140
	—	—	—	—	—	—	683
	2.222.530	2.438.166	2.343.389	6.717.113.75	7.559.445.25	7.607.345.00	8.606.549.70

TABEL XX.

OPGAVE DER VOORNAAMSTE VISCHSOORTEN

SOORTEN	1911		1912		1913	
	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst
Oesters (tonnen)	54	fr. 494	89	fr. 701	182	fr. 1.075.
Kreeften en stekelkrabben.	1.432 (79 512 stuk)	158.772	1.574 (88.730 stuk)	197.484	1.337 (69.809 stuk)	161.696.
Zalm	580 (2.527 stuk)	44.057	429 (2.469 stuk)	39.341	2 892 (2.892 stuk)	59.942.
Tongen	17.120	233.955	15.333	222.227	14.057	182.680.
Grieten	1.050	22.431	1.174	34.230	1.337	53.540.
Kabeljauw	10.221 (175.873 stuk)	350.158	12.612 (185.128 stuk)	396.640	13.700 (175 585 stuk)	429.155.
Terbut	410 (2.110 stuk)	25 358	662 (3.731 stuk)	46.347	438 (2.735 s stuk)	32.261
Steur	182 (785 stuk)	21 374	162 (871 stuk)	24.165	194 (1387 s.)	26.596
Heilbut	208 (8.283 stuk)	122.305	765 (7.288 stuk)	137.172	704 (5.476 stuk)	121.923.
Pladijs	19.359	204.404	15.304	171.504	13.868	159.235.
Roggen en vleten.	23.240	420 373	27.640	499.032	27.608	491.720.
Schelvisch	10.927	201 410	13.483	228.498	9.601	196.704.
Makereel	2 589	37.650	3.127	40.797	2.073	33.122.
Riviervisch.	103	1.619	72	1.655	72	1.292.
Andere soorten	37.465	368.167	36.004	388.369	33.761	382.441.

VERKOCHT IN DE VISCHMIJN TE BRUSSEL (1911-1922).

1919		1920		1921		1922	
Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst
210	fr. 5.502.50	89	fr. 2988.—	48	fr. 1.025	3	fr. 27.25
423		946		767		881	
18.131	105.965.25	33.920	278.594.50	(36.976	221.522.50	(51.963	231.754.25
stuk)		stuk)		stuk)		stuk)	
105		127		265		601	
730	51.760	(464	48.290.—	(1.421	105.675.—	(3.565	226.944.25
stuk)		stuk)		stuk)		stuk)	
10.203	487.615.50	8.190	694.584.50	5.242	806.511.50	4.518	1.062.338.60
1.101	112.079.75	701	93.583.50	641	84.619.25	1.058	138.017.—
9.159		10.420		19.917		19.308	
90.535	951.769.25	(116.830	1.373.150.50	(202.073	1.734.455.50	(226.055	1.812.157.50
stuk		stuk)		stuk)		stuk)	
1.501		1.073		1.613		2.683	
12.274	246.870	(9.427	223.964.—	(13.766 st.	281.773 50	(22.300	457.555.35
stuk		stuk)		71		stuk,	
63		59		(137 stuk		81	
330	22.672	(173 stuk)	22.410.—	574	21.334	(151 stuk)	250.80
181		109				953	
945	35.729.75	(711	29.344.—	4.296	154.979.75	(7.661	239.369.—
stuk)		stuk)		stuk)		stuk)	
15.363	1.118.859	5.360	448.886.75	7.358	338.170 50	10.724	614.003.—
12.243	887.152	15.498	1.240.533.—	17.221	1.253.832 50	18.255	1.215.700.25
20.790	1.242.854 50	14.860	1.120.879.75	13.157	770 606	14.679	832.755.25
715	57.626	1.817	161.948.75	1.780	123.600.50	2.580	141.719.75
975	45.986	434	16.883.25	182	7.726	52	2.795.75
31.206	1.344.672.25	29.534	1.803.409.75	32.056	1.501.211	31.587	1.570.332.75

TABEL XXI.

DE VERKOOP VAN VREEMDE VISCH IN DE OOSTENDSCHE VISCHMIJN (1909-1922).

JAAR	Engelsche	Fransche	Hollandsch.	Duitsche	Deensche	Noorsche	Zweedsche	Totaal
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.
1909	233 249.10	193,205.62	90 943.70	1,500 00	35,054.20	—	—	576,652.62
1910	174,000.50	175,734.80	92,730.00	1,868.50	532,027.90	7,023.30	—	1,008 385.00
1911	201,704.10	125,378.10	90,674.50	347.50	582,313.00	74,003.30	—	1 074 640.50
1912	125,803.70	132 114.30	62 092.10	1,492.10	167,239.40	498,311.50	62,077.20	1,044,130.30
1913	180,616.90	99,280.90	120,720.10	2,977.80	395,790.80	560,075.90	12,628.90	1 372 094.39
1920	130 847.30	140,771.70	155,635.30	—	—	—	—	427,254.30
192	447,352.90	262,141.10	116,023.40	—	—	—	—	825.5.7.40
1922	457,122.10	209,354.30	270,985.00	91,017.30	—	—	—	1,028,478.70

TABEL XXII.

STAAT VAN DEN VERKOOP VAN VISCH IN DE ANTWERPSCHE VISCHMIJN (1911-1922).

JAAR	RAVIERSVISH	OOSTENDSCHE VISSCHERIJ	BUITENLANDSCHE VISSCHERIJ	ALGEMEEN TOTAL
1911	95.339,00	241.175,00	1.591.369,00	1.937.883,00
1912	121.844,60	264.803,50	1.738.109,50	2.124.757,60
1913	193.481,20	191.555,00	1.669.406,90	2.154.443,00
1914	208.147,40	170.107,90	1.165.162,50	1.543.417,80
1915	100.761,10	—	718.461,30	189.222,40
1916	144.812,70	—	744.261,30	889.074,00
1919	188.282,50	140.823,00	4.558.604,80	4.887.710,30
1920	140.882,00	479.177,00	4.080.273,20	4.700.332,20
1921	201.285,00	162.860,00	4.559.775,80	4.923.918,80
1922	179.959,50	97.625,00	5.115.026,40	5.392.610,90

TABEL XXIII.

DE BELGISCHE VISCHHANDEL IN 1921 (1).

INVOER.

SOORTEN	HOEVELHEID				VERVOERWIJZE			WAARDE
	Ingekomen voor het rechtstreeksch verbruik	Per zee	Per spoor	Langs vaarten en rivieren	Uit stapelhuizen getrokken	Per spoor	Langs vaarten en rivieren	
	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	ft.
Schelpdieren, Oesters	1.452.744	78.300	823.647	1.050.797	—	—	—	3.403.742
Schelpdieren, mossels en andere niet genoemde schelpdieren	80.979.796	—	4.476.611	26.523.185	—	—	—	3.551.286
Ingelegde visch (caviar)	402	188	203	6	—	—	—	82.246
Andere vischconserven.	5.071.529	4.120.002	376.063	175.043	400.418	—	—	22.580.862
Haring	22.234.464	9.434.297	5.876.176	7.023.991	—	—	—	24.173.926
Niet genoemde vischsoorten en schaaldieren	16.745.623	2.940.107	9.356.194	4.439.322	—	—	—	27.610.886
Totaal	76.484.558							81.343.008

(1) Ingevolge de "Tableau général de commerce de la Belgique avec les pays étrangers".

TABEL XXIV.

DE BELGISCHE VISCHHANDEL IN 1921 (vervolg)

UITVOER

DOORVOER

SOORTEN	Belgische of genationali- seerde waar (bijz.handel). Hoeveelheid.		VERVOERWIJZE			Belgische of ggnation. (bijz.handel). Waarde		IN- EN UITVOER	
	kil.	Per zee	Per spoor	Laags vaarten en rivieren.	fr.	Hoeveelheid.	Waarde	kil.	fr.
Schelpdieren, oesters . . .	60.344	89	60.295	—	195.347	203.136	409.919		
Schelpdieren, mossels en andere niet genoemde schelpdieren.	10.760,467	199	10.760,298	—	2.554.163	880.759	181.501		
Ingelegde visch (caviar) .	232	227	—	5	5.400	950	(3.141		
Andere vischconserven.	185.193	100.188	53.156	31.851	1.112.844	2.979.010	11.824.076		
Haring	1.208.068	192.554	921.802	93.712	1.237.255	2.146.924	2.001.591		
Niet genoemde vischsoor- ten en schaaldieren . . .	3.168.003	725.912	2.426.014	6.077	8.786.954	2.676.509	8.543.952		
Totaal	15.522.239				13.891.565	8.247.288	53.067.80		

TABEL XXV.
**HOEVEELHEID ZEEVISCH IN 1922 PER SPOOR VERZONDEN UIT DE KUSTSTATIES NAAR VER-
 BRUIKCENTRUMS VAN HET LAND EN NAAR HET BUITENLAND (HOEVEELHEID AANGEDUID
 IN TONNEN).**

SPOORWEGSTATIES.	Binnenland en gemengde dienst.			BUITENLAND.							
	Tarief I.		Tar. III	Frankrijk		Duitschl.		Zwitserl.		Nederl.	
	Spoedbe- stelling	Ijigoed	Vracht- goed	Vracht- goed.	Ijigoed.	Vracht- goed.	Ijigoed.	Vracht- goed.	Ijigoed.	Vracht- goed.	
Adinkerke-Panne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Blankenberghe	24,2»	210,8	75,9	—	—	—	—	—	—	—	—
Heyst	19 »	208	—	—	0,9	2,005	—	—	—	—	—
Nieupoort-Baden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nieupoort-stad	0,7»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oostende (1).	740,7»	6677,2	9960,9	—	1142 »	—	—	—	269,1	—	—
Zeebrugge	10 »	345	5,0	—	8 »	—	—	—	—	—	—
TOTAAL 1922	754,6	7441	10041,8	—	1150,9	2,005	—	—	269,1	—	—
1921	1380,15	6804	10688	—	1220,5	—	—	—	325	—	—
1920	2950	8206	4641	—	1540	—	—	—	294	—	—
1918	97	6798	16008	—	1238	192	3174	921	440	516	34

(1) Uit Oostende werd verzonden 156 ton ijigoed, ter bestemming van het Groothertogdom Luxemburg.

V. — Zeewerken ten behoeve der Zeevisscherij.

De heer Hoofdingenieur van Bruggen en Wegen, bestuurder van den bijzonderen dienst der kust, heeft het volgende beknopt overzicht laten geworden, aangaande de onderhouds- en verbeteringswerken die, in 1922, aan de haveninstellingen der kust ten behoeve der zeevisscherij uitgevoerd werden.

Haven van Zeebrugge. Uitgevoerde werken. — Herstelling van den houten steiger op den oostelijken oever van de strandkom en aanlegging van tusschenliggers aan de landingstukken.

Herstelling van de noordelijke loopbrug die den ingang der kom begrenst;

Gedeeltelijke heropbouwning van de ingestorte oostelijke glooiing;

Heropbouwning van het steuntimmerwerk de kielkade begrenzend;

Herstelling en versterking der glooiingen aan den ingang der kom.

Deze werken, uitgevoerd in 1922, hebben eene uitgave van 207.800.95 fr. gevegd.

Ontworpen werken. — Uitbreiding der bestaande strandkom en aanlegging op 70 m. lengte van een nieuw tijdok voor stoomsloepen.

Haven van Blankenberghe. Uitgevoerde werken. — Gewone onderhouds- en verbeteringswerken welke eene uitgave van ongeveer 10.000 fr. hebben vereischt.

Verbetering van de vuren van den vuurtoren en van de mistklok.

Ontworpen werken. — Herstelling der staketsels;

Op advies van de studiec commissie der visschershaven en der vaart van Blankenberghe, heeft het Departement van Openbare Werken besloten een ontwerp ter studie te leggen voor het aanleggen van eene nieuwe visschershaven ten westen van de havengeul van Blankenberghe.

Haven van Oostende. *Uitgevoerde werken.* — Weinig belangrijke baggerwerken tot onderhoud der vereischte diepten zijn in de strandkom voor visscherssloepen uitgevoerd.

De herstellingswerken aan het houtwerk van den noordelijken dam aan den ingang van deze kom, zijn begonnen in 1922 en zullen eerstdaags voleindigd zijn,

De werken voor het aanleggen van de nieuwe visschershaven op den oostelijken oever zijn in uitvoering.

Ontworpen werken. — Opbouwen van eene vischmijn en van de inrichtingen voor het vervoeren, lossen en laden van visch tusschen het vlotdok en het tijdok van de nieuwe visschershaven.

Haven van Nieuwpoort. *Uitgevoerde werken.* — In 1922, zijn de werken voor het herstellen der verschillende haveninrichtingen voortgezet, namelijk het heropbouwen van de steigers, het wegruimen van de wrakken in de havengeul, de baggerwerken, de herstelling van de sluis der vlotkom enz.

Ontworpen werken. — Herstelling der staketsels alsook van de vlotkom, opbouwen van steigers in gewapend beton in deze kom.

VI. — Het beroepsonderwijs der zeevisschers.

Dit onderwijs heeft thans gelukkiglijk zijn normalen gang hernomen, zelfs in de gemeenten van het westelijk gedeelte der kust, waar het sedert den oorlog, uit oorzaak van verscheidene omstandigheden, was geschorst gebleven. Eene toeneemende herstelling der inrichtingen laat vermoeden dat het weldra zijn vorigen bloei zal teruggewonnen hebben.

Het gezamenlijk getal leerlingen is van 221, in het jaar 1921, tot 250 geklommen. De toelagen in het jaar 1922, ten behoeve van het vakonderwijs der zeevisschers, wederzijds door den Staat en de Provincie toegekend, beloopen 37.761.22 fr. en 7019 fr., dit is tezamen 44.780.22 fr. of in ronde cijfers 171 fr. per leerling. Die toelagen zijn verdeeld als volgt:

Visschersberoepsscholen 1921-1922	Goedge- keurde Uitgaven	Toelagen		Ten
		verleend door den Staat	de Provincie	laste van Gemeente of Best. Com. enz.
	fr.	fr.	fr.	fr.
Blankenberghe	2.604.35	1.221.74	500.00	882.61
Coxyde	5.488.20	2.658.10	1.029.00	1.801.10
De Panne	5.847.86	2.801.58	400.00	2.646.28
Heyst	5.055.00	2.418.00	843.00	1.794.00
Nieuipoort	6.873.75	3.324.56	2.079.00	1.470.19
Oostduinkerke	5.376.65	2.601.74	904.00	1.870.91
Oostende : Vrije School	28.510.00	12.129.00	1.264.00	15.117.00
Gesticht voor wetenschappelijk Onderzoek	30.335.00	12.134.00	900.00	17.301.00
Oostende : Stadsschool (1)	21.700.00	10.606.50	—	11.093.50

De hierna medegedeelde verslagen geven een schets van den bijzonderen toestand van elke school.

Het koninklijk werk van den « Ibis ».

In 1922, heeft de school van kweekelingen voor de zeevisscherij hare werking ingevolge haar programma voortgezet.

Een werkplaats voor timmerwerk en paswerk werd ingericht aan boord van het liggend schip. Het gebruik en de behandeling van het gereedschap nuttig voor het vermaken

(1) De gegeven cijfers zijn genomen uit de begrooting.

en herstellen van sloopstuij enz., dat kan vermaakt worden met de hulpmiddelen over welke de zeevisscher aan boord van zijn vaartuij kan beschikken, worden den sloopstuij-lingen aangeleerd.

In den loop van het jaar, werden acht kweekelingen opgenomen en negen hebben het gesticht verlaten, waarvan er acht als sloopstuij-lingen ter visscherij ingescheept werden door verscheidene reederijen die ze gevraagd hadden.

Het jaar 1922 sluit met een totaal van 40 sloopstuij-lingen, verdeeld als volgt:

1	van	7	tot	8	jaar
3	—	8	—	9	—
6	—	9	—	10	—
4	—	10	—	11	—
3	—	11	—	12	—
13	—	12	—	13	—
7	—	13	—	14	—
3	—	14	—	15	—

Stedelijke Visschersschool van Oostende.

<i>Schoolbevolking.</i>	1 ^e Studiejaar	2 ^e Studiejaar	Totaal
Schoolbevolking bij den aanvang van het schooljaar	18	18	36
Leerlingen, die de school verlaten hebben gedurende het schooljaar	1	0	1
Blijven	17	18	35
Ingekomen leerlingen ge- durende het schooljaar	1	0	1
Schoolbevolking op het ein- de van het schooljaar.	18	18	36

Al de leerlingen waren niet varende.

Aantal schooldagen gedurende het schooljaar 232.

Schoolbiiwoning. — Op weinige uitzonderingen na, is de schoolbiiwoning zeer regelmatig geweest. Jammer is het dat

sommige jongelingen zee kiezen vóór hun veertiende jaar bereikt te hebben. of zonder doelmatig voorbereid te zijn.

Onderwijzend personeel. — De onderwijzer van het 1^e studiejaar, geroepen zijnde zijnen krijgsdienst te doen, is bij gebrek aan onderwijzers door eene onderwijzeres moe'en vervangen worden. Deze leerares heeft zich onmiddellijk op de studie der zeevaartkunde toegelegd, zich in korten tijd op de hoogte weten te stellen van het aan te leeren deel van het programma van zeevaartkunde en heeft zeer goede uitslagen bekomen.

De samenstelling van het onderwijzend personeel heeft geene andere wijzigingen ondergaan.

Leermiddelen. — Herhaalde malen is bij het gemeentebestuur aangedrongen geworden tot het bekomen van eenen motor. Naar ingewonnen inlichtingen, heeft het besloten de school van dit werktuig te voorzien.

Museum. — Het museum heeft tamelijk veel door den oorlog geleden. Vele voorwerpen moeten nog hersteld of vervangen worden.

Examens voor het toekennen van leerbeurzen aan scheepsjongens. — Al de oud leerlingen der school die er aan deel namen hebben met goeden uitslag het examen afgelegd.

De examens oefenen voor het toekennen van leerbeurzen aan scheepsjongens der zeevisscherij den grootsten invloed uit op de bijwoning der avondscholen voor visschers.

Schoolreis. — Daar de leerlingen later kunnen geroepen worden de haven van Duinkerke aan te doen, heeft het bestuur op het einde van het schooljaar, eene studiereis met de verdienstelijke leerlingen der school naar deze Fransche haven ondernomen.

Vrije Visschersschool van Oostende.

Gedurende het schooljaar 1922-23 woonden 64 leerlingen de Vrije Visschersschool bij, waaronder 37 in de hoogste- en 27 in de laagste klas. De leerzucht en tucht waren, in de beide klassen, voorbeeldig en gaven volle voldoening aan de meesters.

De leeraar der hoogste klas werd tot overste verheven en in zijn ambt vervangen; doch hij houdt zich met de lessen nog bezig, zoodanig dat door deze vervanging de leerlingen geen nadeel in hunne studies ondergaan.

Op het laboratorium wordt nog steeds gewerkt aan het wegnemen der reuk van de vischoliën; dit gelukte ten deele. Met de slechtste oliesoort bereidde men zeep; het lijnwaad ermede gewasschen bleef voor driemaanden reukloos. Na dezen tijd, kwam de vischgeur langzaam terug. Deze studie is dus nog verder door te drijven.

De scheepsverf, op het laboratorium bereid, werd op groote schaal op het wachtschip « Zinnia » beproefd. De uitslag zal men slechts kennen wanneer, in Juli aanstaande, dit vaartuig in droogdök zal gaan.

Verder is nog sprut tot ansjovis bereid.

Vrije Visschersschool van De Panne.

Duur van de leergangen. — Deze werden regelmatig gegeven van 1ⁿ October 1921 tot einde Maart 1922, voor de leerlingen die nog de lagere school volgen, en van 1ⁿ October tot einde Juni, voor de leerlingen welke de lagere school verlaten hebben en reeds varen.

Lokalen, meubeleering en leermiddelen. — Het beheer beschikt voor het onderwijs over dezelfde lokalen als vóór den oorlog, namelijk één klas en een klein beroepsmuseum, en over dezelfde meubeleering en leermiddelen.

Getal afdeelingen. — In het schooljaar 1921-1922, behelsde de school twee afdeelingen.

Verdeeling der leerlingen en getal ingeschreven leerlingen. — De 1^e afdeeling bevatte 17 ingeschreven leerlingen van meer dan 14 jaar, die de lagere school verlaten hebben en reeds varen.

De 2^e afdeeling bevatte 22 ingeschreven leerlingen van 11 tot 14 jaar, die nog de lagere school volgen.

Onderwijzend personeel en leervakken. — De bestuurder der aangenomen jongensschool, onderwees in de 1^e afdeeling in zeevaartkunde, aardrijkskunde, zeevaartwetten, en in de

2^e in Zeevaartkunde, aardrijkskunde, dierenkunde en gezondheidsleer; een gewezen stuurman gaf les in de 2 afdeelingen, in handwerk en manoeuvreeren van schepen.

Leerstof en getal klasuren. — In concentrischen leervorm werd de leerstof, aangehaald in het programma van het examen voor scheepsjongens van booten tot de hoogezeevisscherij uitgereed, in de 2 afdeelingen onderwezen.

Op al de dagen van de week, uitgenomen den Zaterdag en den Zondag, van 4 1/2 u. tot 6 1/2 u. was de school open voor de leerlingen van de 2^e afdeeling en op elken Zondag van 8 1/2 u. tot 10 1/2 u. voor de leerlingen van de 1^e afdeeling. Het getal uren aan elk vak besteed was in evenredigheid met de belangrijkheid van elk vak.

Leerbeurzen. — Sedert 1913, werden geen examens meer afgenomen voor de toekenning van leerbeurzen aan scheepsjongens der zeevisscherij.

Vrije Visschersschool van Heyst-aan-Zee.

Gedurende het jaar 1922 werd de school regelmatig bijgewoond door:

1 ^{ste}	studiejaar, niet varende	14	leerlingen
2 ^{de}	" varende	10	"
3 ^{de}	" "	12	"
4 ^{de}	" tijdelijk varende	19	"

Daar in de voorgaande jaren de examens zoo onregelmatig gehouden werden had het vooruitzicht ervan weinig of geen invloed op het bijwonen der school; bijzonderlijk daar de premiën en studiebeurzen niet regelmatig uitbetaald worden.

Veertien leerlingen van het 4^{de} studiejaar boden zich voor hun 2^{de} examen aan: 14 gelukten. 9 leerlingen van het 2^{de} en 3^{de} studiejaar: 9 gelukten.

Vrije Visschersschool van Blankenberghe.

Gedurende het vermelde schooljaar, zijn sedert den oorlog de volledige leergangen voor de tweede maal gegeven geweest: de lagere, voor de kinders van visschers nog de dag-

school bijwonende ; de hoogere, voor de reeds varende jonge visschers. Wat de lagere afdeling betreft, 19 visscherskinderen hebben regelmatig de lessen gevolgd, 18 reeds varende visschers hadden zich laten inschrijven ; eenigen hebben regelmatig de lessen bijgewoond, ongelukkiglijk meest onregelmatig. Deze onregelmatigheid moet toegeschreven worden, hieraan, dat de visschers op heden alle dagen in zee steken, de scheepsjongens dus onregelmatig den Zondag te huis zijn ; ook hieraan, dat het afnemen der examens gansch onregelmatig was. Het examen is het bijzonderste wat de jonge visschers aanzet om de school bij te wonen. Onlangs werden er drie naar Heyst gezonden om daar, bij eene zitting voor het afnemen der examens, hun proef te doen ; zij hebben alle drie het vereischte examen voor stuurman met onderscheiding afgelegd.

Vrije Visschersschool van Coxyde.

1. *Schoolbijwoning.* — De school werd regelmatig door een vijftien tal leerlingen bijgewoond, waarvan 3 in het eerste en 12 in het tweede studiejaar.

2. *Onderwijzend personeel.* — Geen verandering is toegebracht geweest aan de samenstelling van het onderwijzend personeel.

3. *Duur der leergangen.* — Deze werden begonnen op 1 October 1921 en geëindigd op 31 Maart 1922.

4. *Lokalen, meubeleering, leermiddelen.* — Het beheer beschikt nog niet over een lokaal tot visschersschool bestemd ; de klassen werden gegeven in de gemeentelijke jongensschool. Een lokaal (barak) is door het gemeentebestuur aangekocht en zal voor het toekomstige jaar als visschersschool in gereedheid gebracht worden. De verdwenen schoolmeubelen zijn bijna al vervangen.

5. *Examen. Varenden en niet varenden.* — Er werden in 1921-1922 geen examens afgenomen. De grootste oorzaak hiervan is, dat het meeste deel der visschersbevolking van Coxyde tijdelijk in Oostende verblijft tot dat de haven van Nieupoort geheel hersteld zij.

Vrije Visschersschool van Nieuport.

De school bloeit niet; niettegenstaande werk en pogingen van het bestuur en van de leeraars zijn de uitslagen minderwaardig.

Met den aanvang van het schooljaar, waren er 20 niet varende leerlingen ingeschreven.

Dit getal is in den loop van de wintermaanden verminderd, uit oorzaak van de slechte verlichting en de ongangbare slijkstraten. Het verviel tot op 6 of 7. Nu echter de dagen aan het langen zijn, groeit het getal weer aan.

Onder de varenden was slechts één visschersjongen ingeschreven en nog volgde hij onregelmatig de lessen en was hij onbekwaam een examen af te leggen.

Die mislukking komt grootendeels voort uit de volgende omstandigheden, die vermoedelijk zullen veranderen:

De slechte staat van de stad — die in vollen heropbouw is.

Het groot gemak waarmede kinderen van een 14 jaar, in de verwoeste gewesten, geld kunnen verdienen.

De erbarmelijke toestand van de haven. Geen vuur, geen sleepboot, geen diepte, geen hoofd, geen staketsel, wat de echte visschersbevolking voorloopig belet terug te keeren.

Vele van die oorzaken zullen dit jaar verdwenen zijn en dan zal het mogelijk vallen met meer moed en betere uitkomst het vakonderwijs heraan te vatten.

Vrije Visschersschool van Oostduinkerke.

De leergangen zijn eerst in het schooljaar 1921-22 kunnen hernomen worden.

Het materieel, dat door den oorlog heel en al vernield werd, is nog niet in orde. Het is immers nog moeilijk dit materieel te verkrijgen.

In de laagste afdeling waren er acht leerlingen, en in de hoogste afdeling zeven waarvan drie varenden.

Er zijn geen studiebeurzen verleend geweest. Men verhoopt voor het volgende jaar eene kleine verbetering.

TABEL XXVI

AANTAL LEERLINGEN IN DE

JAAR	Oostende (Gemeenteschool)		Oostende (vrije school)		De Panne		Nieupoort	
	varende	niet varende	varende	niet varende	varende	niet varende	varende	niet varende
1906	—	56	—	100	47	33	13	17
1907	—	54	—	99	54	31	16	14
1908	—	49	—	104	42	25	17	13
1909	—	52	—	105	45	36	18	15
1910	—	49	—	102	49	36	11	15
1911	—	40	—	105	39	45	9	26
1912	—	38	—	101	43	37	10	32
1913	—	41	—	111	46	40	8	36
1919	—	11	—	91	—	—	—	—
1920	—	34	—	100	—	—	—	—
1921	—	39	—	48	14	25	1	8
1922	—	36	—	64	17	22	1	7

SSCHERSCHOLEN (1906-1922)

Cozyde		Oostduinkerke		Heyst		Blankenberghe		TOTAAL
varende	niet varende	varende	niet varende	varende	niet varende	varende	niet varende	
—	—	—	—	20	27	22	42	—
12	18	—	—	23	23	17	36	—
7	19	—	—	18	36	25	23	—
9	22	—	—	20	28	23	28	—
8	35	—	—	28	28	18	29	—
10	25	13	32	26	20	18	28	434
10	27	14	29	26	16	20	25	428
10	24	13	30	27	25	17	25	453
—	—	—	—	45	15	—	20	187
—	—	—	—	42	18	20	13	227
—	—	—	—	31	18	20	13	221
12	3	3	12	41	14	18	19	250

TABEL XXVII.

DE UITSLAGEN DER EXAMENS VOOR HET

JAREN.	OOSTENDE			DE PANNE.			HEYST.		
	Getal der niet gelukten	Getal der gelukten.		Getal der niet gelukten.	Getal der gelukten.		Getal der niet gelukten.	Getal der gelukten.	
		1 ^e proef.	2 ^e proef.		1 ^e proef.	2 ^e proef.		1 ^e proef.	2 ^e proef.
1903	—	21	—	—	—	—	—	—	—
1904	12	40	13	—	—	—	—	—	—
1905	25	20	13	3	9	—	—	—	—
1906	22	26	13	2	14	5	5	8	8
1907	24	35	18	4	9	9	7	2	6
1908	26	19	24	3	10	10	1	8	4
1909	38	24	17	4	10	8	2	4	6
1910	26	28	20	2	5	10	6	10	3
1911	24	25	18	1	16	6	—	11	7
1912	15	19	15	1	9	14	2	8	9
1913	2	19	14	4	—	—	—	9	7
1914	8	16	10	—	—	—	—	—	—
1921	9	32	—	—	—	—	—	—	—
			<u>185</u>			<u>62</u>			<u>50</u>

TOEKENNEN VAN LEERBEURZEN IN DE ZEILVISSCHERIJ (1903-1921).

BLANKENBERGHE			NIEUPOORT			OOSTDUINKERKE			COXYDE		
Getal der niet gelukten.	Getal der gelukten.		Getal der niet gelukten.	Getal der gelukten.		Getal der niet gelukten.	Getal der gelukten.		Getal der niet gelukten.	Getal der gelukten.	
	1 ^e proef.	2 ^e proef.		1 ^e proef.	2 ^e proef.		1 ^e proef.	2 ^e proef.		1 ^e proef.	2 ^e proef.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	5	6	—	—	—	2	6	—	—	—	—
1	5	5	—	—	—	3	1	2	3	5	—
5	4	—	1	3	1	—	—	—	2	4	2
—	3	3	—	—	—	—	—	—	2	3	4
3	5	2	—	1	—	—	—	—	—	5	2
—	2	5	—	—	1	2	4	—	—	3	5
1	7	2	—	—	—	—	4	3	1	5	2
—	5	5	1	13	12	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		<u>28</u>			<u>14</u>			<u>5</u>			<u>15</u>

TABEL XXVIII.

TOESTAND DER HULP- EN VOORZORGSKAS

JAAR	Gewone inkomsten	GEWONE UITGAVEN	
		Betaalde pensioenen	Bureelkosten
1912	59,992.91	58,628.50	813.25
1913	66,595.80	58,280.50	825.85
1914	46,473.77	43,386.50	600.00
1915	—	32,828.00	662.25
1916	—	25,822.25	634.20
1917	—	22,627.00	600.00
1918	1,792.41	22,383.00	600.00
1919	111,615.81	166,822.00	1,962.75
1920	236,669.09	130,982.00	2,269.70
1921	228,550.17	182,034.50	1,924.00
1922	212,196.06	191,757.50	1,998.10

DER VISSCHERS VAN OOSTENDE (1912-1922).

SOLDO		BUITENGEWONE INKOMSTEN		Toestand van het reserve- fonds
Te goed	Schuld	Verworven interessen	Giften	
6,093.68	—	5,251.79	290.73	158,513.25
13,794.56	—	5,639.16	665.95	159,126.17
4,847.25	—	2,087.50	272.48	—
—	406 25	—	33,084 00	—
393.55	—	—	26,850.00	—
1,072.76	—	—	24,299.76	—
522.17	—	—	21,712.76	—
96,852.99	—	31,897.93	122,124.00	243,555.38
114,580.11	—	11,142.72	20,00	333,558.49
60,523 95	—	15,932.28	—	400,276.50
36,218.90	—	17,778.44	—	428,344.34

TABEL XXIX.

WERKZAAMHEID DER HULP- EN VOORZORGSKAS

HULPVERKRIJGENDE	1912		1913		1914		1915	
	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers
I. Weduwen van visschers die in zee vergaan zijn of die tot aan den ouderdom van 60 jaar gevaren hebben	—	105	—	105	9922.00	105	—	46
Hunne minderjarige kinders	12982.00	43	13240.00	52	—	47	5760	19
II. Weduwen van visschers overleden te lande en die tot aan den ouderdom van 60 jaar niet gevaren hebben (meer dan 60 jaar oud)	8633.00	110	8700.00	120	7112.00	112	4312	55
III. Weduwen van visschers overleden te lande en die tot aan den ouderdom van 60 jaar niet gevaren hebben (min dan 60 jaar oud)	3710.00	55	3729.00	49	2503.00	48	—	16
Hunne minderjarige kinders	—	37	—	31	—	41	1335	14
IV. Oud-visschers die tot aan den ouderdom van 60 jaar gevaren hebben	—	52	—	52	7321.50	51	—	22
Hunne vrouwen 60 jaar oud	10973.00	25	10805.00	26	—	22	4954	9
V. Oud-visschers die tot aan den ouderdom van 60 jaren niet gevaren hebben	—	126	—	131	—	129	—	73
Hunne zestigjarige vrouwen	14665.00	68	14659.00	74	10714.00	67	7976	31
VI. Visschers slachtoffers van een bedrijfsongeval	—	111	—	108	—	104	—	9
Hunne vrouwen:	—	87	—	84	—	77	—	6.
Hunne minderjarige kinders	5512.00	182	5506.00	187	4540.50	174	1689	8
VII. Zieke visschers	—	56	—	43	—	40	—	8
Hunne vrouwen	—	43	—	26	—	29	—	3
Hunne minderjarige kinders	1918.50	59	1464.50	38	1228.50	48	484	2
VIII Ouders van ongehuwde visschers	60.00	1	60.00	1	45.00	1	60	1
IX. Anderen (Breukbanden)	175.00	14	117.00	10	—	—	—	—
	58628.50	1174	58280.50	1137	43386.50	1095	26570	322

ER VISSCHERS VAN OOSTENDE VAN 1912 TOT 1922.

1916		1917		1918		1919		1920		1921		1922	
Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers
—	42	—	42	—	40	—	117	—	111	—	104	—	106
5292	16	5194	16	5188	11	45576	40	34919.00	34	45153.00	29	45668,00	25
3574	50	3087	44	2849	36	30312	118	20813.00	107	28839.00	102	30812,00	105
—	18	—	17	—	23	—	63	—	47	—	44	—	44
1364	11	1204	12	1895	15	11954	38	7706.00	23	9715.00	25	10328,00	25
—	0	—	22	—	17	—	36	—	28	—	27	—	32
5307	10	4534	10	4395	7	17216	15	15145.00	11	21487.00	14	23682,00	15
—	72	—	66	—	58	—	131	—	142	—	144	—	152
7957	30	6765	33	6566	30	37850	11	40922.00	73	57450.00	66	60456,00	64
—	9	—	10	—	9	—	29	—	44	—	76	—	82
—	6	1499	6	—	5	—	19	—	32	—	63	—	45
1512	6	—	4	1169	3	12058	20	8963.00	48	13903.50	101	14556,00	63
—	7	—	5	—	4	—	15	—	20	—	46	—	43
—	3	—	2	—	2	—	11	—	17	—	37	—	30
350	2	284	—	261	—	1736	10	2160.50	24	4926.00	95	5409,50	51
60	1	60	1	60	1	60	1	156.00	1	216.00	1	216,00	1
—	—	—	—	—	—	255	—	197.50	4	345.00	6	730,00	13
25416	303	22627	290	22383	261	157017	740	130982,00	766	182034.50	980	191757,50	896
6258	de 3 laatste maanden van 1914 zijn uitgekeerd in het jaar 1915.												
32829													

TABEL XXX.

TOESTAND DER HULP- EN VOORZORGSKAS VOOR

JAAR.	AANTALINGESCHREVENEN	ONTVANGSTEN			PENSIOENEN		
		Opbrengst van de bijdragen der leden en hulpgehden.	Andere inkomsten intresten, buitengewone inkomsten.	TOTAAL.	Aan visschersweduwen en aan hare kinders min dan 14 jaar.		
					Aantal weduwen.	Aantal kinders.	Totaal bedrag der hulp.
1912	84	2309.00	558.74	2867.74	23	4	803.00
1913	77	2247.00	794.90	3041.90	21	3	726.00
1914	43	1995.00	731.10	2726.10	11	2	420.00
1915	39	1459.00	1449.10	2908.10	12	2	456.00
1916	38	1449.00	1666.10	3115.10	12	1	407.00
1917	33	1407.00	1951.10	3358.10	13	2	451.00
1918	30	1385.00	1979.60	3364.60	13	2	451.00
1919	27	1359.00	2230.63	3589.63	12	1	407.00
1920	28	432.00	3427.15	3859.15	12	1	407.00
1921	33	962.00	2437.45	3399.45	16	2	550.00
1922	27	438.00	1624.19	2062.19	14	2	352.00

N. B. Het inkas der vorige jaren is altijd in de buitengewone ontvangsten begrepen.

VISSCHERS DER GEMEENTE DE PANNE (1912-1922).

IN VERGOEDINGEN.						IN KAS
Aan oude visschers.		Aan zieke of gekwetste visschers.		TOTAAL		
AANTAL.	Totale hulp.	AANTAL.	Totale hulp.	der geholpenen.	der toegenane hulp.	
27	1342.00	21	405.00	75	2562.40	305.34
28	1369.50	25	625.00	77	2760.80	311.10
23	1164.00	7	113.00	43	1697.00	1029.10
24	1206.00	—	—	38	1662.00	1246.10
25	1177.00	—	—	38	1584.00	1531.10
27	1347.50	—	—	42	1749.00	1509.60
31	1479.50	—	—	46	1930.50	1484.10
35	1655.50	3	119.00	51	2181.50	1457.30
36	1683.00	3	140.00	52	2265.00	1593.15
33	1595.00	4	105.60	55	2258.85	1140.60
36	1236.00	3	92.00	55	1687.25	374.44

TABEL XXXI.
TOESTAND DER HULPKAS VOOR SLACHTOFFERS VAN ZEEONGEVALLEN TE OOSTENDE (1912-1922)

JAAR	Ontvangsten, het overschot van het voorgaande jaar inbegrepen.	Bedrag der verleende hulp, kleine uitgaven inbegrepen.	In kas op 31 december.
1912	45,602.51	5,543.62	40,058 89
1913	42,960.97	3,264.87	39,696.10
1914	43,902.38	3,750.17	40 152.21
1915	41,346.16	—	41,346.16
1916	42,574.26	—	42,574.26
1917	43,839.21	—	43,839.21
1918	45,142.11	—	45,142.11
1919	47,017.29	978.31	46,038.98
1920	48,115.19	3,059.60	45,055.59
1921	46,703.88	3,639.40	43,064 48
1922	44,666.20	1,721.—	42,945.20

TABEL XXXII.

WERKZAAMHEID DER HULPKAS VOOR ZEEVISSCHERS DER GEMEENTE HEYST A/Z (1910-1922).

JAAR.	AANTAL PENSIOENEN BETAALD AAN										Volledig		Betaalde som.
	visschers-weduwen.	visschers-wezen min dan 14 jaar.	ouders van in zee verongelukte visschers.	weduwen van in zee verongelukte visschers.	oudvisschers meer dan 65 jaar.	weduwen van oudvisschers meer dan 65 jaar.	gekwetste en zieke visschers.	hunne vrouw.	hunne kinders min dan 14 jaar oud.	getal pen-sioenen.	Betaalde som.		
1910	19	6	5	4	16	12	5	4	3	74	1776		
1911	18	2	4	3	17	12	5	4	2	67	1776		
1912	19	2	4	3	14	14	5	4	1	66	1776		
1913	18	2	4	3	15	14	5	4	1	66	1776		
1919	4	—	—	2	12	18	2	—	—	37-38	1776		
1920	2	—	—	3	13	18	2	—	—	37-38	1776		
1921	4	—	—	3-4	10	16	4	—	—	37-38	1776		
1922	3	—	—	5	9	16	4	—	—	37	1776		

VII. — De zeevisscherij in de naburige landen.

ENGELAND (1).

De Engelsche visscherijrijverheid, even als de onze en die onzer naburen, heeft, in 1921, de herleving niet volgehouden, die in 1920 te voorschijn gekomen is en die haar in korten tijd bijna tot het peil teruggevoerd had vóór den oorlog bereikt. De vangsten alsook hunne waarde zijn in eene aanzienlijke maat gedaald, namelijk, wat de visch zonder de weekdieren betreft, van 14.584.413 cwt op 11.174.596 cwt en van 21.202.521 £ op 15.998.068 £.

De haring is in het voornoemd totaal slechts voor 2.835.926 cwt tegen 4.636.536 cwt in 1920 begrepen. Het is bijgevolg duidelijk dat de mislukking der haringvangst voor een aanzienlijk deel in het tekort tusschenkomt. Dit heeft des te meer beteekenis daar, op eenige eenheden na, hetzelfde aantal eerste klas drifters aan deze laatste visscherij deelgenomen hebben.

Daarentegen is het aantal 1^e klas stoomtreilers werkelijk teruggegaan, van 1537 op 1378, terwijl de zeilvaartuigen hun traag verval niet konden ophouden. In de treilijn en drijfnetvisscherijen vielen zij van 396 op 380.

De hulpmotor deed evenmin vooruitgang in de soort vaartuigen waarvan spraak: het aantal sloepen ermede uitgerust viel van 199 op 179. De algemeene toestand, rekening houdende met de 2^e en 3^e klasvaartuigen, kunnen wij niet nagaan, daar de Engelsche statistiek, de bedoelde onderscheidingen niet meer opgeeft. Wij kunnen alleen vaststellen dat er, in 1920, in Engeland en in het Land van Walis, 3172 vaartuigen van eerste, 4109 van tweede, en 2213 van derde klas geboekt waren, dit is tezamen 9584 vaartuigen met 218.045 ton, tegen 9845, met 144.415 t. in het voorgaande jaar.

(1) Ministry of Agriculture and Fisheries — Fisheries Departement — Sea Fisheries. Statistical tables 1921.

TABEL XXXIII.

HOEVEELHEID EN WAARDE VAN DE VISCH GELOST IN ENGELAND EN HET LAND
VAN WALIS (1911-1921).

JAREN	Visch, weekdieren uitgezonderd	Weekdieren	Algemeen totaal	
	cwt	£	£	
1911	14 419.000	8.051.000	273.000	8 324 000
1912	14.612.000	8.884.000	327.000	9.211.000
1913	16.152 374	10.009.326	327.363	10.336.689
1915	5.785.233	7.391.115	290.406	7.681.521
1916	4.244.181	7.222.965	327.862	7.550 827
1917	4.051.613	9.151.636	335.973	9.487.609
1918	4.681.000	14.147.810	450.501	14.598.311
1919	10.308.449	18.495.216	537.997	19.033.213
1920	14.584.413	21.202.521	615.940	21.818.470
1921	11.174.596	15.998.068	558.929	16.556.997

TABEL XXXIV.

AANTAL EN TONMAAT DER VAARTUIGEN VAN EESTE KLAS, IN DE VAART IN DE VERSCHIEDENE VISSCHERIJEN VAN ENGELAND, HET LAND VAN WALIS EN HET EILAND MAN (1911-1921).

JAAR	STOOMSCHEPEN						ZEILSCHEPEN						MOTORBOOTTEN					
	Trawlers		Beugers		Drifters		Trawlers		Beugers		Drifters		Trawlers		Beugers		Drifters	
	Aantal	Bruto-tonmaat	Aantal	Bruto-tonmaat	Aantal	Bruto-tonmaat	Aantal	Bruto-tonmaat	Aantal	Bruto-tonmaat	Aantal	Bruto-tonmaat	Aantal	Bruto-tonmaat	Aantal	Bruto-tonmaat	Aantal	Bruto-tonmaat
1911	1340	259645	72	12338	572	41039	867	30523	44	1694	346	9418	—	—	—	—	—	—
1912	1335	263924	63	11229	566	43344	828	28822	49	1431	246	6714	—	4	60	84	2250	—
1913	1357	273875	62	11230	586	46133	817	28190	38	1625	192	5340	6	4	94	85	2290	—
1914	1369	286875	58	10146	565	45537	798	27588	24	926	152	4105	10	6	114	58	1374	—
1915	643	126293	55	7582	221	19754	613	20677	9	368	94	2612	12	24	530	52	1155	—
1916	410	78337	28	3430	80	5112	527	17269	9	349	66	1814	12	25	536	73	1796	—
1917	281	50696	16	2143	90	5894	409	12999	2	50	34	938	14	19	356	78	2073	—
1918	323	58230	7	911	89	5674	365	11905	5	92	28	760	25	22	458	77	2099	—
1919	1228	263439	22	2329	406	32648	414	12532	6	186	21	513	49	68	1532	46	2146	—
1920	1537	339622	30	4347	401	32697	381	11558	4	103	11	271	77	51	1096	71	1709	—
1921	1378	301078	46	6116	405	33904	370	11343	—	—	10	236	78	37	826	64	1542	—

TABEL XXXV.

AANTAL MANNEN EN JONGENS REGELMATIG OF TIJDELIJK GEBEZIGD IN HET VEREENIGD KONINKRIJK, IN DE VERSCHIEDENE VISSCHERIJEN, IN 1920

STREKEN	REGELMATIG GEBEZIGD			TIJDELIJK GEBEZIGD			Algemeentotaal
	in de trawl- visscherij (behalve op garnalen)	Andere visscherijen	Totaal	in de trawl- visscherij (behalve op garnalen)	Andere visscherijen	Totaal	
Engeland en Land van Wallis	20600	13828	34428	1678	4382	6060	40488
Schotland	3278	23561	26839	76	4576	4652	31491
Ierland	1374	5769	6843	129	7824	7953	14796
Eilanden	53	363	416	10	203	213	629
Eilanden gelegen in het Zeekanaal.	79	319	398	19	139	158	556
Totaal 1920	25384	43540	68924	1912	17124	19036	87960
» 1919	24000	41727	66609	3874	16285	20259	86768
» 1913	24302	51746	76048	1584	21898	23482	99530
» 1912	24475	52763	77238	1591	22359	23950	101188

SCHOTLAND (1).

Het contrast tusschen de technische heropheuring der Schotsche zeevisscherijvloot en hare economische uitkomsten, op hetwelk wij in het voorgaande verslag gewezen hebben, blijft eenigzins aanhouden.

Het aantal stoomtreilers klom immers van 385, in 1920, tot 418 in 1921. Herinneren wij eraan dat er in 1914 slechts 322 dergelijke vaartuigen geboekt waren.

De motorsloepen ontwikkelden ook hunne getalsterkte met veertig eenheden (1987 in plaats van 1947), maar gingen op het gebied der tonnemaat achteruit (32.515 t. in plaats van 33.254 t.).

Nochtans zijn de zeil- en de roeiboeten gedaald van 4658 op 4367 eenheden en is het aantal stoomdrifters- en beugers van 854 op 823 gezonken.

Het meest treffend verschijnsel in de aangehaalde statistische uiteenzetting is de zeer aanzienlijke ontwaarding die ten opzichte der Schotsche visschervloot aangegeven wordt; 8177 schepen waren, in 1920, op 11.916.468 p. st. geschat; in 1921, waren 7648 schepen nog slechts 7.907.467 p. st. waard.

Deze opgaven doen een duidelijken crisistoestand uitschijnen. Die toestand wordt door het Schotsche Fishery Board ook zonder omwegen toegegeven en wordt ten andere door de nijverheidsuitkomsten bevestigd. De hoeveelheid gevangen visch was slechts 5,260,493 cwt, tegen 6,327,723 cwt in het voorgaande jaar; de opbrengst slechts 5,059,328 p. st. tegen 6,628,908 p. st. Alle voornamelijk vischsoorten zijn voor iets in dit tekort; maar de hoofdoorzaak komt den haring toe wiens opbrengst van 3,258,308 cwt tot 2,561,997 cwt gezonken is.

De gronden dezer tegenspoedige uitkomst zijn van verscheiden aard. Melden wij terloops den ophef van den waarborg, in 1919 en 1920 door de Regeering gegeven, aangaande den aankoop van den haring die niet door den privaathandel zou afgezet worden; de geringe koopkracht en de vervallen wisselkoers der staten van midden- en Oostelijk

(1) Fortieth annual Report of the Fishery Board for Scotland being for the year 1921.

Europa, die steeds de beste verbruikers van den Schotschen haring geweest zijn; de werkstaking der mijnwerkers die een ganschen trimester van het jaar geduurd heeft en die de voorziening der vaartuigen met brandstof uitermate bemoeilijkt en belast heeft; eindelijk de geringe haringvangsten en, wat de rond- en de platvisch betreft, de nijverheids crisis die sedert een paar jaar het Vereenigd Koninkrijk geteisterd heeft en door een uitgebreide werkloosheid gekenmerkt is, zoodanig dat de koopkracht der bevolking in ruime maat gedaald is.

De hoofvereischten van de herstelling der nijverheid, besluit het Schotsche verslag zijn de heropening der Russische markt voor den haring, de vestiging der vastelandsche wisselkoersen en de vermindering der productie en distributiekosten; zoolang deze voorwaarden niet vervuld zijn bestaat er weinig hoop op eenige merkelijke verbetering.

Ondertusschen wordt het mogelijke gedaan om den afzet in het land zelf te verbeteren, door de inrichting van vervoer- en verkoopdiensten per autowagens en door de bemoeiing der gemeentebesturen om de vischmarkten uit te breiden en te verbeteren.

De regeering heeft in het geheel aan visschers-oudstrijders 75 drifters voor oorlogsdiensten gebouwd afgestaan, voor de som van 310.000 £. Van dit bedrag werd in het verslagjaar 40.000 £ terugbetaald en 5000 £ intrest ontvangen. Slechts vijf scheepsbemanningen waren in staat hunne schulden voluit te betalen; de meerderheid steekt in schulden en er moest, in acht gevallen, tot de uitvoering der scheepshypotheek toevlucht genomen worden.

In het verslag voor 1921, hebben wij doen opmerken dat de aanvragen om leeningen voor den aankoop van motorvaartuigen en de plaatsing van motoren aan boord van zeilvaartuigen, ten behoeve van welke de voorschotten van het zoogenaamd *Development Fund* toegelaten zijn, veel minder talrijk geweest zijn dan voorzien was.

Het stelsel werd in den loop van het jaar 1921 behouden, maar een zeer beperkt getal aanvragen werden ontvangen en, in geen enkel geval, waren de aanvragers in staat zich te schikken naar de herziene voorwaarden, mits dewelke de leeningen konden toegestaan worden.

(Vervolg bl. 86).

TABEL XXXVI.

HOEEVELHEID EN WAARDE DER VISCH GELOST OP

SOORTEN	1915		1916		1917	
	Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde
	cwt	£	cwt	£	cwt	£
Pelagische . . .	779.045	465.454	2.153.640	1,375.114	2.072.199	1623.1
Grondvisch. . .	—	—	—	—	—	—
<i>a</i>) rond . . .	1.343773	1.267.994	1.098.495	1.450.280	884.287	1.724.1
<i>b</i>) plat. . . .	109.060	273.963	100.899	286.075	74.400	258.3
Roggen, enz. . .	187.52	43.760	58.998	36.206	48.882	39.3
Weekdieren . .	—	58.294	—	58.875	—	59.7
Totaal . . .	2.319.390	2.109.465	3.412.030	3.206.550	3.079.758	3.704.7

SCHOTSCH E KUSTEN VAN 1915 TOT 1921.

1918		1919		1920		1921	
Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde
cwt	£	cwt	£	cwt	£	cwt	£
2.184.605	2.648.882	3.834.531	2.277.116	3 258.308	2.284.030	2.561.997	1.203.667
—	—	—	—	—	—	—	—
986.823	2.859.175	1.886.356	3.082.860	2.693.071	3.282.511	2.270.298	2.750.384
77.582	386.600	157.021	624.744	240.829	868.994	246.268	885.278
64.298	97.036	90.958	79.019	135.515	86.527	181.930	117.667
—	74.895	—	84.206	—	106.846	—	102.332
3.313.228	6.066.588	5.968.866	6.147.945	6.327.723	6.628.908	5.260.493	5.059.328

TABEL XXXVII.

ONTWIKKELING DER SCHOTSCHÉ ZEEVISSCHERSVLOOT VAN 1912 TOT 1921.

JAAR	STOOMTRAWLERS					ANDERE STOOMSCHEPEN (BEUGERS, DRIFTERS)				
	Aantal	Netto- tonmaat	Beman- ning	Waarde van schepen en tuig	L. st.	Aantal	Netto- tonmaat	Beman- ning	Waarde van schepen en tuig	L. st.
1912	322	15.519	3 081	1.355.850	824	22.470	6.290	1.953.140		
1913	320	18.157	3.056	1.387.550	884	24.708	6.536	2.395.342		
1914	322	22.948	3.166	1.487.690	981	31.317	7.086	2.582.274		
1915	181	»	1.650	684.350	246	»	1.838	584.896		
1916	137	»	1.240	625.420	196	»	1.587	496.886		
1917	100	»	900	478.650	219	»	1.755	582.799		
1918	92	»	865	620.380	179	»	1.478	737.207		
1919	294	»	2.892	3.508.585	767	»	6.670	3.533.654		
1920	385	27.744	3.921	4.238.210	854	30.223	7.087	3.991.325		
1921	418	29.198	4.152	3.042.870	823	29.623	6.844	3.011.112		

TABEL XXXVIII.

ONTWIKKELING DER SCHOTSCH E ZEEVISSCHERSVLÖÖT VAN 1912 TOT 1921 (vervolg).

JAAR	MOTORSCHEPEN				ZEIL- EN ROEIBOOTEN				ALGEMEEN TOTAAL			
	Aantal	Netto-tonmaat	Bemannings	Waarde der schepen en tuig	Aantal	Netto-tonmaat	Bemannings	Waarde der schepen en tuig	Aantal	Netto-tonmaat	Bemannings	Waarde der schepen en tuig
				L. St.				L. St.				L. St.
1912	356	5216	1.615	150.569	7.380	77.697	23.416	980.500	9.290	136.590	35.434	4.440.059
1913	523	7382	2.246	206.535	6.807	71.371	21.934	888.962	8.991	136.905	38.262	4.878.350
1914	694	10.555	2.776	284.424	6.406	63.660	20.125	766.638	8.869	144.082	37.594	5.121.031
1915	655	—	2.692	219.400	3.571	—	9.064	180.119	4.653	—	15.244	1.668.765
1916	859	—	3.581	429.225	3.458	—	7.984	275.815	4.650	—	14.392	1.827.346
1917	1.123	—	4.750	564.754	3.167	—	7.395	275.964	4.609	—	14.800	1.902.167
1918	1.337	—	5.676	1.298.668	3.006	—	7.397	382.337	4.614	—	13.416	3.038.592
1919	1.751	—	8.016	1.822.978	3.722	—	9.830	358.239	6.534	—	27.408	3.243.456
1920	1.947	33.254	8.578	1.783.206	4.658	18.897	18.409	354.914	8.177	122.318	36.319	11.916.468
1921	1.987	32.315	8.536	1.381.484	4.367	16.884	12.137	260.923	7.648	110.254	32.188	7.907.467

(1) De tonmaat, de bemanning en de waarde van enkele zeiltrawlers erin begrepen.

Slechts 8 leeningen tezamen 1835 £ bedragende werden toegestaan ten behoeve van vaartuigen en motoren die 2575 £ gekost hadden.

Deze instelling is thans geschorst.

FRANKRIJK (1).

De Fransche visscherijstatistiek is nog het oorlogstijdperk niet te buiten gegaan. De ambtelijke verslagen voor 1917 en 1918 bevestigen den grooten achteruitgang die de nijverheid op bijna alle gebieden gedaàn heeft, alhoewel de economische opbrengt uit oorzaak van de levensduurte schijnbaar een vooruitgang aanduidt.

De grootvisscherij die voornamelijk den kabeljauw voor het zouten bestemd voor doel heeft en in de zeestrecken van IJsland, Féroë, Doggerbank en Newfoundland bedreven wordt, bracht in 1918, 33.195.218 fr. op voor vischtraan en kuit, tegen 30.768.255 fr. in 1913. Hoezeer de vangsten verminderd zijn blijkt namelijk hieruit dat de hoeveelheid visch, in 1913, 47.492.403 kil. bedroeg en in 1918 slecht 10.429.558 kil.

In de visscherij in volle zee, voornamelijk op haring en makereel is het nog erger gesteld. Hare opbrengst in 1913 was 53.927.178 kil., op 22.151.691 fr. geschat; zij verviel op niets gedurende den ganschen tijd van den oorlog.

De volledige opbrengst der zee- en der strandvisscherij werd, in 1918, op 229.455.101 fr. geschat, tegen 156.954.862 fr. in 1913. Zij bevat noch de opbrengst der visch- en schaal-diervijvers (3.066.529 fr.), noch die der bewaarplaatsen van schelpdieren en mosselbanken (1.258.197 fr.), noch de uitslagen van den oesterkweek (18.401.384 fr.); alles tezamen geeft dit eene waarde van 252.181.211 fr., tegen 188.900.973 fr. in 1913.

Om zich een denkbeeld te vormen van de wezenlijke verliezen door onze zuiderburen op zeevisschersgebied ondergaan, hoeft men slechts de laatst gekende samenstelling der

(1) République Française. — Ministère du Travaux publics. — Service des pêches maritimes. — Statistique des pêches maritimes. — Années 1917 et 1918.

visschersvloot na te gaan. Het aantal manschappen viel van 159.955, in 1913, op 84013 in 1918. Onnoodig er bij te voegen dat de leemten bijzonderlijk ontstaan zijn bij de visschers die in hunne volle levenskracht verkeerden.

De vloot beschikte nog over 15.583 vaartuigen van allen aard, tegen 28.296 in 1913, namelijk 94 stoomsloepen, in plaats van 356, en 15060 zeilbooten tegen voorheen 27507. Alleen de motorsloep heeft betrekkelijk wel stand gehouden, aangezien wij 423 vaartuigen terug vinden op de 433 die in 1913 geboekt werden.

De premiën sedert 1952 door de Fransche regeering ten behoeve van den invoer van kuit, den aanvoer en den uitvoer van gezouten kabeljauw bedragen slechts 258.158 fr. in 1918, tegen 2.739.300 fr. in 1913.

Brugge, den 15 Mei 1923.

Namens de Zeevisscherijcommissie:
De Secretaris-verslaggever,
CH. DEZUTTERE.

TABEL XXXIX.

DE FRANSCHE VISSCHERSVLOOT (1912-1918).

	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Aantal visschers	154,981	159,935	152,920	89,188	84,165	84,851	84,018
Aantal zeilbooten	28,505	27,567	25,946	14,905	14,448	14,507	15,060
Aantal motorbooten.	389	453	375	267	260	381	423
Aantal stoomsloepen	339	356	347	148	84	85	94
Tonmaat der zeilsloepen	216,905	215,114	204,180	95,739	108,127	120,373	94,723
Tonmaat der motorbooten	1,897	1,877	1,865	844	1,086	1,466	1,820
Tonmaat der stoomsloepen	52,489	54,237	66,604	16,160	5,166	4,891	7,755
Waarde der zeilsloepen fr.	48,273,455	46,715,305	45,248,102	28,157,714	26,974,324	32,179,569	37,374,534
Waarde der motorsloepen fr.	1,779,736	2,087,050	2,164,250	811,350	946,466	1,166,400	2,207,450
Waarde der stoomsloepen fr.	30,882,960	24,708,060	33,949,882	10,656,400	4,887,000	4,722,000	7,073,000
Waarde van het vischt. fr.	24,628,704	"	22,657,750	12,944,219	14,407,742	18,294,609	21,891,483

Tabel XL.

Opbrengst der zeevisserij in Frankrijk. Visserij met vaartuig en visserij te voet (1914-1918)

	1914		1915		1916		1917		1918	
	Hoeveel- heid	Waarde	Hoeveel- heid	Waarde	Hoeveel- heid	Waarde	Hoeveel- heid	Waarde	Hoeveel- heid	Waarde
AANDUIDING DER VISSCHERIJ										
I. Grootvisserij.										
Ijsland (Aberdaan) klg.	12 803 166	8 349 524	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Kuit klg.	262 700	90 032	26 0687	2 904 118	1 306 994	2 218 589	635 332	2 303 297	935 540	3 297 393
Traan (tonnen).	1 578	56 655	20 708	12 424	43 882	55 110	13 350	26 113	1 000	3 000
Doggerbank en Noordzee, aberdaan klg.	257 074	166 664	50	9 000	76 680	29 400	56 614	180 869	3 600	7 200
Kuit klg.			>	>	>	>	>	>	>	>
Traan (tonnen).	46	1 040	>	>	>	>	>	>	>	>
New Foundland, aberd. klg.	22 455 516	14 381 116	17 977 817	20 759 553	10 320 660	13 743 316	12 295 038	21 840 756	9 494 018	29 160 532
Kuit klg.	871 049	77 976	154 450	78 677	38 231	36 677	17 884	16 232	955	2 010
Traan (tonnen).	452	41 036	974	147 236	73 292	61 210	48 832	63 436	28 088	90 583
Stekelkrabben (West-Afrik. kust).	35 000	68 000	150 000	150 000	282 000	301 900	312 700	442 690	356 000	631 500
II. Visserij in volle zee.										
Haring klg.	5 013 870	1 686 490	>	>	>	>	>	>	>	>
Maakreef klg.	1 774 165	1 111 418	>	>	>	>	>	>	>	>
Andere klg.	16 951 047	15 837 851	>	>	>	>	>	>	>	>
Schelpdie-en klg.	70 800	77 100	>	>	>	>	>	>	>	>
III. Kust- en brakwatervisserij.										
		71 557 299		76 624 427		105 158 417		144 758 847		196 256 883
		113 502 631		100 775 430		121 554 634		169 632 065		229 455 101

Provinciale Commissie voor Zeevisscherij

Verslag der Vergadering van 27 October 1922.

De Commissie komt bijeen ten 10 1/2 uren, in de vergaderzaal der Bestendige Deputatie, in het Gouvernementshotel te Brugge, onder het voorzitterschap van den heer Gouverneur, Baron Janssens de Bisthoven.

Wonen de vergadering bij, de HH.: Bernolet, Liebaert, Bauwens, de Gheldere, Hamman, Baels, d'Arripe, Rybens, De Zuttere.

M. Goor, afgevaardigde van het Middenbestuur van het Zeewezen, woont insgelijks de vergadering bij;

De HH. Baron Ruzette, Demaecker, Blondé, deden zich verontschuldigen.

1. Het verslag der voorgaande zitting werd goedgekeurd.

2. De heer *Voorzitter* deelt mede, dat op aanvraag der socialistische groep van den Provincieraad, de Bestendige Deputatie den heer Blondé, kapitein der Zeevisscherij te Oostende, als lid der Commissie aangesteld heeft, in vervanging van den heer Vierendeel, ontslagnemer.

*Aanstelling
van een
nieuw lid.*

3. De heer *Voorzitter* brengt in bespreking het eerste punt der dagorde, te weten, de maatregelen te nemen aangaande het ontwerp van onderlinge verzekering der zeilsloepen.

M. Baels herinnert eraan, dat er in den loop van verleden zomer eene overeenkomst getroffen werd, met den Beheerraad der « Le Crédit maritime », ingevolge welke, de leden dezer maatschappij, als leden in de Westvlaamsche Verzekeringskas zouden opgenomen worden, en daarenboven een aandeel van twee plaatsen, in den Beheerraad dezer maatschappij zouden bekomen. Deze overeenkomst werd onmiddellijk bevestigd in een brief der westvlaamsche maatschappij aan « Le Crédit maritime », brief op welken er nooit eenig antwoord ontvangen werd, alhoewel leden van « Le Crédit maritime », zonder te dien einde eenig mandaat van deze maatschappij ontvangen te hebben, in de ambtelijke kringen lieten weten, zonder redenen aan te geven, dat die overeenkomst niet uitvoerbaar was.

*Onderlinge
zee-
verzekering.*

Daarop werd een afgezant van het Middenbestuur van het Zeewezen, bij den heer Baels afgestuurd, om te trachten op een nieuwen grondslag te onderhandelen.

De achtbare volksvertegenwoordiger heeft geantwoord, dat het bestaande moet geëerbiedigd worden, maar dat voor het

overige niets belet alle mogelijke schikkingen te treffen, om « Le Crédit maritime » en bijzonderlijk den heer Lejeune voldoening te geven, namelijk de toekenning aan de Regeering van het recht naar goeddunken een aantal beheerders te benoemen, om aldus alle reden tot argwaan weg te nemen. Hij heeft dit antwoord schriftelijk herhaald, maar tot nu toe is er hem geen voorstel toegekomen. M. Baels is van meening dat een voldoende oplossing nabij is. Een afvaardiging van een drietal leden zou met nut naar den heer Minister kunnen gestuurd worden.

M. Liebaert doet opmerken, dat de inlichtingen die hij ontvangen heeft, hem anders doen besluiten, namelijk dat men stuit op een verschil van zienswijze tusschen de HH. Lejeune en Baels, dat moeilijk zou kunnen bijgelegd worden.

M. Goor doet opmerken, hoezeer hij deze zaak ter hart neemt. Ongelukkiglijk was hij drie maanden uit Brussel afwezig, en hij heeft zich met de zaak niet rechtstreeks kunnen bezighouden. Nochtans heeft hij heden morgen zelf naar het Ministerie getelefoneerd, waar men hem geantwoord heeft, dat men slechts wacht op eene overeenkomst tusschen de twee aangeduide organismen, om tot de volledige regeling der zaak over te gaan.

M. Dezuttere doet opmerken, dat hij in dit alles weinig kans op een nakende en voldoende oplossing ziet. Het schijnt immers dat men geene overeenkomst begeert. Een overeenkomst werd te Oostende aangenomen en schriftelijk bevestigd. Men heeft er niet op geantwoord. Als men verzoeningsgezind is doet men ten minste een tegenvoorstel. Dit ook werd niet gedaan, zoodanig dat men tot nu toe niet duidelijk weet wat de vereischten, laat varen de rechtsgronden, van « Le Crédit maritime » zijn. Ondertusschen verkeert de Westvlaamsche Verzekeringskas, ten gevolge van het meeningsverschil in een onregelmatigen toestand en het is noodig, zoo in het privaat belang harer leden, als in het openbaar belang dat er een einde aan de heerschende onzekerheid gesteld worde, desnoods door de ontbinding der maatschappij. De zeevisscherij alleen zal er door geschaad worden, want nimmer meer zal men nog van de wetgevende kamers en den Provincieraad, een voorschot van 1.000 000 fr. bekomen.

M. Bauwens antwoordt, dat hij niet wist dat er schriftelijke voorstellen aan « Le Crédit maritime » gedaan waren, en dat deze maatschappij niet geantwoord had. Het achtbaar lid zal dadelijk eene vergadering van den beheerraad bewerken, ten einde dit punt te onderzoeken, en eene bepaalde oplossing

tot stand te brengen. Na de beslissing van « Le Crédit maritime » kan er dan ook hier bepaald beraadslaagd worden.

M. de Gheldere dringt in dezelfde zin aan. Het is slechts als de houding van « Le Crédit maritime » bepaald en duidelijk zal geworden zijn, dat het zal gepast zijn voetstappen bij den heer Minister aan te wenden, en dat de handeling der Commissie in het parlement moet aanvang nemen.

M. Libaert stelt voor, dat de « Le Crédit maritime » den heer Minister van het Zeewezen verzoeke, vier nieuwe beheerders der Westvlaamsche Verzekeringskas te benoemen, die tezamen met de thans bestaande, de kas zullen beheeren.

M. Bauwens neemt aan dit voorstel voor te dragen, zoo het eerst aangenomene niet verwezenlijkt wordt.

Het voorstel wordt aangenomen.

M. Goor wijst er op dat ingeval van overeenkomst, de twee belanghebbende organismen het Middenbestuur hoeven in te lichten.

4. De heer *Gouverneur* vraagt aan de leden de punten te willen bepalen, die op de dagorde der aanstaande vergadering kunnen gebracht worden.

Dagorde.

De heer *Dezuttere* antwoordt dat men van de leden mag verwachten dat er in dit opzicht eenig initiatief aan den dag gelegd worde. Wat hem betreft, hij zag gaarne dat de heer Baels, die zich door de inrichting der statistiek van de voortbrengst in de mijn van Oostende verdienstelijk heeft gemaakt, in de aanstaande vergadering eene mededeeling nopens deze inrichting gaf, ten einde de gemeentebesturen te kunnen aanzetten ze in de overige kusthavens toe te passen. Slechts als er eene volledige en degelijke visscherij-statistiek bestaat van de prijzen en de opbrengst, kan er eene planmatige beweging ten voordeele van de uitbreiding van het vischverbruik in het land aangegaan worden, en kan de strijd begonnen worden tegen den geweldigen invoer van buitenlandsche visch, waarmede het land overstromd wordt.

Verder, zou de Commissie kunnen beraadslagen, over de middelen om het gemis aan geëigend personeel en scheepsjongens in de zeevisscherij tegen te gaan. De regeeringsmaatregelen te dien einde aangenomen, werden sedert geruimen tijd niet regelmatig toegepast; ook is er in verscheidene visscherijplaatsen een merkelijk verschil waar te nemen in den bijval die de visscherijscholen genieten. Misschien bestaat er een verband tusschen die beide toestanden. *M. de Gheldere* namelijk zou nuttige bijzonderheden kunnen mededeelen over

de uitslagen te Heyst bekomen, en de oorzaken om dewelke die uitslagen in andere kusthavens wegblijven. Ook de eerwaarde heer Pype, wiens bevoegdheid op dit gebied alomtgewaardeerd is, zou de Commissie voornamelijk kunnen ter zijde staan. In elk geval, zijn die kwesties van een bijzonder belang voor de Provincie, die zoowel als de Regeering en als het land, over den bloei en de ontwikkeling der zeevisscherij te waken heeft.

M. Bauwens bevestigt de stichting eener naamlooze maatschappij te Oostende, die voor doel zal hebben den verkoop en het verbruik van zeevisch in het land te bevorderen. Tevens wijst hij op eene regeling met den Zeemansbond getroffen, om de aanwerving van scheepsjongens en lichtmatrozen op de stoomsloepen te vergemaklijken.

M. Hamman doet opmerken, dat het aanleeren der visscherij te wenschen overlaat te Blankenberghe, alsook op het westelijk gedeelte der kust, ten gevolge van de verwoesting door den oorlog teweeggebracht.

M. Rybens neemt de gelegendeid te baat, om te vragen dat er opnieuw bij het Bestuur van het Zeewezen aangedrongen worde ten behoeve van de herneming van den tuidienst te Nieupoort.

M. Goor voegt er bij, dat ter gelegenheid van eene inspectie der visscherijscholen, hij de gelegenheid had waar te nemen, hoe nadeelig het gemis aan tuidienst was voor de herneming der visscherij in de haven van Nieupoort. Voor het overige beraadslaagt de koninklijke commissie voor zeevisscherij over de middelen om het vakonderwijs der visschers, en den aankweek van scheepsjongens aan te moedigen. Reeds werden de premiën en de leerbeurzen verdubbeld.

De heer *Gouverneur* stelt voor, te beslissen dat er, in den zin van het verzoek van den heer Rybens, bij de Regeering zal aangedrongen worden.

Dit voorstel wordt aangenomen.

M. Baels herinnert aan de gewichtige maatregelen sedert kort ten voordeele van de visscherij genomen. Eene wet toe te wijten aan het initiatief van het achtbaar lid, heeft de kwestie der oorlogschade opgelost in den zin van het gemeen recht, wat betreft de zeilsloepen buiten het Belgisch kustwater door oorlogsgebeurtenissen geteisterd. Enkele wijzigingen door de Regeering aan het oorspronkelijk ontwerp toegebracht en door de kamers aangenomen, hoeven echter met omzichtigheid toegepast te worden.

Verder, werd de statistiek der vischvoortbrengst in de

Oostendsche haven tot stand gebracht. Het achtbaar lid zal volgaarne in de aanstaande vergadering een verslag over deze inrichting mededeelen.

Een vermindering van 40 t. h. op de vervoertarieven per spoor werd bekomen, voor de kolen bestemd voor de visschers-sloepen, en van 30 t. h. voor de visch. Die vermindering is echter nog niet in voege. Er zal een schrijven dienaangaande naar het bevoegd komiteit hoeven gezonden te worden.

Eindelijk werd er te Oostende eene gemeenteverordening aangenomen op de keuring en den verkoop der vreemde visch. Deze zal na de Belgische visch te koop gesteld worden.

M. Bauwens doet opmerken, dat er vanwege de vischhandelaars tegen den laatsten maatregel verzet bestaat.

M. De Zuttere antwoordt, dat deze maatregel, op aanvraag der HH. reeders, door de Commissie voorgesteld werd aan al de gemeentebesturen die eene vischmijn beheeren. Het verzet van den vischhandel was oorzaak dat het voorstel nergens doorging. De hoofdzaak is nochtans de ontwikkeling der reederij te bevorderen, opdat de vischhandel met Belgische waar kunne gedreven worden, en onze handelsbalans wat kunne ontlast worden.

De heer *Gouverneur* bedankt den heer volksvertegenwoordiger Baels, voor het vruchtbaar initiatief dat hij op wetgevend gebied ten voordeele der geteisterde zeilsloepen aan den dag gelegd heeft, alsook den heer Hamman, die tot de stemming van de wet in den Senaat bijgedragen heeft.

6. De aanstaande vergadering wordt op den 10^{en} november vastgesteld met de volgende dagorde:

- 1^o) De verzekering der zeilsloepen.
- 2^o) Verslag van den heer Baels over de visscherijstatistiek.
- 3^o) Verslag van M. de Gheldere over het visscherijonderwijs en den aankweek van scheepsjongens.

De zitting wordt ten 12 1/4 geheven.

De Voorzitter,

B^{on} JANSSENS DE BISTHOVEN.

De Secretaris,

C^h. DE ZUTTERE.

Verslag der Vergadering van 17 November 1922.

De Commissie komt bijeen ten 10 1/2 uren in de vergaderzaal der Bestendige Deputatie, Gouvernementshotel te Brugge, onder het voorzitterschap van den Heer Gouverneur der Provincie, Baron Janssens de Bisthoven.

Wonen de vergadering bij: MM. Hamman, Baels, Bernolet, Liebaert, Pype, Demaecker, de Gheldere, d'Arripe, Rybens, Blondé, Dezuttere.

Werden verontschuldigd: de HH. Baron Ruzette en Bauwens. De heer kapitein Goor, vertegenwoordigt het Middenbestuur van het Zeewezen.

1. Het verslag der voorgaande zitting wordt goedgekeurd.

De heer *Voorzitter* wenscht den Eerw. Heer Pype geluk over het jubileum van 25 jaar aalmoezenier van het zeewezen onlangs gevierd.

Onderlinge
zeeverzeke-
ring.

2. De heer *Secretaris* geeft mededeeling van eene briefwisseling van wege den heer Bauwens met "Le Crédit Maritime", waaruit blijkt dat deze aangedrongen heeft, opdat het voorstel in de laatste vergadering door den heer Liebaert gedaan aangaande de benoeming door den heer minister van vier beheerders der Westvlaamsche Verzekeringskas, op de dagorde der vergadering zou gebracht worden, welke den 21 november j.l. door de vertegenwoordigers van "Le Crédit Maritime", gehouden werd.

Die poging schijnt echter geen gevolg gehad te hebben.

M. Baels laat weten, dat hij uit oorzaak eener langdurige afwezigheid in Engeland, in de onmogelijkheid was deze vergadering bij te wonen. Andere bepaalde inlichtingen heeft hij over de zaak niet bekomen.

M. de Gheldere doet uitschijnen, hoe betreurlijk die toestand is. Het geldt eene levenszaak voor de zeevisscherij, en eene oplossing moet er komen kost wat kost. Het is gebleken dat de van hooger hand opgelegde onderhandelingen met "Le Crédit Maritime", te vergeefs gepoogd werden. Eene afbreuk is onvermijdelijk. De provinciale Commissie zal de zaak opnieuw moeten ter hand nemen, en het voorstel van den heer Liebaert voor eigen rekening rechtstreeks aan den heer minister van het Zeewezen voorleggen. De heer Goor, die thans op de hoogte van het verleden is, die overtuigd is van het nut en de welgemeendheid der gedane pogingen, en die steeds de grootste welwillendheid ten behoeve der zeevisscherijbelangen aan den dag gelegd heeft, zal weten al zijn invloed te doen gelden om tot een zeer spoedigen uitslag te geraken. Wat er ook gebeure, de Westvlaamsche verzekeringskas zal niet ontbonden worden

en zoo noodig, zal er eene omwerking ingevolge de vereischten ingeleid worden.

De heer *Dezuttere* vreest, dat een nieuw schriftelijk voorstel niet meer zal opleveren dan alle voorgaande. Hij herinnert aan het voorstel voorheen aangenomen, namelijk eene delegatie der politieke afgevaardigden der kustarrondissementen, aangeleid door den heer minister Ruzette, naar den heer minister van het Zeewezen te sturen, ten einde eene oplossing te bekomen.

M. Goor bekrachtigt het voorstel en de woorden van den heer de Gheldere. Niemand meer dan hij is overtuigd van de noodzakelijkheid eener oplossing. Indien deze binnen kort niet tot stand komt, kan een verhoor der afgevaardigden der kuststreek aan den heer minister aangevraagd worden.

M. Baels stemt in met dit voorstel. Het is echter wel verstaan dat het bestaande moet geeerbiedigd worden. Er kan geen spraak zijn van eene ontbinding der Westvlaamsche Verzekeringskas. Deze ontbinding zou immers het verval te weeg brengen van de hulpelden door de kamers en den Provincieraad verleend. Dit ware een onherstelbaar verlies en kenschetst de verantwoordelijkheid die de tegenwerkers eener redelijke oplossing oploopen, verantwoordelijkheid die desnoods aan al de kustbewoners zal bekend gemaakt worden.

M. Liebaert bevestigt op zijne beurt de meening van *M. de Gheldere*. De onwil vanwege "Le Crédit Maritime" is gebleken. Dat men bijgevolg de onderhandelingen met de Regering hervatte.

Het voorstel de Gheldere wordt aangenomen en zal ten uitvoer gebracht worden.

3. *M. Baels* vraagt dat zijn verslag aangaande de visscherijstatistiek vóór de bespreking aan de leden medegedeeld worde.

Visscherij-
statistiek.

De bespreking zal in de aanstaande vergadering kunnen plaats hebben.

Dit voorstel wordt aangenomen.

4. De heer *de Gheldere* geeft lezing van het hierbijgevoegd verslag, (1) aangaande de middelen tot aanmoediging van het leerlingwezen in de visscherij. Hij doet uitschijnen dat dit verslag het werk is der Commissie der Vrije Visschersschool van Heyst, en voornamelijk van den heer *C. Devlieghere*, dezer leverigsten medewerker. Hij vraagt dat het verslag, met het oog op eene bespreking in de aanstaande vergadering, aan de leden medegedeeld worde.

Leerling-
wezen in de
zevisscherij.

De heer *Gouverneur* brengt hulde aan de degelijkheid van

(1) Bijlage I.

het verslag, en stelt voor het verslag van M. de Gheldere aan te nemen als grondslag der aanstaande bespreking.

M. Dezuttere vraagt dat de studie der leden onder andere zou strekken tot de inrichting van het onderwijs van begrippen van zeevaart en zeevisscherij in den 4ⁿ graad der lagere scholen in gansch de kuststreek, ten einde den zeemansgeest van jongs af te ontwikkelen; verder, op de wijze in dewelke de Provincie op hare beurt zou kunnen tusschenkomen, om de aanwerving van jeugdige werkkrachten voor de visscherij aan te moedigen. Het geldt een specifiek Westvlaamsch belang, dat tezelvertijd een nationaal belang is. De bloei der zeevisscherij zou uitsluitelijk de Provincie West-Vlaanderen ten bate komen. Daarom hoeft deze er eene eigene economische politiek op na te houden. Men vergete echter niet dat de bloei der visscherij onafscheidelijk aan dien van den Belgischen vischhandel verbonden is. Welnu, thans wordt er in Holland, ten gevolge van het stopzetten van den uitvoer naar Duitschland, uit oorzaak van de inzinking der Duitsche valuta, eene geweldige poging gedaan om de Belgische markten te bemeesteren. De studie der nijverheidskwestie leidt onvermijdelijk tot die der handelskwestie, want zoo geen verweer opdaagt, loopt onze zeevisscherij meer gevaar dan ooit.

M. de Gheldere vraagt, dat de visscherijscholen geraadpleegd worden nopens de leerstof aangaande de zeevisscherij in den 4ⁿ graad, derwijze dat de Commissie een programma aan de Regeering kunne mededeelen.

M. Goor huldigt op zijne beurt het verslag van den heer de Gheldere, en wijst er op dat de koninklijke zeevisscherij-commissie eene reeks maatregelen aangetoond heeft, om het vakonderwijs in de zeevisscherij aan te moedigen en te ontwikkelen. Eene beknopte nota dienaangaande, zal aan de leden medegedeeld worden, om als leidraad te dienen voor de aanstaande bespreking (1). Een onderzoek is thans langs de kust aan gang, en zal Dinsdag aanstaande te Heyst plaats hebben.

M. Liebaert stelt voor, dat een lid der Commissie aangeduid worde, om de zitting te Heyst bij te wonen, namelijk de H. Bernolet of Dezuttere.

M. Bernolet wijst op een onderzoek thans door de Bestendige Deputatie nopens het vakonderwijs ingesteld. Het vakonderwijs der zeevisscherij zal in dit onderzoek bijzonderlijk in acht genomen worden. Het achtbaar lid is belet Dinsdag de ontworpen vergadering bij te wonen.

(1) Bijlage II.

De heer *Gouverneur* steunt er op, dat hij het volle betrouwen heeft dat de provinciale overheid al het noodige doen zal, om het bijzonder belang dat zij in de zeevisscherij heeft te bevorderen. Hij verzoekt den heer Dezuttere de zitting van Heyst bij te wonen.

De *HH. Rybens* en *d'Arripe* komen terug op de noodzakelijkheid eener herinrichting van den Staatstuidienst te Nieuwpoort. Het geldt eene levenskwestie voor de plaatselijke zeevisscherij. Zij verzoeken den heer Goor de zaak te willen ter hart nemen.

Tuidienst te Nieuwpoort.

De heer *Goor* belooft de gevraagde medewerking te verlenen.

M. Demaecker dringt aan op eene doeltreffende behandeling der vraagstukken aangaande de bootsverzekering en de visschersjongens.

M. Baels doet de vraag, dat de bespreking voortaan uitsluitelijk in het vlaamsch geschiede, daar de heer Blondé de fransche taal onmachtig is. Het is eene kwestie van wellevendheid. Hij wenscht de Bestendige Deputatie geluk voor de gelukkige keus die zij heeft gedaan in den persoon van den heer Blondé, wiens technische vaardigheid uitmuntend is.

Taalgebruik.

De heer *Blondé* bedankt voor zijne aanstelling, en herinnert den wensch door den heer Baels gedaan wat het gebruik der talen betreft; voor het overige belooft hij zijn beste medewerking aan de Commissie.

De heer *Gouverneur* heet den Blondé welkom in de Commissie en vertrouwt op zijne toewijding voor het welzijn der zeevisscherij. Op den wensch van de *HH. Baels* en *Blondé* aangaande het taalgebruik, zal er zooveel mogelijk ingegaan worden. Het taalgebruik in de bespreking is echter vrij voor de leden. Desnoods zal er eene overzetting moeten plaats hebben.

5. De aanstaande vergadering zal den 8 December op bijeenroeping plaats hebben.

De Secretaris,
CH. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
B^{on} JANSSENS DE BISTHOVEN.

Verslag der Vergadering van 15 December 1922.

De Commissie komt bijeen ten 10 1/2 uren in de zittingszaal der Bestendige Deputatie, Provinciaal hotel, te Brugge, onder het voorzitterschap van den heer Bernolet, Bestendige Afgevaardigde.

Wonen de vergadering bij: de HH. Baels, Rybens, Hamman, Demaecker, de Gheldere, Bauwens, Liebaert, Dezuttere.

De heer Goor, vertegenwoordigt het middenbestuur van het Zeewezen.

Worden verontschuldigd: de HH. Gouverneur der Provincie, Baron Kuzette, Pype, d'Arripe.

1. Het verslag der voorgaande zitting wordt goedgekeurd.

*Onderlinge
Zee-
verzekering.*

2. De heer *Voorzitter* geeft lezing van een schrijven van den heer Gouverneur, in dagteekening van 22 November 1922, gericht tot den heer minister van Zeewezen in uitvoering van de beslissing genomen in de zitting van 17 November 1922. Door dezen brief werd aan de Regeering voorgesteld vier beheerders, harer keus te benoemen, om te zamen met de in dienst zijnde beheerders de Westvlaamsche Verzekeringkas dezer maatschappij te besturen.

Tot nu toe werd er op dit voorstel geen antwoord ontvangen.

M. Goor deelt mede dat hij dezen brief van den heer Gouverneur niet afgewacht heeft, om in den schoot van het middenbestuur een beslissing in dien zin te bereiden. De benoeming der afgevaardigde beheerders werd in principieel gedaan; men moet echter den terugkeer van een hunner uit Amerika afwachten, om zijne toestemming te bekomen. Het ministerieel antwoord zal vermoedelijk na den 23 dezer kunnen gegeven worden.

M. Bauwens voegt hierbij, dat de maatschappij « Le Crédit maritime » ondertusschen in eene vergadering te Brussel gehouden, hare inrichting volledigd heeft en op haar eigen hare werking begonnen heeft.

De heer *Dezuttere* doet opmerken dat deze houding min dan ooit op eene minnelijke schikking aanstuurt. De voorwaarden in welke « Le Crédit maritime » de verzekering tot stand brengt, zijn van gering belang ten opzichte der Westvlaamsche verzekering die op het principieel der Staatsondersteuning gevestigd is.

Het komt er alleen op aan die ondersteuning in de werkelijkheid om te zetten, om aan de visschersreeders de voordeelen ervan te verzekeren.

Uit eene bespreking aan dewelke de HH. Baels, Hamman, de Gheldere, Liebaert, Goor en Dezuttere deelnemen, volgt er dat de beheerraad van de Westvlaamsche verzekeringskas zal verzocht worden hare werkzaamheden te beginnen, desnoods zonder tusschenkomst der Regeering, met de geldelijke ondersteuning der Provincie, zooals zij door de bestaande overeenkomst vastgesteld is.

3. De heer *Voorzitter* geeft mededeeling van een verslag ontvangen vanwege de *Compagnie des Installations maritimes* van Brugge, naar aanleiding van een schrijven van den heer minister van Zeewezen, gedagteekend van 4 Mei 1922, aangaande de inrichting van een sleepdienst voor visschersvaartuigen te Zeebrugge (1).

Sleepdienst te Zeebrugge.

Hij verzoekt den heer de Gheldere over deze mededeeling in de aanstaande vergadering te willen verslag geven.

Dit verzoek wordt door den heer de Gheldere aangenomen.

4. De heer *Voorzitter* deelt de antwoorden mede vanwege de bestuurders der visschersscholen ontvangen, op de vraag om voorstellen, met het oog op de samenstelling van de leerstof aangaande de zeevisscherij, voor te dragen in de klassen van den 4ⁿ graad der lagere scholen der kuststreek.

Visscherij onderwijs in den 4ⁿ graad

De heer *Dezuttere* stelt voor de studie en de eenmaking der voorstellen aan een ondercommissie van vaklieden toe te vertrouwen, daar het onderwijszaken geldt, die eene bijzondere ondervinding vereischen.

De heer *Goor* deelt eene nota mede, nopens de werkzaamheden op dit gebied door de ministerieele commissie voor zeevisscherij verricht. Deze nota zal bij de stukken gevoegd worden.

De HH. Pype, Devliegere van Heyst, en Boehme van Oostende, zullen verzocht worden die taak op zich te nemen.

5. Ingezien het gevorderd uur wordt de bespreking van het verslag van den heer Devlieghere, nopens het vraagstuk der leerjongens voor de visscherij, verdaagd tot de volgende zitting, die zoo mogelijk den 15 Januari zal plaats hebben.

6. *M. Goor* deelt mede dat de vraag tot herinrichting van den sleepdienst voor visschersvaartuigen te Nieuipoort gunstig onthaald werd, en eerlang zal verwezenlijkt worden.

Sleepdienst te Nieuipoort.

7. De heer *Bauwens* verlangt dat er bij den heer minister van Finantiën aangedrongen worde, om te bekomen dat een een vlottend droogdok te Oostende door de Duitsche bezetting achtergelaten ter beschikking zou gesteld worden van een

Droogdok te Oostende.

(1) Bijlage III.

organisme, dat hetzelfde ten behoeve der zeevisscherij zou uitbaten.

Er zal in dien zin geschreven worden.

De vergadering wordt ten 12 uren geheven.

De Secretaris,
CH. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
J. BERNOLET.

Verslag der Vergadering van 9 Februari 1923.

De Commissie komt bijeen ten 10 1/2 uren, in het Provinciaal Hotel te Brugge, onder het voorzitterschap van Baron Janssens de Bisthoven, Gouverneur der provincie.

Waren tegenwoordig : de HH. Baels, Rybens, d'Arripe, Blondé, Demaecker, Bernolet, Bauwens, Liebaert, Valcke, Dezuttere, Van de Pitte.

De heer Goor vertegenwoordigt het Middenbeheer van het Zeewezen.

De HH. Pype en de Gheldere worden verontschuldigd.

1. Het verslag der voorgaande zitting wordt goedgekeurd.

*Sleepdienst te
Nieupoort.*

2. a) De Commissie ontvangt mededeeling van een bericht van het Middenbestuur van het Zeewezen, houdende dat de haven van Nieupoort zoeven voorzien werd van eenen kleinen stoomsleper, die de visscherssloepen zal bijstaan. De boot zal naar de haven verzonden worden, zoodra enkele noodige herstellingswerken zullen uitgevoerd geweest zijn.

M. Baels doet opmerken, dat die boot geen voldoening aan de visschers zal geven daar het werkelijk een motorschip zou zijn, niet krachtig genoeg om den tuidienst te verzekeren.

M. Goor antwoordt, dat het eerste vereischte voor een krachtig vaartuig om in de havengeul te tuien, is dat de noodige diepgang besta.

*Sleepdienst te
Blankenberghe.*

b) In naam der reeders van Blankenberghe vraagt de reederij Hosten gebroeders, ingezien de onmogelijkheid waarin de Staats-tuiboot aldaar verkeert, om den sleepdienst volledig te doen, dat de reederijen, die over motorsloepen beschikken, zelve hunne booten in en uit de haven zouden mogen tuien.

M. Baels en *Demaecker* ondersteunen de aanvraag, en stellen de vraag of het monopolium dat de Staatsleepdienst zich toeëigent gewettigd is.

De vraag zal voor onderzoek naar den heer minister van Zeewezen verzonden worden.

c) *M. Baels* geeft verslag over de bijeenkomst die te Brussel plaats had, onder het voorzitterschap van den heer algemeen bestuurder van het Zeewezen, tusschen de afgevaardigden der Westvlaamsche Verzekeringkas van zeilvisschersvaartuigen en die van "Le Crédit Maritime". Na eene vruchtbare bespreking, is men tot eene overeenkomst gekomen, op grond van het eerste voorstel door de Commissie gedaan, namelijk de toetreding der leden van "Le Crédit Maritime" tot de Westvlaamsche, die alleen als verzekeringinstelling zou optreden. Daarenboven, zouden drie leden van « Le Crédit Maritime » in den beheerraad der Westvlaamsche, benevens drie leden dezer laatste opgenomen worden. Een verslag werd van deze overeenkomst opgemaakt. Er bestaat nog tegenwerking vanwege zekere leden van "Le Crédit Maritime", maar alles doet vermoeden dat de heer Lejeune de zaak zal weten door te drijven.

*Onderlinge
verzekering.*

De heer *Voorzitter* drukt de hoop uit dat men in de aanstaande vergadering een bepaalden uitslag zal vernemen.

d) Door een verzoekschrift gedagteekend van 22 januari ll., vraagt het visscherssyndikaat van Heyst-Zeebrugge dat de Provincie, benevens den Staat, leurbourzen verleene aan de visschersstuurlieden die zich met den aankweek van jonge visschers gelasten, en aan de scheepsjongens die dit onderricht genieten.

Leurbourzen.

Die aanvraag staat in verband met het verslag van den heer de Gheldere aangaande het gebrek aan jonge werkkrachten in de visscherij.

De *HH. Baels* en *Dezuttere* doen den bedenkelijken toestand uitschijnen in de zeevisscherij, tengevolge van het gemis aan scheepsjongens. Nadat de leurbourzen ingesteld werden om te beantwoorden aan den noodkreet der reederijen, was de portie scheepsjongens 16 t. h., thaus bedraagt zij nog 10 t. h. Het geldt een westvlaamsch belang dat de Provincie evenwel als de Staat en de gemeentebesturen hoeven te behartigen.

M. Goor voegt daarbij, dat het even wenschelijk is dat er leurbourzen tot stand komen om de visschers in staat te stellen de leergangen voor het examen van stuurman te volgen, aangezien zij daarvoor een merkelijken tijd aan wal hoeven te blijven.

M. Bernolet antwoordt dat een onderzoek van de provinciale tusschenkomst in de onkosten van het vakonderwijs aan gang is. De Provincie zal de visscherijbelangen te dier gelegenheid ter hart nemen.

De Commissie ondersteunt eenparig de aanvraag van het

visscherssyndikaat van Heyst, en vraagt dat dezelve door de Bestendige Deputatie en den Provincieraad welwillend onderzocht worde.

4^e graad van
het lager
onderwijs.

3. Het verslag van den heer de Gheldere over den aankweek van jonge visschers behelst de volgende beschouwing: De opleiding der leerjongens zou van op de school moeten aanvangen, namelijk van als het kind den 4ⁿ graad van het lager onderwijs zou beginnen. „

Naar aanleiding van deze vaststelling heeft de Commissie, in hare vergadering van 15 December 1922, eene subcommissie van deskundigen aangesteld, samengesteld uit de HH. Pype, De Vlieghe en Böhme, met lastgeving een programma uit te werken der begrippen die, ingevolge art. 17 der wet op het lager onderwijs, in de klassen van den 4ⁿ graad der lagere scholen der kuststreek in verband met de zeevisscherij, hoeven onderwezen te worden.

De subcommissie heeft den 20 januari ll., hare taak volbracht na de bestuurders der verscheidene visschersscholen geraadpleegd te hebben.

De heer *Baels* geeft mededeeling van het programma hierna als bijlage opgenomen. De Commissie beslist dat dit laatste aan den heer minister van Kunsten en Wetenschappen zal medegedeeld worden, met verzoek hetzelve aan het schooltoezicht te onderwerpen.

Rekening
1922

4. De rekening der Commissie voor het dienstjaar 1922 wordt als volgt vastgesteld: ontvangsten 8.224.43 fr.; uitgaven 5166.30 fr.; inkas 3058.13 fr.

De rekening zal aan de goedkeuring der Bestendige Deputatie onderworpen worden.

Begrooting
1923.

5. De begrooting der Commissie voor 1923 wordt in ontvangsten en uitgaven op 8000 fr. vastgesteld. Zij zal aan de goedkeuring der Bestendige Deputatie onderworpen worden en eene Staatstoelage van 1235.47 fr. zal aangevraagd worden.

6. Ingezien de afwezigheid van den heer de Gheldere, wordt de mededeeling aangaande eene nota der Maatschappij der Brugsche Zeehaveninrichtingen naar de eerstkomende vergadering verzonden.

7. De heer *Voorzitter* brengt in bespreking het verslag van den heer de Gheldere, aangaande den aankweek van visschersjongens, verslag verder als bijlage opgenomen.

De heer *Goor* geeft mededeeling van de bemerkingen tot welke dit verslag van zijnentwege aanleiding geeft. Deze mededeelingen worden insgelijks onder den vorm eener nota als bijlage opgenomen.

De heer *Blondé* meent bij de beslitselen van het verslag van den heer de Gheldere het volgende te moeten voegen.

1) Eerst en vooral, moet er verplichting bestaan voor elk visschersvaartuig, waarvan de bemanning ten minste uit drie koppen bestaat, een leerjongen aan boord te hebben. Thans varen meest alle visschersvaartuigen zonder leerjongen, ook de kinderen die de lessen der visschersschool gevolgd hebben zijn verplicht een ander vak aan te leeren, daar zij op onze visschersvaartuigen niet aangenomen worden.

2) Verkorting van diensttijd mits verplichting tot 25 jarigen ouderdom te varen met een Belgisch vischvaartuig. — Na verloop van den soldatendienst, schepen veel visschers zich in op koopvaardijbooten of nemen een anderen stiel aan.

3) De beste en verstandigste elementen van de visscherij worden aangeworven voor Staatsdienst- loods of maaldienst. Er zoude moeten bepaald worden dat dit personeel enkel zal aangeworven worden, onder de visschers die ten minste dertig jaar oud zijn, en te minste vijftien jaar met de visscherij gevaren hebben.

4) Er zoude ook moeten bepaald worden, dat ieder vaartuig hebbende eene bemanning van ten minste 10 koppen, een leerling zoude aan boord hebben, zo gezegd een kabienjongen, die pas de school heeft verlaten. Hij zoude een kleine vergoeding ontvangen desnoods op Staatskosten. Na zes maanden zoude deze jongen dienst doen als scheepsjongen, en dus door de reederij betaald worden.

Het is dringend noodig dat de zaak der aanwerving van jonge visschers krachtig in handen genomen worden, zooniet zal het een ramp voor de visscherij worden. De drie vierden der vaartuigen varen thans zonder jongen.

De heer *Bauwens* ondersteunt het voorstel aangaande de wettelijke verplichting voor de scheepsbemanningen een visschersjongen aan boord te nemen. Indien men zijne toevlucht tot dezen maatregel niet neemt, is de redding onmogelijk.

De heer *Dezuttere* doet opmerken dat er aan de beslitselen van het verslag van den heer de Gheldere ruimschoots voldoening gegeven werd, dank zij de samenstelling van het programma der leervakken van den 4ⁿ graad, de verklaring van den heer *Bernolet* en het besliste onderzoek der aanvraag van het visscherssyndikaat van Heyst.

Wat echter het voorstel betreft om de aanwezigheid van scheepsjongens aan boord van visschersvaartuigen verplichtend te maken, voorstel dat door de ministeriele commissie voor zeevisscherij reeds gedaan werd en thans door den

heer Blondé herhaald wordt, schijnt het niet mogelijk er op in te gaan.

De monsterrol is eene zeearbeidsovereenkomst en, als zoodanig, is zij beheerd door de verscheidene wetten die de vrijheid van den arbeid en de vrijheid der overeenkomsten handhaven en door de grondwettelijke begrippen die in denzelfden zin bestaan.

Waar is het dat er met de begrippen tamelijk vrij omgesprongen werd, ter gelegenheid van verscheidene wetten die de vrijheid van den arbeid beperkt hebben, namelijk de vrouwen en kinderarbeid en zelfs den arbeid der volwassenen.

Maar het was om redenen van algemeen belang die de openbare gezondheid aangaan.

Men kan niet staande houden dat het algemeen belang en de openbare gezondheid betrokken zijn in een wet, die de aanwezigheid van een scheepsjongen op de visschersvaartuigen zou verplichtend maken.

Ware het anders, dan zou hetzelfde beginsel toepasselijk worden op de talrijke nijverheden waar het gebrek of de kwestie der leerjongens aan de dagorde is. Onder andere in het bakkersambacht, de kleernijverheid, de schoennijverheid, de diamantnijverheid, de druknijverheid, met een woord, al de ambachten en neeringen die verlaten worden, ten gevolge van de groote drukte en de hooge loonen die in de bouwnijverheid betaald worden.

Overigens, als men die verplichting zou gestemd hebben, zou men daarom scheepsjongens gevonden hebben, gereed om aan boord te gaan, en bemanningen gereed om het gewenschte loon aan den scheepsjongens af te staan?

De kwestie is meer van syndikalen aard; zij moet door de onderlinge krachtinspanning en den invloed der beroepsverenigingen geregeld worden, zooals het bij de drukkers en de diamantbewerker het geval is, en zooals de zeemansbond en de reedersvereniging van Oostende het ten andere reeds getracht hebben te doen en het visscherssyndikaat van Heyst het betracht.

Er kan meer gedaan worden, niet door wettelijken dwang, maar door bestuurlijken invloed. De leerbeurzen bestaan en er bestaat ook een reglement dienaangaande, maar het bevat niet de minste bepaling nopens het maatschappelijk en moreel belang der scheepsjongens en de plichten der stuurlieden. In dit opzicht, verschilt het merkelyk van het engelsch stelsel, de zoogezegde *apprenticeship indenture*, die de voorwaarden

en voornamelijk de bezoldiging regelt mits welke de leerjongen in de visscherij aan boord gaat.

Het verschilt ook van het werk van den leertijd, door het Belgisch ministerie van nijverheid in voege gebracht, dat met de Engelsche *Apprenticeship Indenture* veel gelijkenis heeft.

Wil men de leerbeurzen in de visscherij meer doeltreffend maken, dan hoeft hun bedrag eenigszins verhoogd te worden, misschien door tusschenkomst aller betrokken machten, en moet hunne toekenning afhankelijk gemaakt worden van het bestaan van een leerkontrakt tusschen den stuurman en den leerjongen of diens rechthebbenden, kontrakt in hetwelk de stoffelijke en zedelijke belangen van den leerjongen, voornamelijk diens loon duidelijk zouden moeten voorzien en door de subsidieerende machten goedgekeurd worden.

De heer *Baels* voegt erbij dat er geen parlement zal gevonden worden om een wetsvoorstel in den zin van het voorstel van M. Blondé te stemmen. Als de aankweek van leerjongens doeltreffend zal ondersteund worden, zal men de noodige neiging tot het visschersleven in de jeugd doen ontstaan. Die aanwerving door wetdwang invoeren, ware het leven aan boord onmogelijk maken.

Ingezien het gevorderd uur, zal deze bespreking den 23 Februari aanstaande voortgezet worden.

De zitting wordt ten 12 1/2 u. gegeven.

De Secretaris,
CH. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
Bon JANSSENS DE BISTHOVEN.

Verslag der Zitting van 23 Februari 1923.

De Commissie komt bijeen ten 10 1/2 uren in het Gouvernementshotel te Brugge, onder het voorzitterschap van den heer Baron Janssens de Bisthoven, Gouverneur der Provincie.

Waren tegenwoordig: de HH. Baels, Rybens, Blondé, Hamman, Bernolet, Liebaert, Vande Pitte, Dezuttere.

Worden verontschuldigd: de HH. Baron Ruzette; Demaecker, Bauwens en de Gheldere.

M. Goor vertegenwoordigt het Middenbestuur van het Zeewezen.

1. Het verslag der voorgaande zitting wordt goedgekeurd.
2. De heer *Voorzitter* laat weten dat, op aanvraag der Stad Brugge, M. Vande Pitte, gemeenteraadslid te Brugge, als lid der Commissie aangesteld werd in vervanging van den

heer schepen Geuens. Hij heet den Heer Vande Pitte welkom en hoopt dat hij eene vruchtbare medewerking aan de commissie zal leveren.

Onderlinge
zee-
verzekering.

3. *Baels* deelt mede dat de beheerraad van « Le Crédit maritime » den 24 der loopende maand bijeenkomt om eene eindregeling in zake der sloepenverzekering te treffen. *M. Le Jeune* heeft zijn leedwezen uitgedrukt wat de laatste voorvallen betreft. Indien er nieuwe moeilijkheden ontstaan, is het te hoopen dat de Regeering zal tusschenkomen om de toestand gekomen overeenkomst uit te voeren.

Reddings-
dienst te
Zeebrugge.

4. *M. de Gheldere* heeft het volgende verslag ingezonden aangaande de nota der M. B. Z. I. (1) betreffende den reddingsdienst:

De Staat neemt de verplichting een sleep- en hulpdienst in te richten niet aan; hij schuift deze op de schouderen der Maatschappij der Zeevaartinrichtingen.

Deze laatste houdt staande dat haar kontrakt van uitbating dit geenszins te haren laste legt; dat er in een enkel artikel, (artikel 49) der concessie spraak is « van remorquage dans le canal », doch dat deze bewoording hier slecht gebruikt is geweest om een voorbeeld te geven der rechten door het gezeid artikel toegekend in zekere domeinen: het geldt namelijk het recht uitsluitelijk toekomende aan de Compagnie alleen het personeel te benoemen voor alwat betreft « halage, pilotage, remorquage dans le canal... enz. » Ware die bewoording niet gebruikt ten titel van voorbeeld, dan zou men ook kunnen beweren dat, krachtens hetzelfde artikel, de Compagnie ook de « pilotage » of loodsdienst moet inrichten, hetgeen zonder den minsten twijfel ten laste van den Staat valt.

Er dient verder te worden opgemerkt dat art. 49 alleen spreekt van « remorquage dans le canal », dat er dus van sleepdienst naar of van volle zee geen spraak is.

Onder voorbehoud dat wij verdere kennis hebben der overeenkomst gesloten tusschen den Staat en de Maatschappij, zijn wij dus van meening, ons alleen stavende op de voor-gebrachte nota's van den Staat en de Maatschappij, dat de bedoelde sleepdienst niet ten laste valt der Maatschappij der Zeevaartinstellingen.

Het komt dus het Beheer van het Zeewezen toe een dergelijken sleep- en hulpdienst in te richten, die zou toelaten spoedige hulp en redding te bieden aan de in nood verkeerende vaartuigen, en tevens onschatbare diensten aan onze visscherij zou bewijzen. Doch in de huidige omstandigheden valt er niet op te denken dat de Staat zich deze uitgave zal getroosten en valt er slechts te leven op hoop.

(1) Bijlage IV.

M. Goor doet opmerken dat er een onderscheid behoeft gemaakt te worden tusschen een sleepdienst en een reddingsdienst. De reddingsdienst bestaat slechts in betrekkelijke voorwaarden; eene herinrichting door middel van motorbooten is ter studie. In Engeland zelve wordt de berging van in nood verkeerende schepen niet door den Staat verzekerd, maar wel door *humane societies*, die overigens in de gewone gevallen ook den tuidienst verrichten. Voor het overige zou de M. B. Z. I. hare eigene belangen dienen, afgezien van alle verplichting, door een behoorlijken sleepdienst in te richten, die ook als reddingsdienst kunne optreden.

M. Blondé ondersteunt de beslitselen van den verslaggever. De toestand is thans alledroevigst. Zelfs de stoomsleper van Oostende, is bij leeg water, in staat niet de vereischte hulp aan te bieden. Zeebrugge ware daarvoor de geschikte haven en het komt den Staat toe in den toestand te voorzien. De tuidienst der visschersvaartuigen kan eene privaatsmaatschappij weinig voordeel opleveren en in het voorkomend geval, zelfs in geval van nood, zal eene dergelijke maatschappij altijd de voorkeur geven aan de berging der handelsschepen, die meer winstgevend is.

M. Baels voegt er bij dat in algemeenen regel de reddingsdiensten langs de Belgische kust, ingezien de samenstelling van hun personeel en hun materiaal, in staat niet zijn hunne taak volstandig te volvoeren. Het geldt een openbare dienst en er kan geen spraak zijn, zelfs in het geval van Zeebrugge, buiten uitdrukkelijke bepalingen, denzelfden aan de M. B. Z. I. op te leggen.

M. Vande Pitte bevestigt de verklaring van den heer Goor aangaande de werking der berging en sleepdiensten in Engeland, en voegt er bij dat de M. B. Z. I. een sleepdienst voor visschersvaartuigen bezit, die voldoende uitslagen oplevert.

5. De heer *Voorzitter* heropent de bespreking aangaande de vorming der visschersjongens.

*Aankweekder
scheepsjongens.*

M. Dezuttere doet opmerken dat het verslag van den heer de Gheldere nopens dit punt drie verschillende perioden voorziet. Ten eersten het onderricht in den 4ⁿ graad der lagere school. Dit punt mag als afgedaan aanzien worden, aangezien een volledig ontwerp van leerstof aan de bevoegde overheid onderworpen werd. (1)

De tweede periode heeft betrekking tot het onderricht in de visschersschool. De verslaggever uit den wensch dat de

(1) Bijlage III.

leerlingen van den 4ⁿ graad, dit zijn degene die den ouderdom van 12 tot 14 jaar hebben, van den gewonen leerplicht zouden ontslagen worden, als zij begeeren eene eigenlijke visschersschool bij te wonen. De wensch is hierop gesteund dat de regelmatige bijwoning eener visschersschool uiterst moeilijk, bijna onmogelijk is voor een varenden leerling. Te Oostende levert de verwezenlijking van den wensch weinig moeilijkheid op, daar de Oostendsche visschersscholen dagscholen zijn, die gemakkelijk aan de wettelijke vereischten aangaande de schoolbijwoning kunnen voldoen. Anders is het met de visschersscholen der andere plaatsen gesteld; die zijn allen avondscholen en het is niet waarschijnlijk dat het schooltoezicht met die bijwoning vrede zou hebben. Er zou voorafgaandelijk moeten gevraagd worden welke de inzichten van de hoogere overheid dienaangaande zijn, en aan welke voorwaarden die scholen zouden moeten beantwoorden.

Er is in elk geval een punt op hetwelke het mogelijk schijnt den verslaggever voldoening te geven, het is namelijk waar hij zegt dat het volstrekt noodzakelijk is de scholen der kleine vissershavens uit te rusten met het vereischte materieel om den ontploffings- of essence motor practisch aan te leeren. Thans wordt dit onderricht alleen te Oostende gegeven, waar de motor tot nu toe minst ingang gevonden heeft. Daarentegen te Heyst, Blankenberghe, Nieuipoort, waar de motor veel bijval geniet en met den dag meer uitbreiding neemt, bezitten de visschersscholen niets om denzelfden doeltreffend aan te leeren. Iedereen weet nochtans dat het van het grootste belang is dat de visscher van eenen motorboot tezelfdertijd goede motorgeleider zij, anders kan het machien niet nuttig gebruikt worden.

Het is misschien de schuld der visscherijschoolbesturen zelve dat de toestand zoo is. Ingevolge de bestaande onderrichtingen komen de Regeering en de Provincie wederzijds tusschen in de kosten van inrichting der vakscholen voor 50 en 30 t. h., dit is te zamen 80 t. h. Waarom voorzien zij in hunne begrooting den aankoop niet van een motor, aangezien dit toch wel eene kwestie van inrichting is? De 20 p. c. die overblijven kunnen door het schoolbestuur gevonden worden, desnoods met de medehulp der gemeente en der reederijen, die wel het voor naamste belang in de zaak hebben.

Het derde tijdvak beoogd door den achtbaren verslaggever heeft voor doel de vorming van stuurlieden. Men is in die kwestie min op de hoogte, daar er nog geen samengevoegde tekst bestaat van de verscheidene verordeningen die den vóór oorlogschen toestand gewijzigd hebben. Men meent nochtans dat om het examen van stuurman of machienist aan boord van een visschersvaartuig te kunnen afleggen, het feitelijk nood-

zakelijk is gedurende een aantal maanden de leergangen eener zeevaartschool te volgen. Met een dergelijk stelsel is het volstrekt onmogelijk tot den gewenschten uitslag te komen. Zooals de verslaggever het doet opmerken het theoretisch en het practisch onderricht der kandidaten-stuurlieden zouden, benevens de zeevaartscholen, ook in al de visschersscholen moeten gegeven worden en deze laatste zouden grootendeels daarvoor moeten aangelegd zijn. Zoo geschiedt het in Holland, met een welgelukken dat jaarlijks aangroeit. Het examen zou jaarlijks moeten afgenomen worden door een middenjury, die het diploma zou afleveren Zoo geschiedt het ook in Holland. Op die manier zou men het maximum van vrijheid en gemak paren met het maximum van wettelijke waarborgen en zouden wij eindelijk kunnen aannemen dat wij op weg zijn naar de wezenlijke inrichting van het diploma van stuurman.

Spreker besluit met te vragen dat er aan de Regeering gevraagd worde de voorwaarden vast te stellen, mits dewelke de kinders die een visschersschool volgen van de verplichting aangaande den 4ⁿ graad kunnen ontslagen worden; dat de visschersscholen van Heyst en Nieupoort de aanwerving van een motor in hunne begrooting voorzien, en dat er aan het Middenbestuur van het Zeewezen gevraagd worde het examen van stuurman zoodanig in te richten, dat de leerlingen der visschersscholen het kunnen afleggen.

M. Goor herhaalt de verscheidene pogingen door het Middenbestuur aangewend om den aankweek van visschersjongens te bevorderen, pogingen aangestipt in de nota in de voorgaande zitting ingediend. De kwestie der examens voor stuurman staat echter buiten die pogingen.

M. Blondé doet opmerken dat de motor onlangs in de visschershaven van Oostende een merkeliijken vooruitgang gedaan heeft. Het is daarenboven duidelijk dat het practisch onderricht der stuurlieden even noodig is als het theoretisch.

De vergadering besluit het voorstel van den heer Dezuttere eenparig aan te nemen.

M. Rybens dringt aan op een spoedige herstelling van het staketsel der haven van Nieupoort.

Eene aanvraag zal in dien zin aan den heer Minister van Openbare Werken gedaan worden.

De vergadering wordt ten 11 3/4 uren gesloten.

De Secretaris,

CH. DEZUTTERE.

De Voorzitter,

B^{on} JANSSENS DE BISTHOVEN.

Bijlage I

VERSLAG van den Heer de Gheldere.

Een kapitaal punt tot het behoud onzer kustvisserij is ongetwijfeld het aanwerven en opleiden van jonge leerkrachten in het bedrijf.

Een te bestatigen feit is, dat meer en meer visscherskinderen het zeeleven vaarwel zeggen. In de visschersschool van Heyst, verlieten dezen zomer alleen, vier leerlingen de school om een ander vak aan te leeren, feit dat, in de twintig jaar dat de school bestaat, zich nooit heeft voorgedaan. Ook sedert den oorlog bood zich geen enkel kind, buiten de visserij ter visschersschool aan; over enkele jaren, gebeurde dit laatste niet zelden.

Doelmatige maatregelen dringen zich dus in dat opzicht op.

Een paar leerlingen verlieten het visschersbedrijf omdat hunne ouders dit bedrijf ongenegen werden.

Onze kustvisschers worden het aartsvaderlijk bedrijf ongenegen, omdat dit bedrijf, alhoewel het gevaarlijkste en meest afmattendste onder alle bedrijven, op social en economisch gebied, door openbare besturen en bijzonderen, het meest verlaten wordt.

Voor den zeevisscher noch recht op vergoeding bij werkongeval, noch recht op ouderdomspensioen. Geen hulp noch voor zijn weduwe, noch voor zijn kinderen. Voor hem noch kredietinrichting, noch doelmatige bootsverzekering.

Op vele andere punten nog, zou men kunnen bewijzen dat onze stoere zeebonken miskend en verlaten worden, doch dit is het voorname doel van dit kort verslag niet, alhoewel het beschermen van het zeevisschersbedrijf tot het aanwerven van jonge leerkrachten bij onze kustvisserij veel bijdragen zou.

De *opleiding* der leerjongens in het visschersbedrijf is, tot het behoud van dit zoo belangrijk vak, van niet minder belang.

Daarin vallen twee punten te beschouwen: 1) de opleiding zelve, 2) het aan boord nemen der jonge krachten.

De opleiding zelve: deze zou in drie perioden moeten geschieden: 1) als het kind nog de lagere school bijwoont; 2) in zijn eerste leerjaren; 3) op verderen leeftijd, in voorbereiding tot het ambt van den stuurman.

Ik zeg dat deze opleiding van op de school zou moeten aanvangen, namelijk van als het kind den 4^{en} graad van het lager onderwijs zou beginnen. Het is heel dikwijls, ja meest altijd, aan *die* jaren dat het kind een besluit over zijn levens-

keus neemt. Hem aan dien leeftijd aantonen dat er tot het visschersbedrijf ook vaardigheid en kennis behoort; hem doen beseffen dat men zich in dit vak ook volmaken kan, en men als visscher ook een waardig burger kan worden, zou zekerlijk veel bijdragen om de liefde van het kind tot het zeevisschersbedrijf te versterken en aan te kweeken.

Ja, het strookt met den geest der wet op het lager onderwijs dat de inrichting van den 4^{en} graad eenzijdig weze!

Ik neem aan dat men aan onze jonge visschers nog iets of wat leere teekenen, maar dat men den kostbaren tijd stele om hun te leeren kartonneeren en boetseeren, dat is moeilijk te verstaan!

Een afzonderlijke leergang voor *jonge zeelieden* is in den 4^{en} graad volstrekt noodzakelijk. En dit waarom?

Alle andere jonge ambachtslieden kunnen, nadat zij de lagere school verlaten hebben, zich in de theorie van hun ambt volmaken. Zij zijn immer aan land en niets belet hen dag- of avondvakscholen bij te wonen, waar hun onophoudend alle noodige vakkennissen aangeleerd worden, theorie medebegrepen.

Met den jongen visscher is het heel anders; eens het zeeleven aangevangen, wat om zoo te zeggen altijd bij het verlaten der lagere school geschiedt, beschikt hij nog over zeer weinig tijd om zich in de theorie van zijn vak te volmaken. De weinige vrije uren die hij den Zondag, soms den Zaterdag of Maandag, aan wal overbrengt, kan hij alleen daaraan besteden. En welke opoffering vergt dit niet van zijnentwege! Daarbij, is het totaal onmogelijk in die enkele uren, alle noodige zeekennissen aan te leeren, zoodat het onloochenbaar noodzakelijk is, dat de *eerste theoretische en zelfs practische kennissen over visscherij in den 4^{en} graad der lagere school*, in een afzonderlijken leergang, zouden moeten aangeleerd worden, en dat deze leergang, niet alleen voor visscherskinderen, maar zelfs voor alle andere jongens, wier ouders het begeeren, zou toegankelijk zijn.

De tweede periode van leertijd zou aanvangen, bij het aanmonsteren van den "scheepsjongen".

Nu zou hij in de gelegenheid worden gesteld eene opzettelijke visschersschool bij te wonen, waar de theoretische en practische kennissen zouden herhaald en volledig worden.

Deze periode zou twee jaar duren. Na elk jaar zou hij een zekere proef moeten afleggen, na welke tweede proef, zoo hij het vereischte aantal punten bekomen heeft, hem een diploma van "scheepsmaat" of "matroos" in de visscherij zou overhandigd worden.

Twee der leerlingen waarvan hiervoren spraak, verlieten de visschersschool van Heyst omdat zij geen vaart konden vinden.

Dit wordt inderdaad van dag tot dag moeilijker. De kleine vaartuigen varen, uit bezuiniging, zonder jongen. De motorbooten, wier getal gedurig aangroeit, varen ook meest allen met vier groote mannen zonder jongen, of nemen zij nog uit gedoogzaamheid of medelijden een aan boord, dan verdient deze weinig of niets, en zoo wordt het de kinders van verdwenen visschers vooral, bijna onmogelijk nog den erfelijken stiel van vader zaliger aan te leeren.

Tot het behoud onzer kustvisscherij is het hoogst dringend dat de practische leertijd onzer jonge visschers, door tusschenkomst der openbare besturen aangemoedigd en mogelijk gemaakt worde.

Dit zou kunnen gedaan worden bij middel van *leerbeurzen aan de stuurlieden, die een jongen aan boord nemen*. Niet eene leerbeurs, zooals tegenwoordig van 50 of van 100 fr., maar ten bedrage eener som welke de stuurman behoorlijk voor zijne moeite en verlet vergoeden zou.

Deze leerbeurzen, zouden, bij het afleggen der hiervoren aangehaalde leerproeven, kunnen verleend worden.

De 3^e periode van den leertijd zou aanvangen na dat de jongen zijn bekwaamheidsdiploma van matroos heeft ontvangen. Gansch dien leertijd zou *op zee* kunnen doorgebracht worden, behalve dat een *vrije stuurmansleergang* in iedere visschersplaats zou ingericht worden, waar deze die zulks begeeren, hunne zee-kennissen, in vooruitzicht van het stuurmansexamen, zouden kunnen herhalen en volledigen.

Deze derde periode zou minstens *drie jaar* moeten duren, en het bekwaamheidsexamen van stuurman zou ten laatste binst den militairen diensttijd moeten afgelegd worden.

Nadat de matroos het bekwaamheidsgetuigschrift heeft bekomen, zou hij nog gedurende minstens drie jaar als onderstuurman moeten varen.

Om het bekwaamheidsexamen van stuurman af te leggen, zou de jonge visscher niet meer verplicht worden zich daartoe naar Oostende te begeven.

Even als nu gedaan wordt voor de leerproeven der scheepjongens zou telken jare, in *elke visschersplaats* een keurraad zetelen tot het afnemen van het stuurmansexamen.

Onnoodig erbij te voegen dat in alle visschersscholen een *eenvormig* programma zoude moeten gevolgd worden, en dat deze van al het noodig materiaal, zooals donkey, motor, boot, enz., zouden moeten voorzien zijn.

Verder zouden de leeraars der visscherscholen, zowel deze met het praktisch als met het theoretisch onderricht gelast, behoorlijk moeten vergoed worden, en op een behoorlijk rustgeld mogen aanspraak maken, wat voor de eerste soort vooral tegenwoordig veelal te wenschen over laat.

Bijlage II

NOTE.

La lecture de l'exposé de l'honorable M. de Gheldere appelle les observations suivantes :

La question du recrutement des mousses de la pêche fait, depuis le commencement de cette année, l'objet des préoccupations constantes de la Commission Royale de Pêche maritime et les résolutions suivantes ont été adoptées au cours de diverses réunions de cet organisme :

1^o) nécessité de la préparation d'un projet de loi prévoyant l'obligation pour tout bâtiment de pêche (dans le sens de l'art. 1^{er} du Livre II, Titre premier du Code) d'embarquer un prorata d'apprentis, mousses ou matelots auxiliaires, lorsque de tels éléments sont disponibles ;

2^o) reconstitution, à l'intervention de l'Etat, d'une école flottante pour apprentis de pont et de machine, semblable à celle qui existait avant la guerre et instauration à bord d'un régime préparant spécialement ses pensionnaires à la profession de pêcheur ;

3^o) recrutement, en dehors du milieu habituel, des éléments à destiner et préparer à la pêche, dans l'intérieur du pays et notamment parmi certains éléments moralement abandonnés ;

4^o) primes d'encouragement à la pêche (patrons et apprentis) à élever proportionnellement à la dévalorisation de nos devises monétaires ;

5^o) avantages à accorder aux jeunes gens se destinant à la pêche en ce qui concerne l'exécution de la période de service militaire.

Ces vœux ont été transmis au pouvoirs publics ; certains d'entre eux ont reçu un commencement d'exécution ; d'autres font l'objet de l'étude plus approfondie de la Commission Royale ou de l'examen des organismes compétents.

On ne peut pas raisonnablement soutenir que les pouvoirs publics se sont désintéressés du sort du pêcheur de nos

côtes ; certes, bien des reformes sociales s'imposent dans ce demaine comme dans bien d'autres de notre activité nationale, mais il faut reconnaître que le Gouvernement n'a jamais refusé son appui à cette partie de la population ouvrière de nos côtes.

Le parlement vient de voter l'extension en faveur des sinistrés de la pêche de la loi prévoyant le droit aux dommages de guerre.

Grâce à l'initiative et à la persévérante activité de la Commission Provinciale de Pêche maritime, l'assurance des voiliers à la pêche va pouvoir bientôt, largement subsidiée par l'Etat et par la Province, entrer en fonctionnement ; les autres institutions, telles que le crédit à la pêche qui en sont les corollaires, se créeront à sa suite.

L'Etat subsidie toutes les écoles de pêche existant jusque dans les plus petites communes de la côte, où se poursuit l'enseignement professionnel. Une section de la pêche est prévue dans l'organisation des écoles officielles ; les cours y sont donnés gratuitement aux pêcheurs désireux d'obtenir un brevet de capacité et des bourses sont allouées aux élèves répondant à certaines conditions. Il vient dans cet ordre d'idée d'être créé des certificats d'élève-patron pêcheur et machiniste.

Quelles que soient les difficultés que rencontrent les jeunes gens qui désireraient, à leur sortie des écoles, trouver un embarquement comme mousse ou novice à bord d'un bateau de pêche, à des conditions rémunératrices, il est difficile d'envisager l'éventualité de l'intervention de l'Etat dans la question des charges en résultant, soit sous la forme de bourses ou sous toute autre modalité.

La pêche vient de traverser une crise certes sensible, mais il faut reconnaître qu'elle s'en remet petit à petit, le chiffre des réalisations des prises marquant des progrès assez considérables. Les réformes sociales aidant, le sort du pêcheur s'améliore incontestablement.

Mais il ne faut pas qu'il perde de vue le vieux principe : " Aide toi, le... Gouvernement t'aidera „. Il est difficilement admissible que des gens raisonnables, groupés en unions professionnelles, ne se rendent pas compte de la nécessité vitale pour eux, pour leur assurer leur plus proche avenir, de s'imposer le sacrifice de l'entretien d'un apprenti qui, s'il ne représente qu'une bouche inutile au cours des 2 ou 3 premières semaines, leur rend rapidement des services, dès qu'il s'est un peu trempé dans le milieu. Il est certain que cette situation finira par se régler automatiquement, au détriment des inté-

ressés, le jour où ceux qui formaient leurs équipages se seront établis patrons eux-mêmes : il faudra bien qu'ils embarquent alors des apprentis au lieu d'un et alors le rendement de l'exploitation en pâtira.

Le rôle du Gouvernement doit s'arrêter à des mesures générales d'encouragement, de protection, de propagande, de préparation aux carrières ; il ne peut s'étendre à l'allocation directe de subsides à des entreprises privées.

Le chef d'une exploitation de pêche qui se soustrait à l'obligation élémentaire d'assurer l'avenir de son entreprise en se préparant des collaborateurs, s'engage de parti pris dans la voie du suicide. Il importe que les leaders de nos pêcheurs leur fassent comprendre cela.

La question de l'unification des programmes d'enseignement dans les écoles libres de la côte est également inscrite à l'ordre du jour de la Commission Royale de Pêche, et son Bureau tient à la disposition de la Commission Provinciale les extraits de ses procès-verbaux relatant les discussions en séances plénières, et au sein du comité chargé de l'étude de la question.

Il a été à cet égard reconnu nécessaire, en tout premier lieu, de procéder à la mise à jour d'un épitome du pêcheur se présentant sous la forme d'un questionnaire. Cet épitome existait déjà avant la guerre sous la forme de l' " Iets over Zeevaart „ de M. l'aumônier Pype de la Marine de l'Etat. L'honorable auteur travaille activement encore en ce moment à refondre cette œuvre utile et à en faire non seulement le vade mecum de l'élève-mousse, mais également celui de l'élève patron, et même dans certains cas le guide du professeur de l'école libre de pêche.

M. De Vlieger d'autrepart, directeur des écoles communales de Heyst sur Mer, a transmis à l'Administration Centrale de la Marine un projet de programme d'enseignement dans les écoles de pêche, très intéressant. Chacun des chapitres de cet ouvrage est suivi d'un questionnaire, de sorte que le but d'en faire un livre d'étude pratique et complet est en même temps réalisé.

L'idéal consisterait à voir les énergies et les connaissances approfondies de ces deux grands amis du pêcheur s'unir, pour la production de cet épitome modernisé du pêcheur, qui travaillera plus les imaginations des jeunes écoliers entre les mains desquel il sera placé, que bien d'autres modes d'encouragement ou de propagande, et réalisera automatiquement l'unification désirée d'un programme d'enseignement.

Le Gouvernement assumerait volontiers les charges de l'édi-

tion, soit en garantissant l'achat d'un nombre voulu d'exemplaires, soit en se chargeant entièrement à ses frais de la publication de l'ouvrage.

*Le Délégué de l'Administration Centrale
de la Marine.*

Bijlage III

**Zeevaart en Zeevisscherij in het Onderwijs
van den 4ⁿ Graad der Lagere Scholen
der Kuststreek.**

I. — ZEDELIJKE OPVOEDING.

1^e Jaar.

Het Zeemansleven: zijn aangenaamheden en voorrechten. Hoogachting voor het aartsvaarderlijk bedrijf. — Plichten en rechten aan boord. — Eerbied voor elkander.

2^e Jaar.

Ondernemingsgeest aanvuren. — Moed, wilskracht en volherding aankweeken. — Wederzijdscherechten en plichten van reeder en stuurman, van stuurman en volk: monsterrol.

II. — STAATSBURGERLIJKE OPVOEDING.

Politie op zee. — Kruisers. — Waterschout. — Plichten der zeelieden jegens kruisers en waterschout.

Plichten bij aanvaring, bij toegebrachte schade aan haringvaarders, bij het ophalen van telegraafkabels.

Plichten bij het opvisschen of aan strand vinden van koopwaren, vischtuig, lijken, enz. Begrippen van socialen en economischen aard: Maatschappijen van vooruitzicht en samenwerking, scheepshypotheek, bootsverzekering.

III. — LICHAMELIJKE OPVOEDING EN GEZONDHEIDSLEER.

Wijze van zich te verharderen tegen afwisseling van luchtgesteldheid en weder. — Gezondheidsvoorwaarden van het vaartuig: netheid, verluchting.

Reinheid van het lichaam. — Gevaar van natte kleederen. — Zwemmen.

Eerste zorgen bij ongeval aan boord: kwetsuren, verwonding, doove slag, verbranding, bloedspuwen, vergiftige steken. — Verband leggen. — Eerste zorgen aan drenkeling. — Hulp vragen aan kruisers: seinen en contraseinen.

Gebruik van medecijnenkast.

IV. — MOEDERTAAL.

a. — *Spreekoefeningen en Opstellen:*

Woorden en zegswijzen het zeevolk eigen. — Beschrijving van het gewoon visschersvaartuig. — Verhalen uit het zeemans- en het zeevisschersbedrijf.

Aanvraag van meetbrief, eigendomstitel, tot het plaatsen van donkey of motor aan boord.

Beschrijving van zeilen, want, ankers, vischtuig, enz. Beroepsgeschriften; scheepsinventaris.

Verslag van aanvaring; van overlijden aan boord.

b. — *Lezen en Opzeggen:*

Teksten met het doel de hoogachting voor het zeemansbedrijf in te planten; de zee, hare uitgestrektheid en diepte, haar nut, hare voortbrengselen en hare wonderen te doen kennen.

Teksten in verband met hetgeen de leerlingen op de kust of in de havens of op zee waargenomen hebben.

Schrijvers die de zee beschreven of bezongen hebben.

V. — TWEEDE TAAL.

Fransche benamingen (in voorkomend geval ook Engelsche) van eenige der 'bijzonderste vischsoorten, van het scheepsgrief en van zeetermen.

Lezen van Fransche en Engelsche zeekaarten.

VI. — REKENKUNDE. — STEELKUNDE.

Samenstellen en aftrekken van graden, minuten en seconden, — van gelijknamige en ongelijknamige lengten en breedten. Zeemijl of Engelsche mijl. — Knoop.

Vraagstukken over aandeel- en loonsberekening in het visschersleven.

Eenige vreemde maten en munten.

Berekenen der waarde (begrooting) van vaartuig, touwen, zeilen, korreboel, enz.

Oplossen van vraagstukken waarvan de gegevens verstrekt worden door het waarnemen van toestanden uit het practisch visschersleven: stuurmansrekening, veertien-daagsche verdeling, mijnbriefje, verzendingstarieven, enz.

VII. — MEETKUNDE & MEETKUNDIG TEEKENEN.

Schetsen en teekenen van voorwerpen en tuig aan boord gebruikt of met het zeemansleven in betrekking.

VII. — KUNSTTEEKENEN.

Teekenen van kleine versieringen aan vaartuigen of op sommige deelen van het vaartuig gebracht.

Teekenen van visschen en zeevieren (planten en zoöphyten).

VIII. — NATUURWETENSCHAPPEN.

a. — *Natuurkunde.*

De krachten: Hefboom (toepassingen aan boord). — Blokken: vaste en losse blokken: gebruik aan boord).

Stoomkracht: de donkey: gebruik en voorzorgen; — jaarlijksch onderzoek. Practische behandeling van donkey.

Windas en kaapstander: soorten, gebruik.

Electriciteit; motor: soorten en gebruik. Pract. behandeling. Telegraaf en telefoon (telegraafkabels in zee).

b. — *Weerkunde.*

De lucht: dampkring en luchtdrukking.

De barometer en de vochtmeter.

De warmtemeter.

Winden en stormen: invloed op zeilen en romp van 't vaartuig; id. op 't water.

Stormsignalen: bij dage, bij nachte.

c. — *Dierenleer.*

De visschen en de werve-
looze dieren (meer uitgebreide
studie.)

Zeewieren.

Bewaren van visch.

Beschermen van kleine
visch.

Kleinste visch aan wal te
brengen.

De visschen: levenswijze en
bijzonderheden. Voedende
waarde.

Waar en wanneer meest
gevangen.

Voorzorgen voor de visch
aan boord en tot het verzenden
van de visch.

X. — **BEDRIJFSLEER.**

Het vaartuig: soorten, hoe-
danigheden en gebreken.

Daartoe gebruikte stoffen.
Ton en tonmaat. Registerton.

Onderhoud van het vaartuig:
onderzoek. — Het vischtuig.

Het tuig aan boord; het
lood: soorten, nut en gebruik;
de log: soorten, nut en ge-
bruik;

lichten en ankers: soorten,
nut en gebruik;

fluiters, tuiters en bel: soor-
ten, nut en gebruik.

Voornaamste zeewetten en
reglementen nopens:

de territoriale wateren, het
in- en uitvoeren der havens, de
haringvaarders, het blauwen of
smokkelen, den handel op zee.

Boeien, lichten en uitliggers
en aan zee: soorten, nut.

Deelen van vaas- en visch-
tuig. Waaruit vervaardigd:
goede en slechte hoedanig-
heden der gebruikte mate-
rialen.

Voornaamste zeewetten en
reglementen nopens:

mist en stormsignalen; licht-
en geluidseinen.

Bijzonderste koersverorde-
ningen.

Houden van scheepsinven-
taris.

Uitstapjes en bezoeken aan
de verschillende visschersha-
vens bij het in- en het uitva-
ren des visschers. Bezoek aan
een of meer visschersvaar-
tuigen.

XI. — **HANDEL EN STAATHUISSHOUDKUNDE.**

De verscheidene handelsschri-
ften in betrekking tot scheeps-
bouw en vischnijverheid.

Verzenden van visch: tarie-
ven, vrachtbrief. — Plaatsen
waar eene vischmijn bestaat,
of waar eene zoude kunnen in-
gericht worden. — Postcheck-
rekening.

Visschershavens. — Visch-
mijnen: in- en uitvoer van
visch. — Wijze van verkoop:
mijnbriefje.

Vischhandel: oefeningen en
vraagstukken over productie
en verbruik.

Houden van scheepjournal
met inkomsten en uitgaven.

XII. — GESCHIEDENIS.

Bewoners der kuststreken.
— Vorsten die de vischnijverheid beschermd en bevorderd hebben. — Het zeemansleven.

Progressieve ontwikkeling der Vlaamsche zeevisscherij: aangewende middelen, bekomen uitslagen.

XIII. — AARDRIJKSKUNDE.

a. — *Cosmographie.*

De aarde: algemeenheden. Vorm (bewijzen) stand, samenstelling, oppervlakte, omtrek en verdeeling: evenaar en polen.

Grootgronden; lengtecirkels: soorten, getal en afstand.

Kleinronden: keerkringen en poolcirkels; breedtecirkels: soorten, getal en afstand.

Lengte en breedte: sterrekundige ligging.

Klimaat.

De hemelbol. — Sterren en sterrenbeelden: Noordster.

Bewegingen der aarde: a) omdraaiing: dag en nacht; ware- en burgerlijke tijd; tijd aan boord.

b) omwenteling: jaar en jaargetijden. — Schrikkeljaar.

De zon: schijnbare beweging; orienteering.

De maan: schijngestalten; ebbe en vloed. — Zons- en maansverduistering. — Tij en stroom. — Berekening der tij: richting en snelheid. — Snelheid der vaart.

b. — *De Zeekaart (Engelsche).*

1. — *Algemeenheden.*

Belgische kust: lengte, havens, visschersplaatsen, havenletter.

Lengte- en breedtelijnen op de zeekaart; lengte- en breedteschaal.

Grenzen der Noordzee. — Bijzondere vreemde havens op de Noordzee.

Belgische postbooten: ken-teekens.

2. — *Kaart lezen.*

Verschillige plaatsen, banken, boeien, vuren, uitliggers, wrakken met hunne lengte en breedte aanduiden. — Een punt aanduiden, waarvan lengte en breedte gegeven zijn.

Ankergronden en vischgronden (leggen). — Scherpe gronden. — Soorten van grond en diepten. (Doorsnede der zee: Oostende-Dover).

Havengetal: berekenen van hoog en laag water met volle en nieuwe maan. — Rijzing en daling van 't water bij springen kranktij.

3. — Kompasroozen en Kompas

Kompasroozen op de kaart :
nut en gebruik.

Kennis en verdeling van het
kompas : streken en graden. —
Waar Noorden, magnetiek N.
en kompas N.

Variatie, deviatie en miswij-
zing.

Soorten van kompassen.

Koers van 't vaartuig : ware-
magnetische en kompas koers.

Koers met drift: hoe deze be-
rekend.

De variatie op de verschillende
plaatsen der zee kaart lezen.

4. — Kaart Passen. Gebruik van Pleischaal en Passen.

Afstandpassen tusschen twee
gegevene punten. — Richting
zoeken naar een punt, uit een
punt, (enkele peiling).

Puntzoeken als men het afge-
varen punt, de richting en de
afstand kent.

Ligging van banken, boeien,
vuren, uitliggers, waaktes,
passen.

Een gegeven enkelvoudige
of samengestelde (keppel)
koersen passen. — Krulpeiling
passen. — Dracht der vuren
berekenen.

c. — Aardrijkskunde van de gansche wereld.

Plaatsen en zeeën waar door
de Belgische visschers gevischt
wordt. — Reisweg.

Eenige groote zeevaartlijnen
die in Zeebrugge, in Antwer-
pen of in Oostende landen:
Verkenningsteekens.

XIV. — HANDENARBEID.

Netten breien : vlaamsche
en engelsche steek.

Eenvoudige knopen en split-
singen.

H. PYPE.

C. DEVLIEGHER.

L. BOEHME.

Bijlage IV.

**Rapport sur l'obligation qui incomberait à la
Compagnie des Installations Maritimes de Bruges
d'organiser un service de remorquage et d'as-
sistance maritime.**

Le 13 avril 1922, la Commission de Pêche Maritime de la Flandre Occidentale demande au Ministre de la Marine d'organiser un service de remorquage à Zee-Brugge.

Le 4 mai, réponse du Ministre, qui regrette de ne pouvoir instituer ce service, et dit que l'organisation du remorquage incombe à la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges, concessionnaire du port, en vertu des clauses de son contrat de concession, dans le cas où ce service paraîtrait utile ou indispensable.

La lettre du 13 avril et celle du 4 mai nous ont été communiquées le 28 juin par la Commission de Pêche Maritime, qui nous prie de donner suite, le plus promptement possible, à sa demande.

Déjà en 1912, M. Piens, Ingénieur Principal des Ponts et Chaussées, Service Spécial de la Côte, nous avait informé par sa lettre du 3 avril que d'après M. le Ministre des Travaux Publics, le remorquage et le halage sur le canal sont imposés tacitement à la Compagnie par l'art. 49 du cahier des charges de la concession.

Le 20 avril 1912 nous avons, dans une réponse à M. Piens, fait nos réserves quant à son interprétation de l'art. 49.

Les mises en demeure d'organiser le remorquage, qui nous ont été adressées en 1912 et en 1922, l'ont été chaque fois à la suite d'un sinistre maritime, où l'absence d'un service régulier d'assistance a eu des conséquences fâcheuses. Des bateaux s'étant trouvés en détresse devant Zee-Brugge, il n'a pu leur être porté qu'une assistance insuffisante en 1912 et, en 1922, rien n'a pu être tenté ; deux bateaux de pêche se sont perdus en vue du port.

Le besoin d'un service d'assistance et de sauvetage se fait donc vivement sentir, comme il résulte des lettres et des faits rappelés ci-dessus. L'Etat, mis en demeure de l'organiser, en décline l'obligation et la rejette sur la C^{ie} des I. M. B., à qui, selon lui, elle incomberait en vertu de l'art. 49 du cahier des charges.

Il est nécessaire que nous établissions vis-à-vis de l'Etat et de la Commission de pêche maritime, si cette prétention est justifiée et en quoi consiste le service d'assistance et de sauvetage.

Volontairement ou non, les requêtes qui sont adressées ne précisent pas la portée de l'obligation qui est supposée la nôtre. On y parle de l'organisation d'un "service de remorquage"; mais il résulte des circonstances qu'on entend par là un service comprenant aussi "l'assistance maritime". Il semble même que ce second point est le plus spécialement visé, car dans les deux cas où notre intervention a été réclamée, ce fut à la suite de faits qui ont mis en évidence la carence d'un service d'assistance, plutôt que de remorquage.

Si ces deux opérations ont quelque chose de commun et sont en général effectuées par le même personnel et en moyen des mêmes engins, il importe cependant de les distinguer.

Dans la pratique maritime, comme nous nous en sommes assurés en consultant les sources compétentes, on définit le remorquage comme consistant à prendre à la traîne un corps flottant qui se trouve en sécurité, et après avoir parcouru une certaine distance avec l'objet remorqué, à l'amener à un point d'amarrage où il est encore en sécurité.

L'assistance consiste à prendre à la traîne un corps flottant qui est en dérive et à la merci des éléments, et à l'amener à un endroit où il est en sécurité.

L'assistance prêtée à un navire en détresse s'appelle encore sauvetage quand cette détresse est extrême et que l'assistance a surtout pour objet de sauver des vies humaines, ou quand il s'agit d'amener en lieu sûr un corps flottant ou même ayant cessé de flotter, abandonné par son équipage. Il y aurait donc cette différence entre le sauvetage et l'assistance: le sauvetage ne comporte aucune collaboration utile de la part de ceux qui en sont l'objet, tandis que dans l'assistance, l'assisté joint ses efforts à ceux de l'assistant.

Au point de vue qui nous occupe, on peut confondre l'assistance et le sauvetage, et définir le service dont l'institution est réclamée à Zee-Brugge, un service de remorquage et d'assistance maritimes.

Il est évident que l'assistance-sauvetage, que nous appelons simplement assistance, comporte un matériel plus puissant et plus coûteux, des prestations personnelles et des risques plus grands que le simple remorquage. Elle est appelée à s'accomplir dans des conditions qui ne peuvent pas être prévues d'avance. Elle dépend du jeu incertain des éléments. Elle peut être requise le jour, la nuit, avec plus ou moins d'urgence, pour des objets plus ou moins précieux, dans des circonstances climatériques plus ou moins favorables; elle doit donc disposer de moyens maximum en engins et en énergie et habileté humaines, pour être à même de faire face à tous les besoins qui pourraient surgir. Le remorquage, opération qui s'accomplit dans des conditions normales et

connues d'avance, n'a pas ce caractère. Il est bien plus apte à faire l'objet de contrats ou de prévisions où il entre peu d'incertain.

On conçoit bien mieux un contrat ou un service régulier de remorquage, qu'un contrat ou un service d'assistance ; et ce n'est pas la même chose qu'une obligation de remorquage et une obligation d'assistance.

Il était nécessaire de rappeler cette distinction avant d'examiner quelles obligations peuvent naître à cet égard à l'application de l'art. 49.

Le texte de son alinéa 1^{er}, invoqué en l'espèce, est le suivant :

« La société concessionnaire nommera à son choix exclusif » les agents qu'elle emploiera pour l'entretien, pour le pilotage, le halage et le remorquage sur le canal, pour la manœuvre des engins, des portes et des ponts, et pour la perception des taxes ».

On pourrait à la rigueur soutenir, en s'appuyant sur ce texte, que le « remorquage dans le canal » nous incombe. « A la rigueur », parce que ce ne serait qu'une obligation *implicite* ; aucun autre texte ne l'énonce.

On ne pourrait pas soutenir la même chose en ce qui concerne l'assistance, car l'assistance supposerait une aggravation de charge qui ne pourrait résulter que d'un texte positif ; elle ne peut être tacitement convenue, ni se déduire d'une interprétation tacite.

D'ailleurs, qu'il s'agisse d'assistance ou de remorquage, il suffit de lire l'art. 49 pour constater que son objet principal est autre que de nous imposer une obligation quelconque ; au contraire, il nous réserve un droit. Il dispose que nous avons le droit de choisir nous mêmes les agents de nos services intérieurs. Accessoirement, et à titre d'exemple, il énumère quelques-uns de ces services, ceux qui théoriquement et à première vue peuvent exister dans un port ; il est inadmissible que de cette énumération résulte l'obligation implicite d'organiser tous les services qu'elle comprend. A ce compte, par voie d'interprétation, nous devrions aussi organiser le pilotage en mer, qui est évidemment un service public, organisé par l'Etat.

Les services que l'article a en vue sont les services intérieurs du port. Lui faire dire que nous recevons d'autres missions empiétant sur le domaine de l'Etat serait forcer son sens, extension d'autant plus inadmissible que la matière est assez importante pour faire l'objet d'une clause distincte, et celle-ci n'existe nulle part.

Il y a plus : l'art. 49, dit, et non tacitement cette fois, qu'il s'agit de halage et de remorquage *dans le canal*, et cela exclut le devoir d'assistance maritime.

Cette manière de voir est confirmée par un jugement du tribunal de commerce de Bruges, rendu dans l'affaire de l'assistance prêtée à M. DELOOR (jugement du 6 février 1918, confirmé par la Cour d'appel de Gand le 1^{er} mai 1919).

Ce jugement porte notamment * que la Compagnie des I. M. B. s'engage à supporter tous les frais, toutes les charges à résulter de ses obligations de construction et d'entretien des ports, à l'exception des services publics incombant à l'Etat ou à la Commune; que tant que l'Etat n'aura pas organisé un service public de sauvetage et d'assistance à Zee-Brugge, comme il l'a fait pour Ostende et Nieuport, il n'y aura au port de Zee-Brugge qu'un simple service de remorquage sans caractère officiel, organisé par la Compagnie de son initiative privée... »

La distinction entre sauvetage, assistance et simple remorquage est encore affirmée dans un arrêt de la Cour de Bruxelles (fait dans Beltjens, Droit commercial, t. IV, p. 554) du 18 janvier 1920.

D'après cet arrêt, il faut appeler *sauvetage*, la reprise d'un navire en détresse, ayant échappé à l'action de son équipage, ou abandonné;

assistance, l'aide prêtée en dehors de ces cas, lorsqu'un navire en danger est secouru;

remorquage, le service rendu quand il n'y a ni détresse ni embarras grave.

Nous basant sur ces considérations, nous ne reconnaissons pas l'obligation, qu'on voudrait nous imposer, d'organiser l'assistance maritime, par le motif que dans les lois et les conventions qui nous régissent, il n'y a pas de texte positif qui la prononce à notre charge.

C'est un service onéreux que nous n'avons pu nous engager implicitement à prester.

Il ne peut en effet être question pour nous, quels que soient les tarifs qu'on appliquerait, d'en retirer un bénéfice.

Nous avons un remorqueur que nous mettons de notre plein gré à la disposition des armements, contre rémunération, quand il est libre, pour le simple remorquage; il nous est arrivé, en 1912, de l'employer à une opération d'assistance, comme il pourrait nous arriver de le faire encore, pour secourir un navire en perdition. Mais nous le ferions librement, avec les moyens dont nous disposons. Ces moyens ne comportent pas un remorqueur de grande puissance, capable de porter assistance aux navires en détresse au large.

On peut se rendre compte de ce que coûterait une station d'assistance et de sauvetage, par le fait que le modeste remorqueur de la Compagnie nous coûte, en personnel seulement, 3675.00 francs par mois; les recettes depuis qu'il est en service (début mai 1922) se sont élevées à 400 francs en mai et 700 francs en juin.

Dira-t-on qu'une assistance exceptionnelle peut donner lieu à une rémunération assez élevée pour couvrir en une fois les frais d'une longue période d'inactivité?

Il ne faut pas compter sur des aubaines de cette sorte. Notre expérience nous montre que deux fois en dix ans des navires se sont trouvés avoir besoin d'assistance en vue de notre port. Dans le premier cas, celui de M. DECLOEDT en 1912, il nous a été alloué par le tribunal une indemnité de 5000 francs; un matelot faisant partie de notre personnel avait péri au cours de l'opération, ce qui montre qu'elle n'était pas sans difficulté ni sans danger.

La rémunération de l'assistance est fixée par le juge selon les circonstances, en prenant pour base en première ligne le succès obtenu et les prestations fournies par les sauveteurs; la valeur de l'objet sauvé ne vient qu'en seconde ligne.

On doit en conclure que les frais d'un service permanent, qui aurait principalement pour objet l'assistance, ne seraient pas couverts par les primes obtenues en cas d'assistance. Le sauvetage même d'un milliardaire ne serait pas, de par la loi, plus rémunérateur que celui d'un bœuf ou d'un chien, car il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées.

S'il y a lieu d'appeler à l'existence une organisation d'assistance et de sauvetage, c'est l'Etat et non notre Compagnie qui est compétent pour prendre les mesures nécessaires. C'est un service public. Les textes légaux et la pratique suivie par l'Etat lui-même le démontrent.

Nous sommes les premiers à reconnaître qu'il serait très utile d'avoir à Zee-Brugge une station de remorquage et d'assistance, outillée de manière à pouvoir porter un secours efficace à des bateaux qui se trouveraient en perdition, c.-à-d. disposant d'un remorqueur de 1000 chevaux, d'un ou deux remorqueurs de puissance moindre, des engins de secours nécessaires, et d'un personnel spécial toujours sous les armes et prêt à fournir à toute réquisition *remorquage* et *assistance*. Toutefois, il n'entre pas dans les intentions de la Direction générale de la Marine de recommander au Gouvernement l'institution d'un tel organisme.

Les stations de sauvetage entretenues par l'Etat sur notre littoral n'ont pas cette importance. Toutes ont pour objet principal le sauvetage des vies humaines, et sont munies à cet effet de canots à moteur et d'engins tels que bouées, etc.; à Ostende, un "service de la remorque", réglé par un arrêté royal du 17 juillet 1884, a reçu un peu plus de développement et a pour objet:

1^o) De donner la remorque ordinaire à tous les navires sur le littoral de la Flandre.

2^o) De porter secours aux bâtiments échoués ou en détresse

dans la partie de la rade d'Oostende la plus voisine du chenal.

Ce service comporte actuellement un remorqueur ; avant la guerre, il s'en trouvait un aussi à Blankenberghe, qui avait pour objet principal d'aider à la sortie et à l'entrée les bateaux pêcheurs.

Les autres stations de sauvetage, ayant pour but de sauver la vie à des personnes en danger, mais non-organisées pour sauver des navires et des cargaisons, ont leur siège à La Panne, Nieuport (Est et Ouest du chenal), Wenduynne et Zee-Brugge.

Quand l'assistance est prêtée à des navires en détresse par un remorqueur de grande puissance, ce n'est jamais par un remorqueur qui n'aurait que cela à faire, mais par un remorqueur attaché à un port pour faire le remorquage normal, en dehors des cas de détresse. Des stations de pure assistance-sauvetage n'existent nulle part, ni en Belgique ni à l'étranger, si ce n'est en vue du sauvetage des vies humaines.

Les remorqueurs de grande puissance, qui existent dans certains ports appartiennent en général à des entreprises privées, qui les exploitent en les donnant en location aux armateurs.

Il est évident que ces entreprises ne peuvent prospérer qu'à condition de trouver une clientèle suffisante, et qu'elles doivent donner la préférence, pour en faire leur point d'attache, à un port fréquenté.

Remarquons que l'obligation d'organiser l'assistance aux navires en détresse n'existe en vertu de la loi à charge de personne, fût-ce l'Etat ou une administration publique ou privée.

Le seul texte qui impose une obligations d'assistance, l'art. 265 du code de commerce (modifié par la loi du 12 août 1911), ne vise que le sauvetage des personnes en danger de se perdre en mer, par un capitaine qui se trouverait fortuitement sur les lieux.

A cette réserve près, on peut dire qu'il n'existe pas d'obligation d'assistance.

Comme conclusion, nous estimons que l'art. 49 du cahier des charges, ni aucun autre texte n'impose à notre Compagnie l'obligation d'organiser un service de remorquage et d'assistance maritime. Elle demeure libre de faire à cet égard ce qui lui semble répondre le mieux à ses intérêts.

Il serait à coup sûr désirable de voir le service de remorquage plus puissamment outillé qu'il ne l'est actuellement ; mais pour le faire, il faudrait assumer une charge qui ne répondrait pas à l'intérêt en jeu.

Compagnie des Installations maritimes de Bruges.

STATISTISCHE TABELLEN.

	Bladz
Tabel I. Indeeling der <i>gedekte zeilsloepen</i> , ingevolge de nettotonmaat en de bijgevoegde drijfkracht	12-13
— II. Indeeling der <i>stoomvisschloepen</i> ingevolge de nettotonmaat	14
— III. <i>Opene en halfgedekte</i> visschersvaartuigen met aanduiding van het getal opvarenden	15
— IV. Samenstelling der visschersvloot ingevolge de drijfkracht	16
— V. Indeeling der <i>gedekté platbodems</i> , ingevolge de nettotonmaat	17
— VI. Algemeene indeeling der vaartuigen (opene en gedekte) ingevolge de bemanning	18
— VII. Ondernemingen ahangende van eene handelsvennootschap.	19
— VIII. Belgische vaartuigen die in 1913 in de Westerschelde gevischt hebben, bij toepassing der artikelen 6-11 der overeenkomst van 's Gravenhage	20
— IX. Indeeling der vaartuigen ingevolge het <i>bedrijf en de stuwkracht</i>	21
— X. Indeeling van het personeel der <i>gedekte zeilsloepen</i> ingevolge de nettotonmaat der sloep	23
— XI. Samenstelling van het Belgisch visscherspersoneel der <i>gedekte</i> vaartuigen (stoom en zeil).	27
— XII. Indeeling van het personeel der <i>stoomvisschloepen</i> , ingevolge de nettotonmaat der vaartuigen	28-29
— XIII. De voortbrengst der <i>stoomvisscherij</i> te Oostende 1907-1922	33
— XIV. De voortbrengst der <i>Belgische zeilsloepen</i> , ingevolge den verkoop in de mijnen van Oostende, Blankenberghe en Nieupoort (1907-1922)	34
— XV. De voortbrengst der <i>Belgische visschersvloot</i> , ingevolge den verkoop in de kustmijnen (1907-1922)	35
— XVI. De verkoop in de vischmijn te Oostende in 1922	36-37
— XVII. De voortbrengst der Belgische zeilsloepen per aanleghaven, ingevolge den verkoop in de kustmijnen in 1922	38
— XVIII. De vischverkoop in de voornaamste gemeentemijnen van België (1909-1922).	44-45
— XIX. De vischverzending naar de Brusselsche mijn 1908-1922	46-47

	Pag.
Tabel XX. Opgave der voornaamste vischsoorten verkocht in de vischmijn te Brussel (1911-1922)	60-69
XXI. De verkoop van vreemde visch in de Oostende- sche vischmijn (1909-1922)	60
XXII. Staat van den verkoop van visch in de Ant- werpsche mijn (1911-1922)	61
XXIII. De Belgische vischhandel in 1921. Invoer.	62
XXIV. id. id. id. Uitvoer en doorvoer	63
XXV. Hoeveelheid zeevisch in 1922 per spoor verzonden uit de kuststaties naar verbruikcentrums van het land en naar het binnenland.	64
XXVI. Aantal leerlingen in de visschersscholen (1906-1922)	64-65
XXVII. De uitslagen der examens voor het toekennen van leerbeurzen in de zeilvisserij (1903-1921)	66-67
XXVIII. Toestand der kas van vooruitzicht en hulp der visschers van Oostende (1912-1922)	68-69
XXIX. Werkzaamheid der vooruitzicht- en hulpkas der visschers van Oostende (1912-1922)	70-71
XXX. Toestand der hulp- en verzorgingskas voor visschers der gemeente De Panne (1912-1922)	72-73
XXXI. Toestand der hulpkas voor slachtoffers van zeeongevallen te Oostende (1912-1922).	74
XXXII. Werkzaamheid der hulpkas voor zeevisschers der gemeente Heyst a/Zee (1910-1922)	75
XXXIII. Hoeveelheid en waarde van de visch gelost in Engeland en het Land van Walis (1911-1921)	77
XXXIV. Aantal en tonmaat der vaartuigen van eerste klas, in de vaart in de verscheidene visscherijen van Engeland, het Land van Walis en het eiland Man (1911-1921)	78
XXXV. Aantal mannen en jongens regelmatig of tijdelijk gobezigd in het Vereenigd Koninkrijk, in de verscheidene visscherijen, in 1920	79
XXXVI. Hoeveelheid en waarde der visch gelost op de Schotsche kusten (1915-1921)	82-83
XXXVII. Ontwikkeling der Schotsche zeevisschersvloot van 1912 tot 1922.	84
XXXVIII. Ontwikkeling der Schotsche zeevisschersvloot van 1921 tot 1921 (vervolg)	85
XXXIX. De Fransche visschersvloot (1912-1918).	88
XI. Opbrengst de zeevisserij in Frankrijk. Visserij met vaartuig en visserij te voet (1914-1918)	89

INHOUDSTAFEL.

	Bladz.
Inleiding	3
Lijst der leden der Commissie van zeevisscherij	5
Verlag.	
I. De visscherij-ondernemingen en vaartuigen	6
II. Het visscherijpersoneel	22
III. De opbrengst der zeevisscherij	30
IV. De handel in zeevisch	39
V. Zeewerken ten behoeve der zeevisscherij	55
VI. Het beroepsonderwijs der zeevisschers	57
Het koninklijk werk van den IBIS.	57
Stedelijke Visschersschool van Oostende	58
Vrije Visschersschool van Oostende	59
id. id. id. De Panne	60
id. id. id. Heyst-aan-Zee	61
id. id. id. Blankenberghe	61
id. id. id. Coxyde	62
id. id. id. Nieupoort	63
id. id. id. Oostduinkerke	63
VII. De zeevisscherij in de naburige landen.	
Engeland	76
Schotland	80
Frankrijk	86
VIII. Verslagen en mededeelingen.	
Verlag der vergadering van 27 Oktober 1922	91
Verlag der vergadering van 17 November 1922.	96
Verlag der vergadering van 15 December 1922	100
Verlag der vergadering van 9 Februari 1923	102
Verlag der vergadering van 23 Februari 1923	107
Bijlage I.—Verlag van den Heer de Gheldere	112
Bijlage II. — Note de M. le délégué de l'administration centrale de la Marine	115
Bijlage III.—Zeevaart en zeevisscherij in het onderwijs van den 4 ⁿ graad der lagere scholen der kuststreek	118
Bijlage IV.—Rapport sur l'obligation qui incomberait à la Com- pagnie des Installations Maritimes de Bruges d'organiser un service de remorquage et d'assistance maritimes.	124
Aanduiding der statistische tabellen	131-132

