

307 P

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

Achtste Jaarverslag
DER
COMMISSIE
VOOR
ZEEVISSCHERIJ

1924

Prijs 4,00 Fr.



BRUGGE
DRUK. VERBEKE-LOYS
8, Wulfhagestraat, 8
1925.



1 P

307P

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

Achtste Jaarverslag
DER
COMMISSIE
VOOR
ZEEVISSCHERIJ

1924

Prijs 4,00 Fr.



BRUGGE
DRUK. VERBEKE-LOYS
8, Wulfhagestraat, 8
1925.



INLEIDING

Het achtste jaarverslag der Commissie werd opgevat in den zin zijner voorgaanden, en gesteund op de opgaven welwillend verschaft door de verscheidene besturen, die met de zeevischerij, op technisch economisch en maatschappelijk gebied, in betrekking zijn.

De heeren zeecommissarissen der kust hebben, zooals voorheen, een voornaam aandeel genomen in de samenstelling der statistische tabellen, betrekkelijk de vaartuigen en het personeel.

De opbrengst der visscherij met motorvaartuigen, kon voor de eerste maal, in haar geheel, in acht genomen worden.

Geen andere vooruitgang werd, in statistisch opzicht, verwezenlijkt. De behandeling der vischsoorten, in verband met hunne opbrengst in gewicht en waarde, en hunne herkomst, zal zoolang uitblijven, als er te dien einde geen doeltreffende maatregelen in de kustnijnen zullen genomen geweest zijn. Een begin van verwezenlijking werd in dien zin, door het gemeentebestuur van Blankenberghe volbracht; men mag verhoppen dat, naar gelang van den vooruitgang der aanzienlijke werken langs de kust, ten behoeve der zeevisscherij in gang of ontworpen, het belang dezer stof beter zal ingezien worden.

LIJST DER COMMISSIELEDEN.

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

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

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

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

H. d'Artois, lid der Bestendige Deputatie, te Iseghem.

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, te 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 betrekkelijk de zeevisscherij, te Oostende.

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

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

A. Blonde, kapitein ter visscherij, te Oostende.

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

VERSLAG

I. — De visscherijondernemingen en -vaartuigen.

In tegenstelling met hetgeen wij in de zeevaartlanden van noordwestelijk Europa opmerken, beleeft de Belgische visscherijnijverheid een tijdperk van opbeuring en vooruitgang.

Dit contrast valt voornamelijk in het oog ten opzichte van Engeland, Schotland en Holland. Als men uitziet naar een logische oorzaak van het verschijnsel, komt men dadelijk op de gedachte dat, meer dan welk ander bedrijf, de Belgische visscherij door de internationale handelstoestanden beheerscht wordt. Wij hebben steeds in de voorgaande verslagen nadruk op deze bijzonderheid gelegd, en de beteekenis ervan door juiste opgaven toegelicht. De uitkomsten van het huidig jaarverslag zijn een nieuwe bevestiging ervan, dat het Belgische afzetgebied, onnatuurlijk weliswaar, maar stellig, het oefenplein is waar de wedloop der visscherijondernemingen, die van Nieuwpoort tot Ymuiden, op de Noordzeekust gevestigd zijn, met wisselende kansen, bedreven wordt.

Thans zijn de kansen ten voordeele der Vlaamsche kust. De ontwaarding onzer munt maakt eene winstgevende bedrijvigheid der buitenlandsche verzenders op de Belgische markten steeds moeilijk; dit wordt door de Nederlandsche verslagen uitdrukkelijk vooruitgezet en door de Nederlandsche zoowel als de Belgische statistiek bewezen. Met het jaar 1924, is eene betrekkelijke vastheid in de wisselkoersnoteeringen ingetreden. De renten-

mark in Duitschland handhaafde zijn goudpeil en de Gulden, de Dollar en het Pond Sterling bleven in weinig schommelende onderlinge verhouding. Het is bijgevolg niet te verwonderen dat, in deze voorwaarden, het handelsinitiatief der Nederlandsche vischkooplieden zich met voorkeur toelagde op de herneming van aloude betrekkingen met landen, wier munttoestand op nieuw normaal geworden is, en dat de Belgische markten, ingezien de ondergeschikte betaalkracht van onzen frank, min belangstelling van hunnentwege genoten.

Dit is de uitlegging voor de schaarschheid aan visch, die gansch het jaar door in België gevoeld werd, van de hooge prijzen die er mede in verband staan, van de loonende en in omvang stijgende uitbating onzer reederijen.

Nu de aanbouw van nieuwe havens en inrichtingen langs onze kust, ingevolge de meest moderne bevindingen op visscherijgebied, een aanvang genomen heeft, en weldra tot zijne volle ontplooiing komen zal, is het van belang dit punt nog eens vast te stellen. Men kan eruit besluiten, dat de bloei dezer havens grootendeels zal afhangen, niet alleen van hunne eigenschappen, maar ook van de krachtdadigheid welke zal aan den dag gelegd worden, om hunne opbrengst in onze eigene provinciën, ten nadeele van den uitheemschen invoer te be- meesteren.

De ontwikkeling der vloot, waarop wij zoeven gewezen hebben, is bijzonderlijk merkwaardig, wat de visscherij met gedekte motor- en zeilvaartuigen aangaat, en staat merkelijk boven degene, voorgaandelijk voor 1922 vermeld. Het totaal ondernemingen en vaartuigen, alsook de tonnemaat hielden gelijken tred; de ondernemingen gingen van 239 tot 278 in getal, de vermeerdering is dus meer dan 12 t. h., tegen 6 t. h. in het voorgaande jaar; het aantal vaartuigen rees van 309 tot 349, dus met 13 t. h., tegen 6 t. h. in het voorgaande jaar: de tonnemaat versprong van 5286 T. tot 6006 T., (13 t. h.; 4,6 in 1922).

Zooals voorgaandelijk is het grootendeels aan Oostende en aan Heyst-Zeebrugge, dat deze uitslag te danken is.

Te Oostende, heerschte eene bedrijvigheid, zooals wij er nooit eene aangestipt hebben. Deze stad heeft, in het verslagjaar, niet min dan 30 vaartuigen, allen met den hulpmotor uitgerust, aangewonnen.

De haven van Zeebrugge herbergt thans eene tonnemaat van 1186 T., verschaft door 85 vaartuigen, waaronder 29 motorsloepen, van niet onaanzienlijk gehalte. Het is meer dan voldoende om aan de plaatselijke instellingen, zoodra zij, doeltreffend verbeterd en uitgebreid zijn, eene geleidelijke handelsontwikkeling te bezorgen.

Op de gansche westkust daarentegen heerscht verval; Coxyde en Oostduinkerke hebben, om zoo te zeggen, opgehouden op zeevisscherijgebied van tel te zijn. De Panne staat op denzelfden voet als verleden jaar, met eenige steeds mindere kustvaartuigen. Nieuipoort alleen heeft een vijftal vaartuigen aangeworven. Het veilig maken der haven van Nieuipoort, dat aanstaande is, kan alleen de westkust tot hare voormalige voortvarendheid terugbrengen.

De uitbreiding van den hulpmotor blijft steeds het feit dat, in het opzicht der kustvisscherij, de aandacht staande houdt. Verleden jaar, mochten wij 64 dergelijke schepen in de verscheidene reeksen aanduiden, tegen 18 in 1920. Thans staan wij reeds voor een indrukwekkend aantal van 129, meer dan het dubbel van 1923.

Het zal nogmaals niet van belang ontbloeit zijn deze ontwikkeling in te deelen op grondslag der tonnemaat der schepen. De hulpmotor komt thans in de sloepensoorten in de volgende verhouding te voorschijn :

— 5 T.	12 motorsloepen	25-40 T.	13 motorsloepen
5- 8 T.	23 »	40-50 T.	»
8-15 T.	19 »	50-60 T.	»
10-15 T.	30 »	60-70 T.	»
15-20 T.	18 »	70-90 T.	1 »
20-25 T.	11 »		

			129

De vooruitgang bestaat in al de soorten, maar valt bijzonderlijk in het oog wat de tonnemaat van 510 T. betreft, waar wij eene vermeerdering van 26 motorvaartuigen aantreffen, alsook die van 25450 T., waar de aangroei op 13 uitkomt. Daaruit blijkt dat men voor de aanstaande veralgemeening staat van de technische stuwkracht op de kustvisschersvaartuigen, veralgemeening die onvermijdelijk zal bespoedigd worden, door het tekort aan personeel. De visschers immers, om zeer verstaanbare redenen, betrachten, bij voorkeur, een monsterring op een aldus uitgerust schip, en maken het bestaan van het louter zeilschip steeds lastiger.

De eenige klacht, die men nopens de aanwending van den zeevaartmotor in de kustvisscherij, in de beroepsmiddelen, te hooren krijgt, worden ingegeven door eene vaak voorkomende onhandigheid der opvarenden, om het tuig met de vereischte vakkennis te behandelen. Het begin van het jaar 1924, was ten gevolge van de schielijk stijgende behoefte aan motordrijvers, bijzonderlijk door dergelijke klachten gekenmerkt, alsook door de talrijke misrekeningen en averijen op dit gebied aangestipt. De toestand verbeterde allengskens, naarmaat de ondervinding met de practijk toenam.

De zeilsloepen zonder mekanische kracht voorzien, en zelfs die met een stoomspil uitgerust, zien steeds hun aantal dalen. Men heeft nog slechts 70 zeilvaartuigen, tegen 79 in het voorgaande jaar, en 150 zeilsloepen met een stoomspil, tegen 166 in 1923.

De kustvisscherij met opene of half gedekte vaartuigen doorleeft eveneens een bestendigen afgang. Deze heeft, sedert 1919, niet opgehouden te bestaan, maar hij is, in 1924, met een uitzonderlijk ras tempo voortgegaan; het aantal vaartuigen viel van 275, in 1919, op 230, in 1923, en 210, in 1924. De eigenaars dezer laatsten waren, in 188 gevallen, een opvarende. Het is grootendeels te Blankenberghe, dat deze vorm van uithating zijn verlies ondergaan heeft.

Eene bemerking in denzelfden zin betreft de platbodems, die sedert onheugelijken tijd te Heyst gehuisvest zijn. Hun

aantal is, in de vijf laatste jaren, gedaald van 49 op 14. Hunne volledige uitsterfing is in een nakende toekomst te voorzien, en is een gevolg van den opgang van den zeevaartmotor en het ontstaan der haven van Zeebrugge.

Op de Westerschelde, zooals op de kust, is er verbetering te bespeuren. Het aantal opene en halfgedekte vaartuigen klom van 17 tot 23; de tonnemaat en het aantal visschers namen in verhouding toe.¹

Eene daadzaak, die in het oog valt, als men ze in verband brengt met de verruiming der kleinere vormen van uitbating, is de stilstand der visscherij met stoomvaartuigen te Oostende. Het aantal vaartuigen en de tonnemaat zijn, sedert 1921, om zoo te zeggen, onveranderd gebleven. De getalsterkte schommelt omstreeks 40, als men rekening houdt met de stoomsloepen, dit jaar zeven in getal, die afgetuigd blijven; de geheele tonnemaat blijft nagenoeg op 3000. Geen bijzonderheden van technisch belang zijn uit dezen toestand af te leiden, behalve dat de sterke schepen nog steeds de bovenhand houden. Wij tellen er 19 in 1924, van 70 ton en meer, tegen 20 in 1923. In 1913, waren zij 17 in getal. De herinrichting der visschershaven van Oostende, die aan gang is, zal de uitbreiding der stoomvloot veel vergemakkelijken.

In haar geheel beschouwd, bestond de vloot uit 602 vaartuigen aller soort, tegen 586 in 1913. De gansche stoomvloot wordt door zeven handelsvennootschappen uitgebaat; in de zeilvloot ook neemt deze handelsvorm uitbreiding, en zal hij vermoedelijk, met de vermenigvuldiging der motorsloepen, blijven aanhouden, al ware het slechts om de algemeene kosten, in welke de herstelling en het onderhoud der mekanische bestanddeelen, een voorname rol speelt, door samentrekking op het geringste te brengen.

Thans worden er in de verscheidene havens negen dergelijke vennootschappen met 23 zeilvaartuigen opgegeven. Dit laatste getal is sedert 1923 met zeven eenheden vermeerderd.

De volgende tabel stelt vast dat de aangroei der zelfvloot slechts een geringe wijziging in de onderlinge verhoudingen der vaartuigen van verschillende maat teweeggebracht heeft.

INDEELING DER SLOEPEN	AANTAL VAARTUIGEN					
	1922	t. h.	1923	t. h.	1924	t. h.
min dan 5 ton	8	2.7	10	3.2	19	5.5
van 5 tot 8	35	12.2	32	10.4	48	14.0
— 8 — 10	40	13.4	40	13.0	49	12.0
— 10 — 15	74	25.4	86	27.8	80	23.0
— 15 — 20	38	13.1	38	12.3	42	12.0
— 20 — 30	22	7.1	27	8.7	28	8.0
— 30 — 40	73	25.1	74	24.0	84	24.0
— 40 — 50	1	1.0	1	0.3	4	1.0
— 50 — 60	—	—	—	—	—	—
— 60 — 70	—	—	—	—	—	—
— 70 — 90	—	—	1	0.3	1	0.5

De Westvlaamsche Verzekeringskas voor Zeevisschersvaartuigen, door de Commissie tot stand gebracht, en door de Provincie welwillend ondersteund, heeft haar eerste boekjaar beleefd en met welgelukken gesloten. De eerste moeilijkheden zijn doorleefd en wij mogen de hoop koesteren dat de maatschappij haar beheer naar de inzichten der Provinciale Overheid en het belang der kleinvisserij, zal weten te richten. Dit boekjaar levert een gunstig saldo van 10.877,70 fr. op, voor zooveel het door het loopend risico, in het opvolgend jaar, niet te niet gedaan wordt.

TABEL I.

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

JAAR	Aantal onder- nemingen.	Aantal vaartuigen.	Totale tonnaaz.	VAARWIJGEN METENDE.						
				meer 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.
1919	5	24	1711	—	2	4	9	2	3	4
1920	11	35	2619	—	7	5	10	2	3	6
1921	12	39	2786	—	7	5	14	4	8	6
1922	13	45	2940	—	8	6	12	6	4	6
1923	12	43	3126	—	7	5	11	7	6	7
1924	9	41	2663	—	7	4	11	10	4	5

(1) De haven van Blankenburch bezit twee stoomloopen met een totale tonnaaz van 40 25/100 T. wier bemanningen zamengesteld zijn uit twee stuurlieden, twee machinisten of stokers en acht matrozen die te zamen 12 jeuz.

Zeven Oostendse stoomvaartuigen zijn voorloopig uit de vaart.

NETTOTONMAAT EN DE BIJGEOEGDE 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.	
Zeil alleen.	Met donkey.	Zeil alleen.	Met donkey.	Zeil alleen.	Met donkey.	Zeil alleen.	Met donkey.	Zeil alleen.	Met donkey.	Zeil alleen.	Met donkey.	Zeil alleen.	Met donkey.	Zeil alleen.	Met donkey.
Totaal.		Totaal.		Totaal.		Totaal.		Totaal.		Totaal.		Totaal.		Totaal.	
	6	6		2	2	1									
	4	4	1	1											
3	5	5	13	1	1	2		1	1						
	2	2	4												
	10	4	14	15	7	22		70	12	82					
	1	1		1	1				1	1				1	1
9	21	18	12	17	11	28	1	70	18	84				1	1
2	27	4	38	20	7	27		72	2	74				1	1
1	82	5	88	2	21	1	22	70	8	78					
6	33	5	44	1	20		22	74	2	76					
4	23	3	30		15	1	17	85	5	90					

TABEL III.
OPENE OF HALFGEDEKTE VISSCHERSVAARTUIGEN MET AANDUIDING VAN HET AANTAL
OPVARENDEN.

AANLEGHAVEN.	Aantal onder-nemingen.	Aantal vaartuigen.	AANTAL VAARTUIGEN TOEBEHORENDE		AANTAL OPVARENDEN.
			aan een opvarende	aan een nietopvarende	
Blankenberghe.	22	22	20	2	44
Coxvde	—	—	—	—	—
De Panne (1)	17	17	14	3	24
Heyst	—	—	—	—	—
Nieuipoort (2)	25	25	22	3	32
Oostduinkerke	6	6	6	—	12
Oostende	139	139	125	14	200
Zeebrugge	1	1	1	—	2
Totaal 1924	210	210	188	22	314
„ 1923	225	230	196	35	395
„ 1922	235	232	203	29	454
„ 1921	257	257	214	43	471
„ 1920	263	263	207	41	487

(1) Vijf opene booten varen niet.
 (2) Acht opene booten varen niet.

TABEL IV.

SAMENSTELLING DER VISSCHERSVLOOT INGEVOLGE DE DRIJFKRACHT.
(GEDRUKTE VAERTUIGEN MET STOOM OF ZEIL).

AANLEGHAVEN.	Aantal ondernemingen.		Aantal vaertuigen.	TOTALE TONMAAT		Zeil alleen.	Zeil en donkey.	Zeil & hulpmotor.	Stoom.
	1	2							
Blankenberghe } Stoom.	22	2	40	—	—	—	—	—	2
} Zeil.	1	31	386	12	—	—	—	19	—
Coxyde	1	1	11	1	—	—	8	—	—
De Panne	14	15	152	6	—	—	24	—	—
Heyst	39	52	678	15	—	—	3	—	—
Nieuipoort	15	18	156	4	—	—	—	—	—
Oostduinkerke	3	3	32	1	—	—	—	—	—
O	9	41	2833	—	—	—	—	—	41
O	166	196	4111	21	—	—	106	69	—
O	18	33	480	10	—	—	7	16	—
Zeebrugge	288	392	8909	70	—	—	150	129	43
Totaal 1924	252	354	8452	79	—	—	166	64	45
" 1923	240	335	8033	93	—	—	165	33	44
" 1922	262	354	8144	119	—	—	174	20	41
" 1921	244	322	7069	112	—	—	157	18	35
" 1920									

TABEL V.
 INDEELING DER GEDEKTE PLATHODEMS INGEVOLGE DE NETTONTONMAAT.

	AANTAL VAARTUIGEN METENDE						Algemeen Totaal
	minder dan 5 ton.	van 5 tot 8 ton.	van 8 tot 10 ton.	van 10 tot 15 ton.	van 15 tot 20 ton.	van 20 tot 25 ton.	
AANLEGHAVEN							
Heyst	—	1	3	3	—	—	7
Zeebrugge	—	2	3	2	—	—	7
Totaal 1924	—	3	6	5	—	—	14
• 1923	1	6	4	6	3	—	20
• 1922	—	10	5	4	—	—	19
• 1921	—	17	7	6	2	—	32
• 1920	—	19	7	7	2	—	35
• 1919	1	32	8	6	2	1	49

TABEL VI.

ALGEMEENE INDELING 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.	van 20 tot 30 man.			
Blantenbergha (1)	55	178	22	10	19	1	2										
Coxede	1	8	1	1													
De Panne	82	63	11	18	2												
Hoyst	12	174	88	11	8												
Nieuwpoort (2)	48	99	18	18	4	1											
Oostduinkerke	9	22	6	2	1												
Oosten in (3)	376	1288	108	64	92	12	5										
Zeebrugge	94	127	1	24	7	4	5										
Totaal 1924	602	1948	166	165	180	87	7	7									
" 1928	586	1859	196	137	154	21	2	1	1								
" 1922	569	1797	199	127	181	22	2	1	2								
" 1921	611	2048	238	115	172	26		2	1								
" 1920	587	1861	227	111	158	28	1	1	1								

(1) Een vaartuig is voorloopig afgetuigd.

(2) Acht vaartuigen zijn voorloopig afgetuigd.

(3) Zeven stoomsloepen, 11 zeilsloepen en 31 opene of halfgedekte booten zijn voorloopig afgetuigd.

TABEL VII. ONDERNEMINGEN AFHANGENDE VAN EENE HANDELSVENNOOTSCHAP.

AANLEGHAVEN	AANTAL ONDERNEMINGEN		AANTAL VAARTUIGEN	
	ZEIL	STOOM	ZEIL	STOOM
Blankenberghe	2	1	10	2
Coxyde	—	—	—	—
De Panne	—	—	—	—
Heyst	1	—	2	—
Nieupoort	—	—	—	—
Oostduinkerke	—	—	—	—
Oostende	5	6	8	35
Zeebrugge	1	—	3	—
Totaal 1924	9	7	23	37
1923	8	9	14	37
1922	14	9	26	33
1921	12	11	27	33
1920	9	9	26	27

TABEL VIII. BELGISCHE VAARTUIGEN DIE IN 1924 IN DE WESTERSCHELDE GEVISCHT HEBBEN,
 BIJ TOEPASSING DER ARTIKELEN 6-11 DER OVEREENKOMST VAN 'S GRAVENHAGE.
 (VERKLARING VAN 27 FEBRUARI 1893).

AANLEGPLAATSEN	AANTAL VAARTUIGEN			GEZAMEN- LIJKE TONNEMAAAT	AANTAL OPVAHENDEN
	OPENE	HALF GEDEKTE	GEDEKTE		
Antwerpen	—	2	—	30	7
Doel	3	1	—	4	5
Kieldrecht	2	—	—	9	3
Rupelmonde	—	—	—	—	—
Bouchaute	—	15	—	136	37
Markekerke	—	—	—	—	—
TOTAAL 1924.	5	18	—	179	52
» 1923.	—	17	—	156	40
» 1922.	2	14	1	140	39
» 1921.	2	15	—	148	39
» 1920.	1	15	—	123	37

TABEL IX. INDEELING DER VAARTUIGEN INGEVOLGE BEDRIJF EN STUWKRACHT.

BEDRIJF UITGEOEFEND IN 1912.	Zeecommissariaat van BLANKENBERGHE.				Zeecommissariaat van NIEUPOORT. (1)				Zeecommissariaat van OOSTENDE.				Zeecommissariaat van ZEEBRÜGGE.				TOTAAL.		
	met hulpmotor		opene of halfgedekte vaartuigen		met hulpmotor		opene of halfgedekte vaartuigen		met hulpmotor		opene of halfgedekte vaartuigen		met hulpmotor		opene of halfgedekte vaartuigen		1924	1923	
	stoomsloepen	gedekte vaartuigen	stoomsloepen	gedekte vaartuigen	stoomsloepen	gedekte vaartuigen	stoomsloepen	gedekte vaartuigen	stoomsloepen	gedekte vaartuigen	stoomsloepen	gedekte vaartuigen	stoomsloepen	gedekte vaartuigen					
Korvisserij op versche visch	2	19	12	—	—	12	22	45	—	—	29	98	—	—	29	58	1	858	418
Grootbalingvisserij met drijfnetten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kleinbalingvisserij met drijfnetten	—	—	—	—	—	2	1	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	14
Kleinbalingvisserij met stroopnet.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sprotvisserij met stroopnet.	—	2	10	23	—	9	8	25	—	—	86	27	109	—	—	—	—	349	262
Garnaalvisserij met de koe	—	2	10	23	—	9	15	49	—	—	86	27	109	—	29	56	1	856	390

(1) Enkele vaartuigen hebben zich bevoendien op de seizoenvisserij met de beuglijn toegelegd.

II. — Het visscherijpersoneel.

Het aantal varende visschers was, op het oogenblik van het onderzoek, gerezen van 1859, in 1923, tot 1948, in 1924. Er komt bijgevolg eene vermeerdering van bijna 5 t. h., tegen 1,7 t. h., in 1923, ten goede. Ondertusschen blijft de getalsterkte der zeevisschers nog met 127 beneden die in 1913 waargenomen. Beschouwt men uitsluitelijk het personeel, gemonsterd aan boord van gedekte vaartuigen, dan valt aan te stippen dat het thans 1626 in getal is, tegen 1464, in 1923, en 1874, in 1913. Ten opzichte van het eerste dezer jaren, bedraagt de vermeerdering bijgevolg meer dan 12 t. h.: en ten opzichte van het tweede het tekort 15 t. h., wat bewijst, zoo wij over den laatsten vooruitgang mogen tevreden zijn, dat er nog wat te doen overblijft, om den vóóroorlogschen toestand slechts te herstellen.

Geven wij de samenstelling van het huidig personeel in verband met de drie onderscheiden soorten van uithating.

Visscherij met stoom (1)	404 of 22,1 t. h.	392 of 21 t. h.	386 of 19 8 t. h.
Visscherij met ged. vaart.	969 " 53,0 "	1072 " 57,6 "	1240 " 63,6 "
zeil) op. vaart.	454 " 25,9 "	395 " 21,4 "	322 " 16,6 "
	1627	1859	1948

Het aantal stoomvaartuigvisschers is nog eens licht verminderd in den volstrekten zin, maar tamelijk veel in den betrekkelijken zin van het woord; het is immers ten opzichte der aan boord van zeilvaartuigen gemonsterde manschappen met 7 t. h. achteruitgegaan. Deze laatsten hebben hunne verhouding ten opzichte van het totaal met 5 t. h. versterkt, wat nogmaals hewijst, dat de ontwikkeling uitsluitelijk aan den motor, ten dienste van de zeevisscherij, te danken is. Het is van belang herhaaldelijk aan te stippen dat de zeilvisscherij, met de mechanische hulpmiddelen thans door haar aangewend, de kern blijft van de Belgische kustnijverheid, en dat het meer dan wenschelijk is, dat er in de herinrichting der havens en afhankelijkheden voor de visscherij, die thans aan gang is, alsook

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

in de sociale wetgeving voor de zeevisschers, die eerlang zal moeten van stapel loopen, met dezen toestand en met de vereischten, die er aan vast zijn, rekening gehouden worde.

Waren talrijke stoomsloepen, en nog talrijker zeilvaartuigen of opene sloepen, die in den loop van het jaar, om verscheidene redenen, onder dewelke het gemis aan personeel wel eene der voornaamste zal geweest zijn, in de vaart kunnen blijven of niet gesloopt, de hooger aangeduide toestand zou er niet door gewijzigd geweest zijn. Het gebrek aan manschappen, zou echter nog meer gevoeld geweest zijn.

Het gemis aan scheepsjongens blijft immer het brandpunt dezer kwestie. Het aantal scheepsjongens vermeerdeerde van 100, op 103, maar in de werkelijkheid heeft het afgenomen. In 1923, was de verhouding ten opzichte van het gemonsterde personeel, 6,4 t. h.; berekend op 1626 gemonsterden, blijft het 6,8 t. h. Allerwegen wordt over de gevaarlijkheid en de aanhoudendheid dezer houding der kustjeugd, ten opzichte der voorvaderlijke nijverheid nadruk gelegd, zoodanig dat in het congres voor zeevisscherij, in December 1924 te Brussel gehouden, zoowel als in de beroepskringen en bij de zeevaart-overheid, de gedwongen inscheping der jongens als het eenig redmiddel voorgesteld wordt.

De Fransche regeering heeft hare toevlucht tot dezen maatregel genomen en, door eene wet onlangs van kracht geworden, opnieuw de inscheping opgelegd van een jongen vischer op elk vaartuig van min dan 25 T., varende met drie mannen, den stuurman medegerekend, dat meer dan 10 mijlen van de kust en 50 mijlen van zijn aanleghaven de visscherij bedrijft.

De omstandigheden die in Frankrijk tot den wettelijken dwang aanleiding gaven, verschillen niet van degene die de ontvolking onzer visscherijonderoemingen voor gevolg hebben, namelijk de baduitbatingen en de aantrekkelijkheid der aard-sche nijverheid, dewelke in de laatste jaren, langs de kust zoowel als in de voorheen verwoeste gewesten, voornamelijk in de bouwnijverheid, tot uiting kwam. Deze laatste heeft

echter hare aantrekkingskracht verloren en, anderzijds, werden er krachtdadige bestuurlijke pogingen aangewend om de verlatenheid van het zeebedrijf tegen te gaan. In het kapitel nopens het beroepsonderwijs, zullen wij deze pogingen van meer nabij beschouwen. Ondertusschen blijft het waar dat de scheepsjongens, om zoo te zeggen, nog alleen te Oostende aangekweekt worden. Te Heyst-Zeebrugge, waar de toestand in dit opzicht steeds zeer bevredigend was, is thans eene treffende verslapping, te Blankenberghe, eene zeer lichte verbetering ingetreden.

Een ander verschijnsel van niet geringe sociale beteekenis, is de voorrang die de reeder-stuurman in de zeilvloot bemeeusterd heeft. De reeders-stuurlieden zijn 177 in getal. Die overheersching bestaat niet meer alleen te De Panne, zooals vóór den oorlog, maar voornamelijk te Oostende, waar de eigendom der gansche zeilvloot, voor zooveel hij niet door handelsmaatschappijen behouden wordt, stilaan in handen van varende reeders overgaat. In 1914, waren zij in deze stad 48 in getal; in 1924, waren zij 122. Slechts 66 vaartuigen behoorden aan niet varende reeders toe. Het is waarschijnlijk dat de verplaatsing der visscherij van de westkust naar Oostende een weldoenden invloed gehad heeft op deze ontwikkeling, die in nijverheidsopzicht van voornaam belang is. Nog een voortstoot, zooals degene in 1924 gegeven, en het aantal reeders-stuurlieden is op zijn vóóroorlogsche hoogte (204) terug.

Wij kunnen dit hoofdstuk niet sluiten zonder eene ontroerde rouw te betuigen aan de familiën van de slachtoffers der vreeselijke zeeramp, die den 18 Juli 1924, de Belgische zeekust getroffen heeft. Niet min dan vier vaartuigen gingen in een schielijken storm totaal verloren; talrijke andere werden op het strand geworpen.

Dertien visschers, waaronder twee scheepsjongens, verloren er het leven bij. De hulpverstrekking is gelukkig niet te kort geschoten. De opgebrachte som beloopt 259.848,72 fr., in welke het aandeel der Provincie 5.000 bedraagt. De eigenaars der geteisterde vaartuigen werden gedeeltelijk vergoed. Aan de weduwen der slachtoffers wordt een hulpgeld verleend, berekend ingevolge den toestand van het huisgezin. Hulde aan de menschlievendheid der inrichters!

INDEELING VAN HET PERSONEEL DER STOOMSLOEPEN TE OOSTENDE

JAAR	Aantal ondernemingen	Aantal vaartuigen	GETAL OPVARENDEN DER																					
			min dan 40 ton				van 40 tot 50 ton				van 50 tot 60 ton													
			schippers		machinisten		schippers		machinisten		schippers		machinisten											
			eigenaars	niet-eigenaars	maats	machinisten	eigenaars	niet-eigenaars	maats	machinisten	eigenaars	niet-eigenaars	maats	machinisten										
1913	7 29	321	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1919	8 25	317	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1920	11 38	404	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1921	12 39	422	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1922	13 42	391	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1923	12 43	380	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1924 (1)	9 41	374	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Waaronder tien vaartuigen voorloopig uit de vaart.

Twee stoomsloepen van elk 40 T. hebben elk een schipper, een machinist en vier

INGEVOLGE DE NETTOTONMAAT 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											
schippers				schippers				schippers				schippers											
eigenaars	niet-eigenaars	maat	machinpersoneel	eigenaars	niet-eigenaars	maat	machinpersoneel	eigenaars	niet-eigenaars	maat	machinpersoneel	eigenaars	niet-eigenaars	maat	machinpersoneel								
jagers min dan 18 jaar				jagers min dan 18 jaar				jagers min dan 18 jaar				jagers min dan 18 jaar											
matrozen				matrozen				matrozen				matrozen											
—	6	6	20	26	7	—	6	6	20	28	2	—	5	5	16	22	7	—	6	6	10	27	9
—	9	9	36	54	9	—	2	2	8	12	7	—	3	3	12	18	3	—	4	4	16	24	4
—	10	10	40	60	10	—	2	2	8	12	2	—	3	3	12	18	3	—	5	5	20	29	4
—	4	14	56	69	13	—	4	4	16	20	4	—	3	3	12	15	3	—	5	5	20	26	5
—	12	12	48	60	11	—	6	6	24	30	6	—	4	4	15	18	3	—	4	4	16	20	4
—	10	10	40	50	10	—	7	7	28	35	7	—	5	5	19	23	4	—	5	5	20	25	5
—	10	10	40	40	10	—	10	10	40	40	10	—	4	4	16	16	4	—	5	5	20	20	5

matrozen aan boord.

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

AANLEGHAVEN.	STUURLIEDEN.		Maats	Maatrozen	Jongens min dan 18 jaar	Machines personeel	Totaal
	Eige- naars	niet eigenaars					
Blankenb. } stoom	—	2	—	8	2	—	12
} zeil	4	26	—	81	6	—	117
Coxyde	1	—	—	2	—	—	3
De Faune	10	5	—	29	—	—	44
Heyst	22	30	—	114	8	—	174
Nieupoort.	6	12	—	40	1	—	59
Oostduinkerke	2	1	—	7	—	—	10
Oostende } stoom(1)	—	34	34	136	34	136	374
} zeil.	122	64	—	474	48	—	708
Zeebrugge	10	23	—	88	4	—	125
Totaal 1924.	177	197	34	979	103	136	1626
» 1923.	148	184	32	871	100	129	1464
» 1922.	124	178	33	814	89	135	1373
» 1921.	129	215	35	879	167	147	1572
» 1920.	120	190	33	827	143	131	1444

(1) Zeven vaartuigen zijn afgetuigd.

III. — De opbrengst der zeevisscherij.

De volledige opbrengst der Belgische zeevisscherij, ingevolge den verkoop in de kustmijnen, bedroeg, in het jaar 1924, de som van 37.646.202,05 fr. Voor het voorgaande jaar, hebben wij het record van 29.125.369,20 fr. aangestipt. Dit laatste bedrag is thans met 8.520.833 fr. of 28 t. h. overtroffen. In 1923, was het percent der vermeerdering 33 t. h. Dan moesten wij er nog bijvoegen dat de opbrengst der Heyst-Zeebrugse visscherij niet volledig in de mijnen afgezet werd en dat ondertusschen eenige stoomtrawlers hunne vangst in Engeland te koop gesteld hebben.

Laat ons dadelijk uit de statistiek der opbrengst, die traagzaam verbetert, de gevolgtrekkingen afleiden voor dewelke zij vatbaar is.

In 1924, werden te Oostende 13.152.500 kil. Belgische zeevisch verkocht, voor 34.152.242,90 fr. De middenprijs dezer hoeveelheid, per kilogram berekend, komt bijgevolg uit op 2.60 fr. In 1923, was de opbrengst 26.869.406,20 fr. voor 10.156.530 kil. of 2,64 fr. De prijzen, in hun geheel geschouwd, hebben dus stand gehouden, in weerwil van de waardeverbetering die onze munt ondertusschen genoten heeft.

De toestand der reederij was er des te gunstiger om, bijzonderlijk als men in acht neemt, dat de aanvoeren met 2.995.970 kil. vermeerderd zijn. De Oostendsche statistiek onderscheidt echter dit jaar het gewicht der aanvoeren der drie verscheidene soorten van vaartuigen niet, zoodat er niet kan nagegaan worden of het aandeel der stoomschepen of dit der motor- of zeilsloepen best erdoor gebaat werd.

Doch ingezien de standvastigheid der prijzen en de schielijke vermeerdering der gemiddelde opbrengst per tonnemaat die de stoomtreilers te beurt valt, opbrengst die van 5547 fr., in 1923, tot 7477 fr. rijst, in 1924, mogen wij veronderstellen dat de stoomsloepen, in dit laatste jaar, veel betere vangstdagen hebben beleefd. De gemiddelde opbrengst voor 609 reizen, was 35.154 fr. per reis.

Wij zijn thans voor de eerste maal in staat ook eenige algemeene uitslagen van de motorvisscherij, in de verscheidene kusthavens aan te stippen. Zij bedragen in hun geheel fr. 5.451.911,50. Te Oostende, brachten 772 reizen gemiddeld 4186 fr. per reis op; de invloed der groote Oostendsche motorsloep komt dadelijk in dien uitslag te voorschijn. Te Blankenberghe immers, bedroeg de besomming slechts 1.591.381,35 fr., voor 1340 reizen, dit is 1188 fr., dus merkelyk min. Te Heyst hebben wij 537.677,75 fr. voor 388 reizen of 1186 fr. per reis, voor de vijf maanden gedurende welke de verkoop in de Zeebrugsche mijn open was:

Daartegen staat het louter zeilschip in een nadeelige verhouding. Te Oostende, bracht de zeilvloot slechts gemiddeld 2652 fr. per reis op (9.510.531,70 fr. in 3587 reizen). Te Blankenberghe, was de minderwaardigheid der opbrengst per reis nog grooter (665.593,70 fr. voor 3370 reizen, of 197 fr. per reis). Het valt in het oog dat deze uitslag beïnvloed is door den verkoop in de mijn, voor rekening der vaartuigen, die de zeer kleine kustvaart bedrijven, wat te Oostende min het geval is.

Als men de economische beteekenis der kleinvisserij met motor- of zeilschepen onderzoekt, in verhouding tot die harer gewichtige medezuster, die de verre zeeën bewerkt, zien wij dat zij, spijs alles, een heerlijke plaats in onze volksvoeding blijft vervullen. Hare gezamenlijke opbrengst in de kustmijnen immers, bedraagt 15.918.548,70 fr., tegen 21.727.653,35 fr., beschoren aan de stoomvaart, te Blankenberghe en Oostende te zamen. Haar aandeel in de totale opbrengst is nagenoeg vier tienden en dan nog kan er met de seizoenvisserij op garnalen, sprat, enz., geen rekening gehouden worden. Dit aandeel is meer dan voldoende om aan te toonen dat er, in elke haveninrichting, op de bijzondere vereischten en belangen van deze nijverheid, zooveel mogelijk acht moet genomen worden.

De nieuwe vischmijn te Zeebrugge werd slechts in Augustus 1924 geopend; de verkoop bracht, in min dan vijf maanden tijd, 537.677,75 fr. op. Het mijnrecht is bepaald op 1,25 p. c. van

den brutoverkoopprijs. De bediening van afslager wordt door het schepenencollege der stad Brugge verleend, op voorstel van den mijnmeester. De afslager roept zelf de visch op of stelt, op zijn kosten, een oproeper aan. Hij levert, ook op zijn kosten, de noodige werkkrachten tot in- en uitpakking, weghaling, enz., der visch en garnalen. Hij heeft recht op 2 p. c. van den brutoverkoopprijs, doch is verantwoordelijk voor de betaling van den verkoopprijs en van de mijnrechten, en voor het gewicht der verkochte visch. Tegenschrijvers worden door de stuurlieden aangesteld.

In vooruitzicht van de uitbreiding der havenwerken, heeft het gemeentebestuur van Brugge beslist de mijn te verruimen en het heeft daartoe, in de stadsbegrooing voor 1925, een krediet van 100.000 fr. voorzien. De uitbreidingswerken zullen voornamelijk bedoelen, de verdubbeling van het vlak der huidige verkoopzaal, de oprichting van nieuwe magazijnen, de plaatsing eener waterleiding en de inrichting van een bureel.

De seizoenvisscherij op haring, door de stoomtrawlers, van Augustus tot December 1924, met een bijzonder kornet bedreven, had evenveel bijval als in het voorafgaande najaar. De besomming was 3.931.223,30 fr., en de opbrengst 2.302.110 kil. Men kan opmerken dat de prijzen een bestendige neiging tot verhooging aantoonen; dit komt uit de volgende opgave te voorschijn :

	kil.	besomming
1921	3.490.335	978.304,90
1922	2.224.580	2.635.522,50
1923	2.084.555	3.354.168,00
1924	2.302.111	3.931.223,30

De middenprijs per kilogram steeg van 1,60 frank, in 1923, tot 1,70 fr. per kil., in 1924, spijs de steviger houding en de waardeverbetering van den frank. Men kan er uit besluiten dat de afzet van den verschen haring in de Belgische conservenfabrieken en rookerijen steeds gemakkelijker en aanzienlijker wordt, en dat er aldus een nationalen grondslag voor

de ontwikkeling dezer nijverheid gelegd wordt. Ook was de invoer van verse drijfnettharing op de Oostendsche markt, in 1924, beduidend minder dan voorgaandelijk.

De haringvisscherij met drijf- of stroopnetten heeft op de westkust eenige uitbreiding genomen. De opbrengst klom immers van 12.000 tot 18.000 kil., geschat op 32.431 fr. Zij werd overigens slechts door een drietal geringe vaartuigen gedaan.

Wat de sprotvisscherij betreft, zij was min bedrijvig dan in 1923, aangezien er slechts 249 gedekte of ongedekte kleine vaartuigen eraan deel namen, tegen 262 in 1923. Zij had ook den buitengewonen bijval niet, die in 1923 geboekt werd, dit uit oorzaak niet alleen van het wegblijven der Noordsche opkooopers, maar ook van het ongunstig weder, dat den arbeid in zee veeltijds belemmerde of onbeloond maakte. Nochtans, behalve enkele dagen van gedruktheid, waren de prijzen in middelmaat voldoende om de visscherij vol te houden. Dit was grootelijks te danken aan de uitvoergelegenheid voor de Duitse conservenfabrieken. De inlegfabrieken en rookerijen langs de kust hebben ook een vruchtbaar jaar beleefd, dank zij de toereikendheid der aanvoeren, de niet overdreven prijzen der visch en de gunstiger handelsomstandigheden welke zich deden gevoelen, zoowel in het buitenland als in het Belgisch afzetgebied.

TABEL XIII.

DE VOORTBRENGST DER STOOMVISSCHERIJ TE OOSTENDE (1909-1924). (1)

JAAR	Aantal stoomsloepen op 31 December	Volledige nettotonmaat	Gezamentlijke voortbrengst	Gemiddelde nettotonmaat	Voortbrengst per ton
1909	24	1827	fr. 2.539.516,30	76	fr. 1390,00
1910	26	1992	2.582.858,10	76	1483,00
1911	26	2008	2.954.237,80	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	13.685.733,80	70	5901,50
1921	39	2736	14.206.556,40	70	5192,50
1922	42	2940	13.441.454,90	70	4572,00
1923	43	3126	17.441.661,50	71	5547,00
1924	41 (2)	2863	21.408.579,80 (3)	70	7477,00

(1) Twee kleine Blankenbergsche stoomtrekkers brachten 819,078,55 fr. op

(2) Zeven vaartuigen waren uit de vaart.

(3) 609 vangsten.

TABEL XIV.

OPBRENGST VAN DEN VERKOOP IN DE

MAANDEN	BELGISCHE			Engelsche
	STOOMSLOEPEN	ZEILSLOEPEN	MOTORSLIEPEN	
Januari . . .	1.788.427,30	1.355.906,10	201.525,50	673,—
Februari . . .	2.204.238,80	617.618,—	107.764,50	48.045,—
Maart	2.568.879,70	693.020,10	193.221,—	428,—
April	1.895.930,40	464.937,20	129.135,70	11.321,—
Mei	760.818,10	683.045,—	154.852,50	22.307,—
Juni	991.943,—	687.056,50	246.116,—	3.499,—
Juli	1.499.972,20	866.744,30	265.837,50	7.003,—
Oogst	2.175.952,70	1.012.010,60	245.010,50	12.937,—
September. .	2.391.891,40	906.033,—	196.326,80	3.748,—
Oktober . . .	1.941.213,80	717.981,60	424.134,50	8.735,—
November. . .	1.330.599,10	699.916,30	429.530,90	25.611,—
December . .	1.858.713,20	806.262,—	639.677,—	41.850,50
Totaal 1924	21.408.579,80	9.510.530,70	3.233.132,40	186.107,50
1923	17.441.661,50	9.426.744,70		289.449,80
1922	14.206.566,40	6.682.741,40		457.122,10
1921	13.441.454,90	7.750.881,30		447.352,90

STEDELIJKE VISCHMIJN TE OOSTENDE IN 1924 (in franken).

Fransche	Hollandsche	Deensche	Noordsche	Zweedsche	TOTAAL
51.524,50	16.775,50	—,—	—,—	—,—	3.414.832,50
28.321,50	640,—	—,—	—,—	—,—	3.006.627,30
37.291,—	13.581,—	—,—	—,—	—,—	3.506.420,80
40.635,—	15.674,—	815,—	—,—	—,—	2.558.448,30
8.340,00	22.313,—	12.268,—	—,—	—,—	1.663.943,60
47.012,50	20.919,—	3.627,—	458,—	—,—	2.000.631,—
49.966,—	3.209,—	—,—	655,—	145,—	2.694.032,—
22.237,—	9.148,—	2.302,70	—,—	—,—	3.479.598,50
11.860,—	13.116,50	6.867,50	—,—	—,—	3.529.843,20
2.169,—	30.161,20	1.040,—	—,—	—,—	3.125.435,10
11.144,—	2.774,—	23.355,—	—,—	—,—	2.522.930,30
4.560,—	10.787,50	6.574,—	—,—	—,—	3.386.374,20
315.060,50	159.098,70	56.849,20	1.113,—	645,—	34.871.116,80
363.183,70	239.206,80	7.443,—	853,—	3.900,—	27.772.442,50
209.354,30	270.985,—	—,—	—,—	—,—	21.219.600,—
262.141,10	116.029,40	—,—	—,—	—,—	22.855.005,—

TABEL XV.

ALGEMEENE STATISTIEK

MAANDEN	Belgische	Fransche	Engelsche	Hollandsche
Januari	1.022.220	19.810	90	5.380
Februari	911.070	12.120	18.880	300
Maart.	1.336.600	12.400	100	5.700
April.	972.620	15.260	4.700	7.330
Mei	742.790	12.040	6.090	13.820
Juni	687.050	13.570	1.010	8.430
Juli	887.030	12.100	1.030	1.400
Oogst.	1.294.000	3.630	2.730	6.350
September	1,733.000	2.500	630	2.700
Oktober	1.269.380	800	5.950	9.280
November	1.024.300	6.500	13.950	1.450
December	1.272.440	3.000	20.970	5.060
TOTAAL 1924	13.152.500	113.730	76.110	67.200
1923	10.156.530	140.945	191.300	121.105

DER AANVOEREN IN KILOGR. IN 1924

Deensche	Noorsche	Zweed- sche	TOTALEN	AANTAL VANGSTEN			
				Belgische	Franche	Engelsche	Hollandsche
—	—	—	1.047.500	440	7	—	3
—	—	—	942.370	367	5	2	—
—	—	—	1.354.800	384	8	—	2
2.50	—	—	1.000.160	363	8	—	4
8.650	—	—	783.390	415	8	1	5
2.050	80	—	712.190	371	7	—	4
—	600	80	902.240	375	16	—	1
950	—	—	1.307.660	407	4	—	—
2.900	—	—	1.741.730	432	4	—	3
300	—	—	1.285.690	576	1	—	5
7.500	—	—	1.053.700	360	3	2	1
2.100	—	—	1.303.570	478	1	3	1
24.700	680	80	13.435.000	4968	72	8	29
3.370	100	900	10.614.250	»	»	»	»

TABEL XVI.

DE VOORBRENGST DER BELGISCHE MOTORSLOEPEN INGEVOLGE DEN VERKOOP IN DE MIJNEN VAN OOSTENDE, BLANKENBERGHE, NIEUWPOORT EN ZEBRUGGE (190-1924).

JAAR	OOSTENDE		BLANKENBERGHE		NIEUWPOORT		ZEBRUGGE (*)		TOTAAL	
	Aantal vansloten	Opbrengst fr.	Aantal vansloten	Opbrengst fr.	Aantal vansloten	Opbrengst fr.	Aantal vansloten	Opbrengst fr.	Aantal vansloten	Opbrengst fr.
1924	772	9.238.152,40	1840	1.691.381,35	821	89.730 00	888	587.677,75	3323	6.461 911,50

* Vijf maanden.

TABEL. XVII.

DE VOORLENGST DER BELGISCHÉ ZEELOOPEN INGEVOLGE DER VERKOOP IN DE MIJNEN VAN OOSTENDE, BLANKENBERGHE, NIEUWPOORT EN ZEEBRUGGE (1909-1924). (*)

JAAK	OOSTENDE		BLANKENBERGHE		NIEUWPOORT		TOTAAL.	
	Aantal vangsten	fr.	Aantal vangsten	fr.	Aantal vangsten	fr.	Aantal vangsten	fr.
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		9.473.681,60		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
1923		9.426.744,70		2.027.251,00		229.612,00		11.683.607,70
1924	3587	9.510.530,70	3370	665.593,70	2801	290.512,80	9758	10.466.637,20

(*) Tot 1923, is de opbrengst der zeevlootten in de opgaven ingesloten. — In 1924 hebben geen andere zeevlootten gebruik gemaakt van de mijn van Zeebrugge.

TABEL XVIII.

DE VOORTBRENGST DER BELGISCHE VISSCHERSVLOOT INGEVOLGE DEN VERKOOPE
IN DE KUSTLIJNEN (1909-1924)

JAAR	STOOMSLOEPEN	ZEILSLOEPEN (1)	MOTORSLOEPEN	TOTAAL
fr.	fr.	fr.		fr.
1909	2,539,516.80	2,392,548.31		4,932,064.67
1910	2,582,668.10	2,302,119.77		4,884,987.91
1911	2,954,267.80	2,257,298.79		2,221,566.59
1912	3,230,049.00	2,130,265.49		5,526,099.69
1913	3,555,147.90	2,201,987.73		5,757,085.68
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	8,337,282.00		21,778,736.90
1923	17,441,661.50	11,683,607.70		29,125,369.20
1924	21,727,659.35	10,466,637.20	5,451,911.50	37,646,202.05

(1) Tot 1925 inbegrepen, is de oplegging der motorvaartuigen in de opgaven voor zeilsloepen vervat.

TABEL XIX.

DE VOORTBRENGST DER BELGISCHE ZEIL- EN MOTORSLOPPEN PER ANLEGHAVEN, INGEVOLGE DEN VERKOOP IN DE KUSTLINDEN IN 1924.

	Oostende.	Batshople.	Nieuipoort	Zeebrugge	Totaal 1924.	Totaal 1923.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Blankenbeighe	199.436,50	2.123.724,65	—,	—,	2.323.161,15	2.017.543,90
Coxye . . .	3.416,—	196,70	6.977,40	—,	10.590,10	3.841,00
De Panne . .	302.459,—	1.221,85	26.569,10	—,	330.249,95	434.310,30
Heyst . . .	199.436,—	45.686,65	—,	239.425,25	484.547,90	132.044,80
Nieuipoort . .	184.600,50	12,80	285.914,—	—,	470.635,30	484.560,65
Oostduinkerke	2.714,—	181,10	43.614,25	—,	46.609,35	13.515,15
Oostende . .	11.415.614,00	4.259,15	5.815,—	1.819,30	11.457.508,05	8.408.023,40
Zeebrugge . .	405.986,50	81.584,15	—,	296.613,20	784.013,85	189.770,50
Totaal.	12.743.663,10	2.256.975,05	380.232,80	537.677,75	15.918.548,70	11.683.607,70

IV. — De zeevischhandel.

Onze invoer van vischwaren, ingevolge de **Tabel van den algemeenen handel van België met het buitenland**, voor 1923, beliep dit jaar **76.728.695 kil.**, geschat op **88.368.931 fr.** Deze uit-

BIJZONDERE STATISTIEK BETREFFENDE DE PLADJISVANGST TE OOSTENDE IN 1924.

MAANDEN	GROOT		MIDDELSLAG	
	Gewicht	Opbrengst	Gewicht	Opbrengst
Januari	98.279 kg.	119.643,— fr.	146.926 kg.	581.810,60 fr.
Februari	12.182	44.183,50	45.957	158.325,50
Maart	9.074	39.546,20	20.382	76.893,—
April	1.816	8.100,50	7.204	24.472,—
Mei	1.399	3.951,—	15.745	42.212,50
Juni	3.078	12.670,—	22.589	71.907,—
Juli	4.026	21.928,—	20.470	75.300,—
Ougst	13.859	63.875,—	17.567	66.266,—
September	5.891	25.105,—	8.888	92.098,—
October	6.511	23.440,—	16.594	56.960,—
November	11.642	46.856,—	24.269	63.525,—
December	25.641	90.074,—	53.798	171.142,—
Totaal	127.898 kg.	579.363,— fr.	400.830 kg.	1.970.331,60 fr.

voer heeft bijgevolg opnieuw, in eene niet onaanzienlijke maat, bijgedragen tot het tekort onzer handelsbalans, dewelke sedert den oorlog bijzonderlijk een schadig saldo oplevert, ten gevolge van de buitengewoon groote behoefte aan eetwaren, die heerscht in het land. Daartegen mag men doen gelden dat

16.723.165 kil. visch van Belgische vangst of op Belgisch grondgebied verwerkte vischwaar, uitgevoerd werd.

Deze uitslagen staan boven degene in 1922 geboekt en wijzen op de krachtingspanning, vanwege de uitheemsche verzenders, om hunne toen door de algemeene economische omstandigheden geschokte positie, in België te beveiligen en te handhaven. En aangezien hunne verzendingen, in 1923, naar de openbare verkoopplaatsen van het binnenland verminderd waren, moet men aannemen dat de kleinhandel, spijs de betere handelsgelegenheid in de eigene vissershavens, des te meer genoopt werd rechtstreeksche betrekkingen met hen aan te knopen.

Verleden jaar is, zooals wij gezien hebben, de verbetering onzer voortbrengst merkkelijk vooruitgegaan; niet alleen de geldelijke opbrengst, maar ook de hoeveelheid beschikbare visch. Dit komt in de uitkomsten der vischmijnen van het binnenland eenigszins te voorschijn. Te Brussel werden, in 1924, 73.419 colli buitenlandsche visch ontvangen, en 10.388 van de Belgische kust. In 1923, waren deze getallen wederzijds 76.925 en 9.982. Men zal nochtans opmerken dat onze toezendingen nog steeds ver ervan verwijderd blijven aan de behoeften der Brusselsche markt te voldoen. Als de Hollandsche, Fransche en Duitsche consignaties verminderen, nemen die van Engeland, Noorwegen en voornamelijk Denemarken, regelmatigiger dan de onze, ten koste der verbruikers toe. In weerwil van de mindere toezendingen, overtreft de verkoopprijs te Brussel immers, met meer dan een millioen, dien van het voorgaande jaar.

Ook te Antwerpen, nemen de buitenlandsche verzendingen naar de mijn, sedert 1922, geregeld af. De vermindering bedraagt meer dan 1 millioen. Maar die van Oostende zijn slechts met eenige duizenden franken gerezen. Wat 1924 betreft, wordt de daling voornamelijk toegeschreven aan een langdurige werkstaking in het stoomtrawlersbedrijf, die weken lang te Ymuiden geheerscht heeft.

Te Gent, werden dit jaar 19.739 colli visch voor 1.143.892,50 fr. afgezet; daarin zijn 7701 Hollandsche, 223 Noorweegsche en

50 Deensche colli begrepen. In 1923, was het aantal vreemde toezendingen 10.475. Hier ook bijgevolg valt er eene echte aanwinst voor de inlandsche toevoeren aan te stippen.

Te Mechelen werden 3061 colli Oostendsche, en 4459 Hollandsche visch voor 803.730,80 fr. verkocht, tegen 663.158,90 fr. in het voorgaande jaar. In vijf jaar, is de verkoop te Mechelen meer dan 200.000 fr. vooruitgegaan. De kust heeft er het voornaamste deel aan, aangezien er, in 1923, slechts 1522 colli en in 1922, 2389 colli Oostendsche visch opgegeven werden.

De hoeveelheid visch in 1924 in de Luiksche hallen te koop aangeboden, wordt op 412.766 kil. geschat, waarvan slechts 97.965 kilogram Hollandsche, en 300 kilogram Duitsche. Daarenboven, worden de rechtstreeksche aankopen door de vischhandelaars, te Antwerpen of te Oostende gedaan, op 200.000 kil. geraamd. Ingevolge deze opgaven is het vischverbruik in het verslagjaar, zoowel ten nadeele der Belgische als der buitenlandsche verzendingen gedaald.

Andere mijnen, zooals Dendermonde, Leuven, Lier, Lokeren, duiden alle eene tastbare vermeerdering van verkoop aan en, daar onze eigene opbrengst op deze markten overwegend is, mag men er uit besluiten, dat de Belgische binnenmarkten meer en met meer bijval de aandacht der verzenders uit de kust beginnen te vestigen, naarmaat de opbrengst in de kusthavens toeneemt.

Jammer genoeg blijven een groot aantal steden en stedelijke gemeenten van eene dergelijke handelsinrichting verstoken, en in andere steden, zooals Bergen, Kortrijk, Doornik en Iper, waar de vischmijn steeds aan erkende volksbehoefte beantwoord heeft, blijft alle vischvoorziening nog uit. Te Oostende ook, was de buitenlandsche visch, in 1924, ook veel zeldzamer dan in 1923; de totale verkoopsom van de ladingen van Engelsche, Fransche, Hollandsche en Deensche sloepen, bedroeg slechts 282.500 fr., tegen 902.066,30 fr. in 1923.

De verzendingen per spoor uit de kust bevestigen ten volle de voorgaande bemerkingen. De verzendingen naar het binnenland bedragen 19.640.500 kil., tegen 14.222.500 fr. in het voorgaan-

de jaar. Die naar het buitenland zijn in een nog sterkere mate toegenomen, 4.782.700 kil., tegen 2.023.000 kil. in 1923. Voor de eerste maal sedert den oorlog, verschijnen de leveringen naar Duitschland in de opgaven waarvan spraak terug. Die van Frankrijk, Zwitserland en Nederland zijn merkelyk toegenomen.

TABEL XX.

DE VISCHVERKOOP IN DE VOORNAAMSTE

JAAR	Antwerpen	Bergen	Brugge	Brussel	Dender- monde	Gent	Louven-
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1911	1,937,883.00	90,777.75	59,700	2,222,530.00	50,252.00	701,337.00	219,096.00
1912	2,124,757.00	90,781.00	695.00	2,438,866.00	51,749.00	75,1737.00	231,811.00
1913	2,154,445.00	81,168.00	41,200	2,333,969.00	54,799.00	773,562.00	236,908.00
1918	4,687,710.30	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	87,247.49	725,182.50	684,087.40
1921	4,923,918.80	—	—	7,607,945.50	119,402.99	1,017,326.75	694,053.94
1922	5,392,610.90	60,762.00	—	8,606,549.70	90,904.56	1,193,421.50	650,833.15
1923	4,619,119.50	9,421.50	—	9,985,589.25	76,052.80	1,160,111.41	635,283.80
1924	4,396,141.50	—	—	11,165,717.00	142,439.00	1,143,692.50	722,091.00

GEMEENTEMIJNEN VAN BELGIE (1911-1924).

Lier	Lokeren	Mechelen	S.Nikolaas	Yper	Rousse- lare	Totaal
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
81.089.00	26.412.00	222.696.00	23.942.00	17.230.00	—	—
33.561.00	28.990.00	295.860.00	2.882.00	19.663.00	—	—
29.398.00	30.678.00	250.905.00	18.318.00	16.518.00	—	6,028.160.00
24.843.40	36.247.00	398.892.00	89.066.80	—	—	13,583.084.25
53.941.90	29.000.00	592.604.00	88.666.20	—	—	14,446.049.44
73.131.75	25.025.60	696.286.40	39.678.50	—	—	15,190.917.83
50.003.12	23.612.20	650.812.60	29.173.00	—	—	16,748.482.83
95.042.80	11.648.80	668.158.20	21.407.50	—	—	17,216.764.86
75.169.80	32.198.80	808.730.80	19.996.70	—	26.000.00	18,527.937.20

TABEL XXI.

• DE VERZENDING VAN VISCH NAAR DE
(Pakken, maanden)

PLAATS VAN VERZENDING	1910	1911	1912
Oostende	33.736	34.441	26.836 .
Blankenberghe	1.576	1.223	1.380
Heyst			
Nederland	66.847	70.965	81.480
Engeland	7.658	7.209	6.912
Duitschland	7.507	6.745	6.383
Frankrijk	4.100	4.003	4.569
Noorwegen	626	855	860
Canada	99	11	37
Luxemburg	64	50	26
Spanje	—	—	—
Binnenland	—	—	—
Denemarken.	—	—	—
Opbrengst van den verkoop aller verzendingen. . . . fr.	8.11.054	2.222.530	2.438.166

VISCHMIJN TE BRUSSEL (1910-1924).

ou (tonnen).

1913	1919	1920	1921	1922	1923	1924
21.194	25.429	33.176	19.436	13.838	9.861	10.306
789	63	166 3	138 —	156	121	59
79.464	72.764	51.768	63.340	71.567	66.387	64.025
4.824	391	1.227	488	507	632	1.038
9.826	—	128	12.443	17.626	6.907	3.313
2.675	726	1.167	2.237	1.213	1.816	432
1.101	1.097	735	1.350	2.120	1.589	1.702
21	22	2	—	—	—	—
89	—	13	—	—	—	—
—	2	—	—	—	—	—
—	—	532	—	140	50	23
—	—	—	—	683	1.183	2.909
2.343.389	6.717.113,75	7.559.445,25	7.607.345,00	8.606.549,70	9.985.539,25	11.105.717,00

TABEL XXII.

OPGAVE DER VOORNAAMSTE VISCHSOORTEN

SOORTEN	1913		1919		1920	
	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst
Oesters (tonnen)	182	fr. 1.075.25	210	fr. 5.502.50	89	fr. 2993.—
Kreeften en stekelkrabben.	1.337 (80.800)	161.696.75	423 (13.131)	105.965.25	946 (33.920)	278.594.50
Zalm	551 (2.892)	59.942.25	105 (790)	51.766	127 (464)	48.290.—
Tongen	14.057	182.680.75	10.209	487.615.50	8.190	694.584.50
Grieten	1.697	59.540.25	1.101	112.079.75	701	98.583.50
Kabeljauw	13.700 (175.585)	429.155.75	9.159 (99.535)	951.769.25	10.420 (116.380)	1.373.150.50
Terbut	432 (2.785)	82.261.25	1.501 (12.274)	246.870	1.079 (9.427)	223.964.—
Steur	194 (1987)	26.596.00	69 (330)	22.672	59 (173)	22.410.—
Heilbut	704 (5.476)	121.923.50	181 (945)	35.729.75	109 (711)	29.344.—
Pladijs	13.868	159.235.25	15.363	1.118.859	5.960	448.966.75
Roggen en vloten.	27.608	491.720.00	12.243	687.152	15.498	1.240.533.—
Schelvisch	9.601	196.704.50	20.790	1.242.854.50	14.860	1.120.879.75
Makereel	2.078	88.123.75	715	57.626	1.817	161.948.75
Riviervisch.	72	1.292.75	975	45.986	434	16.683.25
Andere soorten	32.761	382.441.00	31.206	1.344.672.25	29.534	1.603.409.75

VERKOCHT IN DE VISCHMIJN TE BRUSSEL (1913-1924).

1921		1922		1923		1924	
Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst
	fr.		fr.		fr.		fr.
48	1.028	3	27.25	8	166.50	5	165.—
767		831		378		165	
(86,878	221.522.50	(61,863	231.754.25	20 144	128.464.—	7,435 stuk	47.272.25
stuk)		stuk)		stuk)			
265		601		263		140	
(1.421	105.975.—	(8.565	226.944.25	(1.464	136.665.—	796 stuk	59.226.—
stuk)		stuk)		stuk)			
5 242	800 511.50	4.618	1.082.838.00	2.285	829 193.25	2.201	865.457.—
641	64.619.25	1.058	132.017.—	525	100.236.—	6 2	130.895.—
19.917		19.309		17.922		15 898	
(202 073	1.714.465.50	(228.056	1.812.167.50	(208 832	2.587.243.75	1:0 752	2.926.218.—
stuk)		stuk)		stuk)		stuk	
1.613		2.068		1697		1.221	
(18.766 st.	281.778.50	(22 800	457.566.95	(15.249	469.804.25	10.302 stuk	340.811.50
71		81		57		48	
(187 stuk	21.884	(151 stuk)	250.90	(117 stuk)	20 701.—	190 stuk	19.371.—
574		958		490		385	
1.296	154 979.75	(7.661	289.869.—	(4.098	279.640.—	3 298 stuk	296.711.—
stuk)		stuk)		stuk)			
7.358	598 170.50	10.724	614.008.—	8.669	721.898.—	12.807	1.080.524.50
17.221	1.253.832 50	18,265	1.215.700.25	14.872	1 547 091.—	15.543	1.864.364.50
18.157	770 606	14.879	838.755.25	10.088	875.568.25	7.601	858 170 50
1.780	123.600.50	2.580	141.719.75	2.680	155.551.75	1.664	157.392.75
182	7.726	52	2.795.75	89	5 066 —	45	2.668.—
82.056	1.501.211	31.587	1.550.392.75	27.620	2 035 240 50	30.452	2.416 975.—

TABEL XXIII.

DE VERKOOP VAN VRIJSCHIEP HARING IN DE BELGISCHE KUSTWIJNEN IN 1924.

BELGISCHE VANGST. BUITENLANDSCHE VANGST.

AANLEGHAVEN DER SLOEPEN	Kornet		Drijfnet of stroomnet		Kornet		Drijfnet of stroomnet	
	Kilog.	Op- brengst fr.	Kilog.	Op- brengst fr.	Kilog.	Op- brengst fr.	Kilog.	Op- brengst fr.
Nieuwpoort								
Oostende	2.302.110	3.981.223	18.000	32.431			84.265	49.641
TOTAAL 1924	2.302.110	3.981.223	18.000	32.431			84.265	49.641
1923	2.084.555	3.354.168	12.000	19.116			120.395	146.507

TABEL XXIV.

DE VERKOOP VAN VREEMDE VISCH IN DE OOSTENDSCHE VISCHMIJN (1911-1924).

JAAR	Engelsche	Fransche	Hollandsch.	Duitsche	Duitsche	Deensche	Noorsche	Zweedsche	Totaal
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1911	201,704.10	125,878.10	90,674.50	347.50	582,518.00	—	74,000.00	—	1,073,640.50
1912	125,500.70	132,114.30	60,092.10	1,492.10	167,238.40	62,077.20	420,811.50	—	1,044,130.30
1913	150,616.90	99,300.90	120,720.10	2,877.50	895,730.80	12,028.90	560,075.90	—	1,873,544.50
1920	190,877.83	146,771.70	153,080.50	—	—	—	—	—	437,254.03
1921	447,852.90	292,141.10	116,088.40	—	—	—	—	—	856,017.40
1922	457,122.10	309,854.90	270,936.00	91,017.80	—	—	—	—	1,028,418.70
1923	249,449.80	366,189.70	219,230.50	—	7,443.00	—	NSR —	8,900.00	912,046.30
1924	76,110.00	113,790.00	67,230.00	—	24,700.00	—	650.00	60.00	282,500.00

TABEL XXV.

STAAT VAN DEN VERKOOP VAN VISCH IN DE ANTWERPSCHE VISCHMIJN (1913-1923).

JAAR	RIVIERVISCH	OOSTENDSCHE VISSCHERIJ	RUITENLANDSCHE VISSCHERIJ	ALGEMEEN TOTAL
1913	193.481,20	191.555,00	1.669.406,90	2.154.443,00
1914	208.471,40	170.107,90	1.165.162,50	1.543.417,80
1915	100.761,10	—	719.461,30	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
1923	163.053,00	49.563,50	4.406.503,00	4.619.119,50
1924	254.881,60	64.385,50	4.076.874,40	4.396.141,50

TABEL XXVI.

DE BELGISCHE VISCHANDEL IN 1923 (1).

INVOER.

SOORTEN	VERVOERWIJZE					WAARDE fr.
	HOEFVEELHEID	Per zee	Per spoor	Langs vaarzen en rivieren	Mit stapel- huizen getrokken	
Schepdieren, Oosters	kel. 333.118	kel. 44.915	kel. 154.983	kel. 133.385	kel. —	2.632.561
Schepdieren, mossels en andere niet genoemde schepdieren	33.320.737	57	3.487.129	29.792.531	—	4.195.634
Ingelet de visch (caviar)	1026	512	814	—	—	145.599
Andere vischconserven	5.574.972	3.959.105	199.488	871.090	514.050	92.651.771
Haring	22.951.075	11.228.761	4.902.741	6.730.175	—	22.499.266
Niet genoemde vischsoor- ten en schaalviszen	14.799.672	8.959.959	9.832.737	2.577.170	—	26.044.050
Totaal	76.735.805					86.818.931

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

TABEL XXVII.

DE BELGISCHE VISCHHANDEL IN 1922 (nervolg)

UITVOER

DOORVOER

SOORTEN	Belgische of gerationali- seerde waar (bijz. handel).			VERVOERWIJZE			Belgische of geration. (bijz. handel).		IN- EN UITVOER	
	kil	Per zee	Per spoor	Loopt vaarten en rivieren.	fr.	kil	Waarde	H. vereenheid.	Waarde	fr.
Scheldieren, ossiers	5.521	394	5.140	—	49.504	250	486	—	—	985.067
Scheldieren, mossels en andere niet genoemde scheldieren.	12.915.383	30	12.915.363	—	2.854.558	1.598	321	—	—	22.690
Ingelegde visch + cavare	260	183	97	13	12.592	9.279	—	—	—	225.988
Andere vischconserven.	369.949	301.579	161.652	16.418	1.692.805	6.075	379	—	—	19.047.495
Haring	578.995	—	—	—	704.069	3.840	286	—	—	4.821.862
Niet genoemde vischcon- serven en scheldieren	2.343.123	414.088	4.429.486	9.701	10.860.816	4.483	796	—	—	13.242.988
Totaal	16.793.165	—	—	—	15.578.641	15.720	517	—	—	88.734.800

TABEL XXVIII.
HOEVEELHEID ZEEVISCH IN 1924 PER SPOOR VERZONDEN UIT DE KUSTSTATIES NAAR VER-
BRUICENTRUMS VAN HET LAND EN NAAR HET BUITENLAND (HOEVEELHEID AANGEDUID
IN TONNEN).

SPOORWEGSTATIES	Binnenland en gemengde dienst.				BUITENLAND.							
	Tarief I. Spoedbe- stelling		Tarief II en stukgoed		Frankrijk		Duitschl.		Zwitserlnd.		Nederl.	
	Stukgoed	IJlgoed	Stukgoed	Vracht- goed	IJlgoed	Vracht- goed	IJlgoed	Vracht- goed	IJlgoed	Vracht- goed	IJlgoed	Vracht- goed
Adinkerke-Panne	1,2		0,2	155,4								
Blankenberghe	29,0		345,5		11,7							16,9
Heyst	28,0		30,0	174,0								
Nieuport-Badens												
Nieuport-stad	0,7		9,7									
Oostende (1)	723,5		9130,5	8665,0	1,0	28,5	12,8	111	625,3		28,6	1976
Zeebrugge	79,0		265,0		23,0				1,0			
TOTAAL	862,2		9750,9	8997,4	1478,9	40,2	12,8	111	626,3		45,5	1976
	749,1		8597,4	4876	1143,6	2,7			494		22,3	
	754,6		7441	10041,8	1153,9	20,5			269,1			
	1380,15		6804	10688	1220,5				325			

(1) Uit Oostende werd verzonden 458 ton ijlgoed, en 2,57 vrachtgoed, ter bestemming van het Groothertogdom Luxemburg.

V. — Zeewerken ten behoeve der zeevisscherij.

De heer Hoofdingenieur, bestuurder van den bijzonderen dienst der kust, heeft het volgende beknopt overzicht laten worden, aangaande de werken, in 1924, aan de haveninstellingen der kust, ten behoeve der zeevisscherij uitgevoerd.

A. Haven van Blankenberghe. — In 1924, werd eene som van ongeveer 65.000 fr. besteed voor onderhouds- en verbeteringswerken.

De werken voor het herstellen van het oosterstaketsel van den ingang der havengeul zijn in uitvoering, eene som van 370.389,42 fr. is ervoor bestemd.

Eene uitgave van 847,14 fr. is gedaan geweest voor onderhoudswerken aan de lichttorens en seinvuren.

Werken in aanlegging. — Bouwen eener nieuwe visschershaven ten Westen van de havengeul.

De nieuwe instellingen omvatten twee kommen: de noorderkom met kielwerf van 98 m. lengte op 48 m. breedte, en 166,80 m. kaaimuur in gewapend beton en de eigenlijke kom waarlangs de vischmijn komt met ongeveer 438 m. kaaimuur, eveneens in gewapend beton. De werken komen in aanbesteding in 1925 en zijn geraamd op 6.500.000 fr.

B. Haven van Zeebrugge. — Eene som van 9.773,15 fr. is besteed geweest voor onderhoudswerken aan de glooïngen en staketsels der schuilhaven.

Werken in aanlegging. — Bouwen van een steunstaketsel op den kalfaterbank.

Uitvoering van een eerste deel van de voorziene uitbreidingen voor de haven van Zeebrugge, bestaande in het maken van een noorderdok voor stoomsloepen op eene lengte van 70 m. en op een breedte van 80 m. De noorderoever van dit dok is begrensd door eene glooïng. Op den zuidelijken oever, komt een definitieve kaaimuur, in gewapend beton, in verlen-

ging van een steenglooijing in ruwe breuksteenen met houten aanlegplaats, gaande over het deel dat in de verbrediging op 100 m. valt van de bestaande kom. De werken worden geraamd op 2.700.000 fr. en zullen in aanbesteding komen gedurende den loop van het jaar 1925.

C. Haven van Oostende. — Geene onderhouds- noch verbeteringswerken werden in den loop van het jaar 1924 uitgevoerd aan de bestaande haveninstellingen ten behoeve der visscherij.

De werken voor het bouwen van de nieuwe visschershaven zijn met den grootsten spoed voortgezet geweest, en het is te voorzien dat het grof werk zal voltooid zijn vóór het einde van het jaar 1925 of in het begin van 1926.

Werken in aanlegging. — Bouwen eener vischhalle, op den wal begrepen tusschen de tij- en vlotkom thans in uitvoering.

D. Haven van Nieuwpoort. — Onder de voornaamste werken uitgevoerd ten behoeve der zeevisscherij dienen opgesomd te worden :

a) Het opbouwen eener dienstbrug voor den loodsdienst tusschen den eersten stroomafwaartschen duc d'Alve, linkeroever der havengeul en den oever;

b) Het terugplaatsen van boeien in de havengeul;

c) Het gedeeltelijk terugopbouwen van den kop van het oostelijk staketsel der toeganggeul van het vlotdok en het daarop plaatsen van het geleidevuur;

d) Aanbrengen van meerpalen op den linkeroever der havengeul.

Buiten de onderhoudswerken hierboven aangehaald werden de werken tot het bouwen van de ingangssluis der vlotkom voltooid, gedurende het verlopen jaar.

Werken in aanlegging. — a) Het in goeden staat herstellen van het vlotdok begrijpende: het ontslijken van het vlotdok en der toeganggeul, het verwijderen der wrakken, enz.

b) Gedeeltelijk heropbouwen van het westerstaketsel, met kop en lagen havendam ;

c) Werken tot versterking van den westelijken oever der havengul, (de aanbesteding dezer werken heeft plaats gehad en dezelve werden in de loopende maand aangevat) ;

d) Vervoer en plaatsen van de lantaarn voor den vuurtoren van Nieuwpoort-Baden ;

e) Bouwen van een lichtmast te De Panne.

VI. — **Het beroepsonderwijs der zeevisschers.**

Evenals de nijverheid zelve, heeft het beroepsonderwijs der zeevisscherij in het verslagjaar, aan degelijkheid en uitbreiding veel gewonnen. Dit is voorzeker in de eerste plaats toe te wijten aan de omstandigheden, die het bedrijf, zooals wij uit de bijzonderheden, in de eerste drie hoofdstukken vervat kunnen afleiden, loonend gemaakt hebben. Daar de werkgelegenheden in de voormalige verwoeste gewesten afgenomen hebben, groeit opnieuw, in zekere deelen der kuststreek, de neiging bij het jonge visschersgeslacht, om aan de onafhankelijkheid van het voorvaderlijk beroep de voorkeur te geven. In de verscheidene eigenlijke visschersscholen is immers de schoolbevolking, sedert 1923, van 252 tot 338, dit is met 34 %, geklommen. Dergelijke vermeerdering werd sedert den oorlog niet waargenomen; nochtans blijven wij nog steeds, met een honderd leerlingen, heneden den vooroorlogischen toestand.

Het is nochtans te vermoeden dat de bezorgdheid der bestuurlijke overheid in eenige maat bijgedragen heeft tot deze ontwikkeling. De hiernavolgende opgave duidt de bijzonderheden aan van de tegemoetkoming, die de scholen in 1923-1924, ingevolge de goedgekeurde begrootingen te wachten staat.

INRICHTING.	Toelagen		
	Ultraven	Staat	Prov.
Blankenberghe, Vrije Visschersschool	4125	1910	500
Coxyde »	6054,40	2914,70	1009
De Panne »	7423	3554	2308
Heyst »	8586	4167	1000
Nieuwpoort »	7156	3372	2010
Oostduinkerke »	5689,80	2747,40	1804
Oostende »	28.866	12.271,40	1264
Oostende Stedelijke School	25.600	10.204	7254
Oostende Onderzoekingsstatie	30.250	12.100	900
	93.500,20	41.140,50	17147

Daaruit blijkt dat de geraamde onkosten 93.500,20 fr. beloo-
pen en dat de Staat en de Provincie wederzijds voor 41.140,50
fr. en 17.147 fr., in dezelve tusschenkomen, dus gezamenlijk
voor 58.287,50 fr. of 62 p. c., zonder rekening te houden met
de bijzondere onkosten veroorzaakt door het gesticht van op-
zoekingen aangaande de visscherij te Oostende.

Wij blijven nog steeds beneden het theoretisch bedrag van
80 t. h., dat ten behoeve van het vakonderwijs vanwege de
hoogere overheid kan bekomen worden, doch dit komt grooten-
deels hieruit voort dat de schoolbesturen ofwel een overschot
van voorgaande dienstjaren in rekening brachten, ofwel op
het volledig bedrag der ambtelijke tusschenkomst geen aan-
spraak gemaakt hebben.

De voornoemde som van 93.500 fr., die het bedrag in 1923
voorzien (83.420,18 fr.), menkelijk overtreft, bevat om zoo te
zeggen geen buitengewone uitgaven; het is bijna uitsluitelijk
besteed tot de uitbreiding van het theoretisch en practisch
vakonderwijs. Deze uitbreiding is voornamelijk gesteund op de
beschouwingen in het voorgaande jaarverslag uiteengezet, aan-
gaande de leergangen die de jonge visschers voorbereiden tot
het examen van leerling-stuurman, ingesteld door het konink-
lijk besluit van 30 Juni 1922; twee dergelijke goed gevolgde
leergangen werden aldus te Oostende ingericht.

Ook de examens voor het toekennen der Staats- en Provincie-
premiën hadden in 1924 meer bijval dan in de voorgaande
jaren. Niet min dan 79 aanvragers doorstonden de proeven voor
het eerste of het tweede jaar, die te Oostende en te Heyst
ingericht werden. In het voorgaande jaar was hun aantal 62, en
in 1913, 84. De herneming is dus zeer tastbaar. Eene totale
som van 13.400 fr. werd van Staatswege aan de betrokken
stuurlieden en scheepsjongens uitgelooft. Anderzijds vermeer-
derde de Provincie deze tegemoetkomingen, ingevolge de grond-
regelen door den Provincieraad in zijne zitting van 20 Juli 1923
vastgesteld. De raad had beslist dat de Staatspremie van 100
of 150 fr., aan de stuurlieden toegekend, in elk geval tot 250 fr.
vermeerderd wordt, het gelde sloepen van min of meer dan

25 ton. De bijpremie van 50 of 100 fr. voor stuurlieden en scheepsjongens, worden in dezelfde mate tot 150 fr. vermeerderd.

Deze regelen gaven aanleiding tot de uitbetaling van 8250 fr. provinciepremiën aan hen die, in 1924, te Oostende de vereischte proef doorstaan, en van 4.300 fr., aan degenen, die dezelfde te Heyst ondergaan hebben. Het totaal bedrag belooft dus 12.550 fr.

Al de voornamste gemeenten der kust, namelijk Brugge, Oostende, Nieuwpoort, Blankenberghe, Heyst en Oostduinkerke, hebben, op aanvraag der Provinciale Commissie, in hunne begroting voor 1925 een krediet voorzien, dat ze in staat stelt op hunne beurt, een aanmoediging toe te staan aan de stuurlieden en scheepsjongens van hun grondgebied, die dit jaar aan de vereischten van het staatsprogramma, nopens den aankweek van scheepsjongens zullen voldoen. Hunne bijpremie belooft doorgaans 100 fr., in de gevallen, waar de Provincie ze op 250 fr. brengt, en 50 fr. in die in dewelke ze door de Provincie tot 150 fr. verhoogd worden.

In deze voorwaarden zullen van 1925 af, de stuurman en de scheepsjongen, door de jury aangenomen, eene totale aanmoediging, 350 fr. het eerste jaar en 750 fr. het tweede jaar, ontvangen; dit is gemiddeld 550 fr. tegen 250 fr. of 175 fr. voor den oorlog.

Het is te veronderstellen dat dit blijk van belangstelling der bestuurlijke overheid in de visscherijtoestanden, door de belanghebbenden naar waarde zal geschat worden en dat stuurlieden en visschers, van hunnen kant, het noodige doorzicht en welwillendheid zullen aan den dag leggen, om het stelsel zijne volle uitwerking te verschaffen, opdat het nijpend tekort aan scheepsjongens en scheepsvolk, dat de uitbreiding der nijverheid in den weg staat, aldus eenigszins gelenigd worde.

De herinrichting der visschershavens langs onze kust, die reeds aangevangen is en te Zeebrugge, Blankenberghe en Nieuwpoort zal voortgezet worden, kan tot haar doeleinde niet komen, als zij met de handels- en de personeelsontwikkeling niet gepaard gaat. Wat deze laatste betreft, zij hangt ten zeer

grooten deele af van een vakonderwijs, dat ten volle op de hoogte van de tijdsomstandigheden gesteld worde, en dat voldoende ingericht zij. Ongelukkiglijk, werden tot nu toe noch de normaalleergangen ingericht, besproken in het jaarverslag der Commissie voor 1923, noch maatregelen genomen om aan het jeugdig visschersgeslacht de bijwoning der visschersschool, na het 12^e jaar te vergemakkelijken en om den zeemansgeest in de andere scholen der kuststreek te ontwikkelen.

Wij geven hierna de meest kenschetsende uittreksels uit de verslagen der bestaande inrichtingen van beroepsonderwijs voor visscherij langs de kust.

Koninklijk werk van den Ibis. — Het werk van den Ibis, in 1906 door zijn Koninklijke Hoogheid Prins Albert van België ten behoeve der visschersweezen tot stand gebracht, werd in 1924 heringericht.

Alhoewel het voort de weezen aanneemt, heeft het Koninklijk Werk, dank zij de welwillende tusschenkomst der samenwerkende vennootschap Ibis, zijn programma, in het belang der nationale visscherij uitgebreid. In de sierlijke lokalen, te Slykens door de Samenwerkende Vennootschap Ibis gebouwd, neemt het koninklijk werk knapen van 11 volle jaren oud op en geeft het hun theoretische en practische opvoeding, ten einde er op vijftienjarigen ouderdom, gezonde, wel opgevoede en geletterde scheepsjongens van te maken, in staat het diploma van leerling-stuurman of dit van bewerker der draadlooze telegrafie ter visscherij uit te oefenen.

De lokalen zijn ingericht om 130 scheepsjongens te herbergen. Een voorkeur wordt verleend aan de leerlingen, die eene gemeentelijke of vrije visschersschool der kust bijwonen, en aan de afstammelingen van ouders, die dienst in de visscherij gedaan hebben. Kinderen van matrozen der Belgische zeehavens genieten ook de voorkeur.

De opnemng der kinderen is kosteloos; de ouders hebben bijgevolg in de verblijfskosten in de Ibischool niet tusschen te komen.

De nieuwe inrichting heeft den 1en October 1924 aanvang genomen; 19 scheepsjongens werden sedert deze dagtekening aangenomen.

Den 31 December 1924, waren deze jongens 60 in getal en verdeeld als volgt: Oostende, 39; Heyst, 4; Blankenberghe, 2; Oostduinkerke, 1; Coxyde, 9; De Panne, 2; Antwerpen, 2; Brussel, 1.

De aanvragen tot opneming in het Koninklijk Gesticht moeten gestuurd worden tot den bestuurder, te Oostende, en vergezeld zijn van een nittreksel uit den gehoorteakt van het kind, welks inschrijving op lijst der opnemingen gevraagd wordt.

Stedelijke Visschersschool van Oostende. — De 3 leerlingen der school, welke den vereischten ouderdom bereikt hebben, om aan het examen van leerlingvisser-stuurman te kunnen deelnemen, hebben de proef met goeden uitslag afgelegd.

Verleden winter, woonden een groot aantal visschers de school voor volwassenen bij. Met toelating van den heer scheepen van Openbaar Onderwijs, werd hun onderricht gegeven in zeevaartkunde en zeevisscherij. Deze leergangen moesten, naar gewoonte, den 28 Februari eindigen, doch ingezien den grooten bijval welken zij bij onze visschers genoten, en de aanhoudende voetstappen, welke bij de gemeenteoverheid gedaan werden tot het bekomen eener bestendige visschersschool voor volwassenen, besloot het stadsbestuur den 5 Februari 1924, voorloopig avondleergangen voor varende visschers in te richten. Deze leergangen werden zeer regelmatig en met veel belangstelling gevolgd en verwierven den grootsten bijval.

Het onderricht werd derwijze gegeven, dat de visschers, zonder verplicht te zijn hunne reizen te onderbreken, zich konden voorbereiden tot het examen van scheepsjongen, leerlingvisser-stuurman of visser-stuurman. De bevolking der school, welke bij hare opening 29 varende visschers telde, krom op het einde van het schooljaar tot 34.

Deze nieuwe inrichting heeft reeds goede vruchten gegeven: 15 leerlingen hebben zich voor het examen van scheeps-

jongen laten inschrijven en zijn allen gelukt; 12 leerlingen hebben deel genomen aan het examen van leerlingvisscherstuurman en zijn allen geslaagd; eindelijk hebben 2 leerlingen het examen van visscherstuurman met goeden uitslag afgelegd.

Ten einde de belangstelling bij de jeugdige visschers nog meer op te wekken, ware het wenschelijk hen in staat te stellen de gebeurlijke herstellingen aan eene stoomkraan of eenen motor op zee uit te voeren, en ze niet langer te verplichten hunne reis te onderbreken en binnen te loopen, telkens eene breuk aan een dezer werktuigen voorkomt. Ongelukkiglijk zou daartoe eene inrichting noodig zijn, welke met aanzienlijke uitgaven zou gepaard gaan, en welke de school, ingezien de geringheid harer lokalen, niet toelaten zou. Er ware middel dezen toestand te verhelpen, door de leerlingen onderricht in dit vak te laten ontvangen in de beroepsschool, waar bekwame leeraars werkzaam, en al de daartoe noodige gereedschappen voorhanden zijn.

Het ware ook niet ongepast, gedurende de avondlessen eenigen tijd te besteden aan het herstellen van netten, zeilen en touwwerk; want verscheidene leerlingen hebben openhartig verklaard weinig matrozenwerk te kennen. Er zal bij het gemeentebestuur aangedrongen worden, ten einde de verwezenlijking van deze wenschen te bekomen.

Vrije visschersschool van Oostende. — Gedurende het jaar 1924, wierd de school door 44 leerlingen bijgewoond, waarvan 18 in de eerste afdeling en 26 in de tweede.

Ingezien het zoo ras in gebruik komen van motoren in het visscherijbedrijf, en het vooruitzicht dat, in een naaste toekomst, alle vaartuig van eenig belang een motor aan boord zal hebben, worden in de school de theoretische en praktische kennis ervan met bijzondere aandacht aangeleerd, en, als logisch gevolg, ook de deviatie der kompassen.

Alle visscher zal, in de naaste toekomst, de hoofdbegrippen van den motor moeten kennen, en kunnen filters, brandstofwater- lucht- en smeerpompen in gangbaren staat houden.

Het ware wenschelijk dat ten minste de aangehaalde punten voor alle examenen van visscher-stuurman vereischt werden, benevens eene volledige kennis van de deviatie der kompassen, die den invloed der motoren ondergaan.

Heel voordeelig ware het ook, zooals reeds voorheen de Commissie voor Zeevisscherij er den wensch voor uitdrukte, dat ook het handwerk, (knopen, splissen, *vermaken van netten en zeilen*), in het programma van het examen van visscher-stuurman ingeschreven werd.

Het is meer en meer noodig dat ieder man aan hoord volledige vakkennissen bezitte en iedere hand een steeds nuttige hand zij.

Het zij terloops gezegd dat het den visscher niet aan goeden wil ontbreekt. In 1922-23 hadden wij in de avondlessen voor varende visschers een dertigtal inschrijvingen voor *theoretische* lessen over motoren; in 1924-25 is het getal meer dan verdubbeld.

Met praktische lessen voor hen gaat het moeilijker. Deze kunnen slechts gedurende de daguren worden gegeven; een motor wordt niet, bij *gas- of electrisch licht*, door lessen in zija bestanddeelen uiteengezet. In de school staan vier motoren van verschillende typen; zij komen de dagleerlingen ten goede, maar de varende visschers kunnen er moeilijk in getal samenkomen, omdat hun werk aan boord ze opeischt.

Vrije visschersschool van De Ponne. — Gedurende het schooljaar 1923-1924, werden de leergangen regelmatig gegeven; de lagere van 1en October tot einde Maart, aan de visschersjongens die nog de dagschool volgen, de hoogere van 1en October tot einde Juni, aan de varende jonge visschers.

Voor dit beroepsonderwijs beschikt het bestuur der school over de gewenschte lokalen en over het onmisbare leermaterieel. De heer Provinciale Opziener heeft het bestuur evenwel aangeraden nog een *kas-met heeli en verbandmiddelen ter beschikking* van den leeraar in gezondheidsleer te stellen.

De lagere leergangen, of die der eerste afdeeling, werden

gedurende dit schooljaar door 22 leerlingen gevolgd; de hogere of die der tweede afdeling, door 11 varende jonge visschers.

Het bestuur der school heeft vernomen, dat verscheidene zijner leerlingen uit de tweede afdeling, in de laatste jaren, met goed gevolg hun examen van scheepsjongen te Oostende hebben afgelegd.

De onderwezen leerstof behelst al de punten vervat in het programma van het examen voor scheepsjongens van booten tot de hoogzeevisscherij uitgereed.

De bestuurder der aangenomen jongensschool onderwijst in zeevaartkunde, wereldkunde en dierenkunde: een gewezen stuurman in handwerk (touw-, zeil- en netwerk); een onderwijzer in teekenkunde, rekenkunde en gezondheidsleer.

Voor de eerste afdeling, is de school open van 4 ½ uur tot 6 ½ uur 's namiddags, op de vijf eerste dagen der week, en van 11 tot 12 ure den Zaterdag; voor de tweede afdeling van 5 tot 6 ure 's namiddags, den Zaterdag, en van 8 tot 10 ure den Zondag.

Vrije visschersschool van Blankenberghe. — De lagere afdelingen werden zeer regelmatig gevolgd door 22 visscherskinders (beneden de 14 jaar), die nog de dagschool bijwonen: de hogere, door 14 reeds varende jonge visschers.

9 hebben met onderscheiding het examen van scheepsjongen afgelegd.

Het ware hoogst wenschelijk kon de bevoegde overheid er voor zorgen dat het examen voor jonge visschers regelmatig en op bepaalde tijdstippen afgenomen werd; dit zou anderen aanzetten, om ook de leergangen der school te volgen.

Het ware even wenschelijk dat men het onderwijs voor den 4en graad der lagere school, eenigszins mocht richten naar de opleiding der leerjongens voor de zeevisscherij; het ware een beste middel om, in hun jeugdige harten, liefde en aantrek voor het visschersbedrijf te onderhouden. Jong zijnde, is het visscherskind voor het zeeleven zeer genegen; doch die genegenheid voor het vaderlijk bedrijf vermindert naarmate ze vorderen

in jaren. Er zijn immers te veel andere bezigheden in de badsteden, meer winstgevend voor de scheepsjongens, dan het visschersbedrijf op dien jongen leeftijd.

Vrije visschersschool van Nieuwpoort. — Er is een niet loocherbare verbetering in den toestand onzer visschersschool; doch het is slechts door de verbetering onzer haven dat de vóóroorsche bloei kan hervonden worden.

Niettemin is de schoolbevolking aangegroeid.

Het jaar 1924-25 gaf ons in de lagere afdeling der niet-varenden 18 leerlingen, waarvan 12 onder hen aanhoudend de leergangen tot nu toe volgen. Die leergangen worden aan die knapen op een uitstekende wijze voorgehouden door den heer Osc. Van Hille, een oudmatroos. Wat opheurend valt, is dat er alzoo visschersroeping ontstaat bij sommige jongens, die anderszins nooit hun bestaan op het zeeveld gezocht hadden.

De Zondagslessen voor de varenden der groote afdeling laten iets meer te wenschen over, wat betreft de regelmatigheid van het lesvolgen.

Een eerste reden daarvan is het varen, ook op den Zondag, dat voor den oorlog bijna niet bestond.

Een tweede, het gemakkelijk veranderen der visschers, die na een tijd op Nieuwpoort te hebben gevaren, dan op Oostende varen.

Alzoo verlieten ons in het jaar drie leerlingen. Vijf andere zijn standvastig gebleven, waarvan, verhopend we, twee hun examen van stuurman zullen mogen afleggen en een zijn eerste proef van visschersjongen.

We wachten nog altijd naar het afschaffen van den maatregel, die de tijd voor het afnemen der proeven doet afhangen van de tonnemaat der gebruikte zeilsloepen. Onze jongens zijn alzoo verplicht dubbel lang te varen, vooraleer zich aan de jury te mogen voorstellen. Dit lang uitstel is nadeelig voor de studiën. Volherding valt somtijds moeilijk, wanneer niets den moed komt opbeuren.

Vrije visschersschool van Oostduinkerke. — Voor het eerste studiejaar, werden de lessen gegeven elken weekdag van 17 tot 19 uur.

Voor het tweede studiejaar, elken Zondag van 8 tot 10 uur. Op het begin van het schooljaar, waren 34 leerlingen ingeschreven. Op het einde waren er nog 32, waarvan 20 voor het eerste studiejaar en 12 voor het tweede studiejaar. Onder deze 12 waren er 6 varenden. Twee hebben hun examen afgelegd.

Op het einde van het schooljaar is er, tijdens de prijsuitdeeling, eene tentoonstelling gehouden geweest van de werken der leerlingen. Hetgeen veel bijval genoten heeft bij ouders en leerlingen.

Wij hestatigden onder de leerlingen meer ijver en meer geneigdheid tot de studie. Dit komt uit de verplichting van een examen af te leggen om te mogen een boot besturen, en ook uit de omstandigheid dat het werk in den heropbouw vermindert. Zoo ontstaat in de visschersfamiliën een neiging om weder hun brood te winnen door het visschen, en vervolgens hun kinderen meer naar de visschersschool te sturen.

De visschers beginnen ook het nut van een motor aan boord in te zien. Het ware dus wenschelijk dat eene les in de motortechniek zou gegeven worden.

Jammer ook dat het visschershoekje zoo traag volledigd wordt.

Het ware ook wenschelijk dat normaallessen zouden gegeven aan de leeraars der visschersscholen, waarvan spraak in het rapport der Commissie voor Zeevisserij.

Visschersschool van Coxyde. — Het schooljaar 1924-1925 werd begonnen op 1 October 1924. Twee-en-twintig leerlingen volgden de verschillende lessen, waarvan 19 de eerste afdeling en 3 de tweede. In de tweede afdeling zijn er twee varenden en in de eerste zijn er verscheidene jongens, die onder het groot verlot met hun vader op zee gegaan zijn. In den loop van het schooljaar, zijn 8 leerlingen, om de groote stoffelijke voordeelen die zij er genieten, naar den « Ibis » getrokken.

We vinden verder dat de visserij op onze kust tot verdwij-

ning gedoemd is, aangezien de haven van Nieuwpoort nog steeds ontoegankelijk is, bij laag water, en dat de beloofde wet nopens het medenemen van kajuitjongens maar immer weg blijft.

Een nieuwe oorzaak van verdwijnen komt zich dit jaar bij de twee vorige voegen. Onze visschers die meestal in de duinen wonen, werden onlangs verwittigd, dat ze de akkers, die ze door hun zwoegen min of meer vruchtbaar gemaakt hebben, zullen ontnomen worden door de nieuwe eigenaars der duinen. Deze maatregel zal natuurlijk onze visschers dwingen de kust te verlaten.

TABEL XXIX

AANTAL LEERLINGEN IN DE

JAAR	Costende (Gemeenteschool)		Costende (vrije school)		De Panne		Nieuport	
	varande	niet varande	varande	niet varande	varande	niet varande	varande	niet varande
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
1923	—	35	—	60	9	20	7	6
1924	—	27	60	44	11	22	5	18

VISSCHERSCHOLEN (1908-1924)

Cozyde		Oostduinkerke		Heyst		Blankenburghe		TOTAL
varende	niet varende	varende	niet varende	varende	niet varende	varende	niet varende	
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
2	17	6	22	23	14	11	20	252
3	19	6	26	18	23	14	22	338

TABEL XXX.

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.
1906	22	26	13	2	14	5	—	8	8
1907	24	35	18	4	9	9	—	2	6
1908	26	19	24	3	10	10	—	8	4
1909	38	24	17	4	10	8	5	4	6
1910	26	28	20	2	5	10	7	10	3
1911	24	25	18	1	16	6	1	11	7
1912	15	19	15	1	9	14	2	8	9
1913	2	19	14	4	—	—	6	9	7
1914	8	16	10	—	—	—	—	—	—
1921	9	32	—	—	—	—	2	—	—
1922	?	?	?	—	—	—	—	9	14
1923	12	12	20	—	—	—	—	11	9
1924	—	38	21	—	—	—	—	3	7

TABEL XXXI.

TOESTAND DER HULP- EN VOORZORGKAS

JAAR	Gewone inkomsten	GEWONE UITGAVEN	
		Betaalde pensioenen	Bureelkosten
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	111,651.81	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
1923	277,724.46	188,960.00	1,974.50
1924	348,711.23	221,844.50	3,039.05

DER VISSCHERS VAN OOSTENDE (1913-1924).

SALDO		BUITENGEWONE INKOMSTEN		Toestand van het reserve- fonds
Te goed	Schuld	Verworven interessen	Giften	
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
106,240.87	—	19,450.91	—	513,633.21
145,989.57	—	22,161.89	—	513,812.40

TABEL XXXII.

WERKZAAMHEID DER HULP- EN VOORZORGEN

HULPVERKRIJGENDE	1915		1916		1917		1918	
	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal
I. Weduwen van visschers die in zee vergaan zijn of die tot aan den ouderdom van 60 jaar gevaren hebben	—	46	—	42	—	42	—	4
Hunne minderjarige kinderen	5760	19	5292	16	5194	16	5188	1
II. Weduwen van visschers overleden te lande en die tot aan den ouderdom van 60 jaar niet gevaren hebben (meer dan 60 jaar oud)	4312	55	3574	50	3087	44	2849	
III. Weduwen van visschers overleden te lande en die tot aan den ouderdom van 60 jaar niet gevaren hebben (min dan 60 jaar oud)	—	16	—	18	—	17	—	
Hunne minderjarige kinderen	1335	14	1364	11	1204	12	1895	
IV. Oud-visschers die tot aan den ouderdom van 60 jaar gevaren hebben	—	22	—	10	—	22	—	
Hunne vrouwen 60 jaar oud	4954	9	5307	10	4534	10	4395	
V. Oud-visschers die tot aan den ouderdom van 60 jaren niet gevaren hebben	—	73	—	72	—	66	—	
Hunne zestigjarige vrouwen	7976	31	7957	30	6765	33	6566	
VI. Visschers slachtoffers van een bedrijfsongeval	—	9	—	9	—	10	—	
Hunne vrouwen	—	6	—	6	1499	6	—	
Hunne minderjarige kinderen	1689	8	1512	6	—	4	1169	
VII. Zieke visschers	—	8	—	7	—	5	—	
Hunne vrouwen	—	3	—	3	—	2	—	
Hunne minderjarige kinderen	484	2	350	2	284	—	261	
VIII. Ouders van ongehuwde visschers	60	1	60	1	60	1	60	
IX. Anderen (Breukbanden)	—	—	—	—	—	—	—	
	26570	322	25416	303	22627	290	22883	

NR VISSCHERS VAN OOSTENDE VAN 1915 TOT 1924.

1919		1920		1921		1922		1923		1924	
Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebers
—	117	—	111	—	104	—	106	—	103	—	99
45576	40	34919.00	34	45153.00	29	45568.00	25	42345.00	25	46858.00	21
80912	118	20813.00	107	28899.00	102	30612.00	105	30026.00	120	34603.00	110
—	69	—	47	—	44	—	44	—	41	—	38
11954	38	7706.00	23	9715.00	25	10328.00	25	8825.00	15	8820.00	17
—	36	—	28	—	27	—	32	—	52	—	32
17216	15	15145.00	11	21487.00	14	23682.00	15	24198.00	16	26186.00	16
—	131	—	142	—	144	—	152	—	157	—	161
17850	11	40922.00	73	57450.00	66	60456.00	64	61669.00	69	73861.00	76
—	29	—	44	—	76	—	82	—	74	—	107
—	19	—	32	—	63	—	45	—	55	—	90
12058	20	8963.00	48	13903.50	101	14556.00	63	14935.00	75	20955.50	144
—	15	—	20	—	46	—	43	—	40	—	48
—	11	—	17	—	37	—	30	—	40	—	42
1736	10	2160.50	24	4926.00	95	5409.50	51	5740.50	62	8166.00	69
60	1	156.00	1	216.00	1	216.00	1	90.00	1	—	—
255	—	197.50	4	345.00	6	730.00	13	1131.50	13	2385.00	23
17017	740	130982.00	766	182034.50	980	191757.50	896	188960.00	982	221844.5	1093

TABEL XXXIII.
TOESTAND DER HULPKAS VOOR SLACHTOFFERS VAN ZEEONGEVALLLEN TE OOSTENDE (1914-1924)

JAAR	Ontvangsten, het overschot van het voorgaande jaar inbegrepen.	Bedrag der verleende hulp, kleine uitgaven inbegrepen.	In kas op 31 december.
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	978.81	46,038.98
1920	48,115.19	3,059.60	45,055.59
1921	46,703.88	3,689.40	43,064.48
1922	44,666.20	1,721.—	42,945.20
1923	45,459.92	2,942.80	42,517.62
1924	44,157.75	3,811.85	40,396.40

TABEL XXXIV.

WERKZAAMHEID DER HULPKAS VOOR ZEEVISSCHERS DER GEMEENTE HEYST A/Z (1912-1924).

JAAR.	AANTAL PENSIOENEN BETAALD AAN										Volledig		Betaalde som.
	Visschers-weduw.	Visschers-weezen in dan 14 jaar.	ouders van in zee verongelakte visschers.	weduwen van in zee verongelakte visschers.	weduwen van in zee verongelakte visschers.	oudvisschers meer dan 65 jaar.	weduwen van oudvisschers meer dan 65 jaar.	gekwetete en zieke visschers.	hunne vrouw.	hunne kinderen in dan 14 jaar oud.	gestal	pen-sioenen.	
1912	19	2	4	3	24	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		
1923	4	—	—	6	9	14	4	—	—	37	1776		
1924	4	—	—	6	9	14	4	—	—	37	1776		

TABEL XXXV.

TOESTAND DER HULP- EN VOORZORGKAS VOOR

JAAR.	AANTALINGESCHREVENEN	ONTVANGSTEN			PENSIOENEN		
		Opbrengst van de bijdragen der leden en hulpgelden.	Andere inkomsten Intresten, buitengewone inkomsten.	TOTAAL.	Aan visschersweduwen en aan hare kinderen min dan 14 jaar.		
					Aantal weduwen.	Aantal kinderen.	Totaal bedrag der hulp.
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
1923	17	334.00	786.24	1120.24	13	1	160.00
1924	35	322.00	1168.37	1490.37	13	1	200.00

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

VISSCHERS DER GEMEENTE DE PANNE (1914-1924).

IN VERGOEDINGEN.						IN KAS
Aan onde visschers.		Aan zieke of gekwetste visschers.		TOTAAL		
AANTAL.	Totale hulp.	AANTAL.	Totale hulp.	der gehol- penen	der toege- stane hulp.	
23	1164.00	7	113.00	38	1697.00	1029.10
24	1206.00	—	—	38	1662.00	1246.10
25	1177.00	—	—	42	1584.00	1531.10
27	1347.50	—	—	46	1749.00	1509.60
31	1479.50	—	—	51	1930.50	1484.10
35	1655.50	3	119.00	52	2181.50	1457.30
36	1683.00	3	140.00	55	2265.00	1593.15
33	1595.00	4	105.60	55	2258.85	1140.60
36	1296.00	3	92.00	50	1687.25	374.44
35	607.50	1	50.00	51	817.50	302.74
36	762.50	2	55.00	51	1015.00	475.37

VII. — De zeevisscherij in de naburige landen.

ENGELAND (1).

Engelands zeevisscherij verkeerde, in 1923, nagenoeg in den toestand in denwelken wij ze in het vorige jaar gelaten hebben, dit is wat de vangst en de opbrengst betreft, beneden het peil dat ze, in 1913, bereikt had.

De hoeveelheid visch immers, in Engeland en het Land van Wales in 1923 gelost, (11.514.148 cwt), blijft onder het totaal van 1922 (12.158.508 cwt), dat, zooals dit voor 1921 (11.474.596 cwt), ver beneden de hoeveelheid blijft in 1913 opgebracht (16.152.374 cwt).

Deze vermindering is toe te wijten aan de geringe vangsten van diepgrondvisch, die slechts 8.121.970 cwt opbrachten, tegen 9.007.004 cwt, in het voorgaande jaar. De pelagische visch daarentegen en voornamelijk de haring toonen verbetering aan. De vangsten immers bedroegen 3.389.407 cwt, tegen slechts 3.148.329 cwt in 1922.

De waarde der diepgrondvisch is gestegen in tegenovergestelde verhouding met de hoeveelheid te koop gestelde waar, zoodat de geldelijke uitkomsten van het bedrijf, in zijn geheel genomen, nagenoeg dezelfde gebleven zijn: 12.442.276 £ in 1923, tegen 12.581.185 £ in 1922. Wat bijzonderlijk den haring betreft, valt eene tasthare prijsverbetering op te merken. In 1922, brachten 2.676.819 cwt slechts 948.922 £ op; in 1923, werd de waarde van 3.033.045 cwt op 1.204.463 £ geschat, wat wijst op een stijgende verbetering van den Engelschen haringhandel met het Europeesch vasteland. Aan België, onder andere, leverde Groot-Brittanië, in 1923, 8.245.726 kil. ingelegden of verschen haring, tegen slechts 6.140.085 kil. in het voorgaande jaar. De volledige herstelling van den vóóroorlogschen toestand schijnt echter nog tamelijk afgelegen, als men in acht neemt dat, van 1909 tot 1913 de haringvangst jaarlijks van 4 tot 7 miljoen cwt opleverde. (*Vervolg bl. 85*).

(1) Fisheries — ENGLAND AND WALES. *Fisheries Department — Statistical tables 1923.*

TABEL XXXVI.

HOEVEELHEID EN WAARDE VAN DE VISCH GETOST IN ENGELAND EN HET LAND
VAN WALES (1918-1923).

JAREN	Visch, weekdieren uitgezonderd	Weekdieren	Algemeen totaal
	£	£	£
1913	16,152,374	327,363	10,336,689
1915	5,785,233	290,406	7,681,521
1916	4,244,181	327,862	7,560,827
1917	4,051,613	335,973	9,487,609
1918	4,681,000	450,501	14,592,311
1919	10,308,449	537,997	19,033,213
1920	14,584,413	615,940	21,818,470
1921	11,174,596	558,929	16,556,997
1922	12,158,508	473,477	14,291,307
1923	11,514,148	423,598	14,295,290

TABEL XXXVII.
AANTAL EN TONNAGE VAN VAARTUIGEN VAN BEDEDE KLAS, IN DE VAART IN DE VERBODENDE
VERBODEN VAN ENGELAND, HET LAOS VAN WALIS EN HET IELAND VAN (1913-1923).

JAAR	STOOMSCHIPPEN						ZEILSCHIPPEN						MOTORBOOTTEN					
	Trawlers		Rijders		Dijfers		Tjalks		Reigers		Dijfers		Tjalks		Beigels		Dijfers	
	Aantal	Bruto-tonnage	Aantal	Bruto-tonnage	Aantal	Bruto-tonnage	Aantal	Bruto-tonnage	Aantal	Bruto-tonnage	Aantal	Bruto-tonnage	Aantal	Bruto-tonnage	Aantal	Bruto-tonnage	Aantal	Bruto-tonnage
1913	122	2747	51	1124	58	4633	811	2840	27	123	103	5340	5	131	34	229		
1914	136	3457	26	4014	53	4007	795	27588	24	128	113	4105	47	185	9	134	1374	
1915	141	3238	21	7162	303	10754	513	20877	9	328	94	3614	12	314	24	200	1155	
1916	110	1537	28	3428	47	3112	521	17249	9	149	66	1814	12	383	25	326	1795	
1917	121	3006	16	2127	51	3885	409	19999	2	50	24	504	11	352	19	106	2073	
1918	133	3234	7	911	89	5574	385	13105	5	92	22	760	24	705	22	458	2039	
1919	129	2548	22	3819	406	32518	414	12332	3	186	21	518	43	1235	65	532	2145	
1920	137	3042	30	4347	402	32637	381	11155	4	101	11	271	77	1897	53	1093	1703	
1921	139	3173	45	4416	445	33904	370	11343	—	—	10	236	74	2089	70	816	1542	
1922	139	3124	46	5784	378	31536	351	11429	1	35	6	124	70	2072	70	693	1402	
1923	121	2624	18	8224	398	33693	446	10137	1	14	5	136	76	2135	57	731	1669	

Deze uitslagen zijn eenigszins in verband met de uitbreiding der vloot van eerste klasschepen, die in 1923, 11.083.353 cwt aanvoerden, maar weinig in getal toegenomen hadden. De stoomtrawlers gingen slechts van 1358 tot 1364 in getal; de stoomdrifters van 378 tot 398, dus steeds een paar honderdtal beneden het vooroorlogsch peil; de zeilsloepen ondergingen voort hunne daling (353 tegen 366 in 1922, en 974 in 1914). Zelfs de motorvaartuigen zijn weinig vooruitgegaan (183 tegen 181 in 1922); deze schepen hebben ook hun aandeel in de algemeene opbrengst weinig verruimd (406.736 cwt, tegen 394.519 cwt in het voorgaande jaar).

De volledige Engelsche en Walische visschersvloot telde, in 1922, 9235 vaartuigen, 9384 in 1921 en 9415 in 1913, maar de geringe beteekenis der schepen, die buiten de eerste klas vallen, wordt bewezen door het feit, dat hun aandeel in de algemeene opbrengst, in 1923, slechts 430.795 cwt belooft.

SCHOTLAND (1).

Het jaar 1923, verklaart het verslag der Schotsche zeevisscherijoverheid, was teleurstellend. Nooit immers ondergingen vloot, vangst en opbrengst een achteruitgang zooals degene die opgemerkt wordt.

Het aantal vaartuigen viel van 7545 op 7277, aldus met 1589 blijvend beneden het vóóroorlogsch peil van 8869, dat in 1921 bijna terug bereikt was. De verscheidene soorten hebben hun aandeel in dit verval: de stoomtrawlers waren 336 in getal, tegen 383 in 1922; de stoomdrifters en heugers, 837 tegen 842; de motorsloepen zelf zijn voor de eerste maal sedert den oorlog aan het dalen (1976 tegen 2020); de zeil- en roeibooten vaarden het slechtst, daar er enkel nog 3927 bestonden, tegen 4189. Met de geschatte waarde van schepen en tuig is het slechtst gesteld, aangezien, in weerwil van de heerschende economische toestanden, die waarde (4.817.523 £) gevallen is, niet alleen

(1) *Forty second annual Report of the Fishery Board for Scotland Being for the year 1923.*

beneden die van 1922 (5.637.640), maar zelfs beneden die van vóór den oorlog (5.121.081 £).

Die toestand vindt zijne uitlegging in de uitkomsten der vischerij, die niet zoozeer door de hoeveelheid vangsten dan wel door den ongunstigen handelstoestand beïnvloed werden. Dit is nog bijzonderlijk waar wat den haring aangaat. De hoeveelheid was 3.349.139 cwt, tegen 2.764.150 cwt in 1922, maar de besomming viel op 952.366 £ van 1.063.919 fr. in het voorgaande jaar. De oorzaken, kort uiteengezet, verklaart de verslaggever, waren, zooals voorheen, de beperking der vraag naar ingelegden haring op het vasteland, ten gevolge van de verminderde koopkracht der verbruikers, de handelsmoeilijkheden voortspruitende uit de onvastheid der wisselkoersen, en de aanhoudende hooge voortbrengstkosten, oorzaken die, al te zamen genomen, de zeevischerij, sedert de intrekking der staatshulp, op het einde van 1920, onloonend gemaakt hebben, met dit gevolg dat de groote meerderheid der visschers in de onmogelijkheid verkeerden, in dit tijdperk, het loon vereischt voor het bestaan te verdienen. Zij waren bijgevolg in staat niet geweest hun vischtuig te vernieuwen, dat allengskens versleet, tot dat het in talrijke gevallen onbruikbaar werd.

In deze omstandigheden, werd men natuurlijk tot een nieuw beroep op staatshulp gedreven, dewelke, na moeilijke onderhandelingen op £ 2,10 sh. per week en per visscher voorgesteld werd. De Regeering besliste echter dat de doenwijze, die zij in 1920 toegepast had, en die bestond in de eventueele overneming van den niet verkochten haring, niet, kon opgegeven worden; er bleef den visschers en koopers slechts over de fortuin in de najaarsvischerij op de Engelsche kusten te beproeven. Dank zij eene opflakking van den handel, vergelde deze gedeeltelijk de mislukkingen van het voorjaar.

Even onvast was de toestand in de vischerij op grondvisch; er werden slechts 2.600.302 cwt gevangen, tegen 2.954.843 cwt in 1922, en dan nog komt eene buitengewone groote hoeveelheid kleine schelvisch in het eerste getal in rekening, wat voor onze vischerij in 1923 overigens ook het geval was. De op-

brengst is in verhouding met de hoeveelheid : 2.683.339 £, tegen 2.928.754 £, in 1922.

Die inzakking staat in verband niet alleen met tegenspoedige visscherijvoorwaarden, maar tevens met maatschappelijke geschillen. De moeilijkheden ontstaan, in 1922, naar aanleiding van den terugkeer naar Aberdeen der Duitsche IJslandvaarders, op dewelke wij reeds in het voorgaande verslag gewezen hebben, zijn in 1923 opnieuw met ergere gevolgen ontstaan.

Niet alleen voorzagen, in 1923, de Duitsche stoomtrawlers de Aberdeensche markt van IJslandsche visch, zooals ze vóór den oorlog gewoon waren, maar voor de eerste maal ook van eersten rang noordzeevisch. Dit had een nieuwe staking der gansche Aberdeensche vloot, gedurende drie maanden, voor gevolg, gedurende dewelke de Duitschers 780.000 cwt visch invoerden, in plaats van 350.000 cwt in het voorgaande jaar.

In 1923, heeft de visscherij met het Deensche zegennet in Schotland het veld teruggewonnen dat zij, in 1922, verloren had, dank zij grootelijks de tegenslagen opgelopen in de haringvisscherij. De visschers zoeken in dit bedrijf dat min onkosten vergt, een vervanging der bedreigde haringvisscherij. Loonende uitslagen werden met dit tuig op de Visschers- en Doggerbanken bekomen.

De stijging der bedrijfskosten had anderzijds voor gevolg dat herhaalde pogingen tot verbetering en volmaking van het vischtuig in Schotland waargenomen werden. Verscheidene brevetten voor verbetering van den ottertrawl werden genomen en, voor een van hen, wordt er ingebracht dat het in de gewone practijk de besparing eener halve ton kolen voor gevolg heeft.

NEDERLAND (1).

Zooals in Schotland, vangt het Nederlandsche jaarverslag voor 1923 aan, met een uitdrukking van teleurstelling. (*Verw. bl. 92*)

(1) DEPARTEMENT VAN BINNENLANDSCHE ZAKEN EN LANDBOUW. — *Verslagen en mededeelingen van de afdeling visschery.* — Verslag voor 1923.

Jaarverslag omtrent de visschershaven en de visscherij te Ymuiden over het jaar 1923.

TABEL XXXVIII.

HOEEVEELHEID EN WAARDE DER VISCH GELOST OP DE

SOORTEN	1917		1918		1919	
	Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde
	cwt	£	cwt	£	cwt	£
Pelagische . . .	2.072.199	1623.198	2.184.605	2.648.882	3.834.531	2.277.116
Grondvisch. . . .	—	—	—	—	—	—
<i>a)</i> rond . . .	884.287	1.724.144	986.823	2.859.175	1.886.356	3.082.860
<i>b)</i> plat. . . .	74.400	258.900	77.582	386.600	157.021	624.744
Roggen, enz. . .	48.882	39.373	64.298	97.036	90.958	79.019
Weekdieren . . .	—	59.774	—	74.895	—	84.200
Totaal . . .	3.079.758	3.704.789	3.313.228	6.066.588	5.968.866	6.147.945

SCHOTSCH E KUSTEN VAN 1917 TOT 1923.

1920		1921		1922		1923	
Hoefv.	Waarde	Hoefv.	Waarde	Hoefv.	Waarde	Hoefv.	Waarde
cwt	£	cwt	£	cwt	£	cwt	£
3.258.308	2.284.030	2.561.997	1.203.667	2.764.150	1.063.919	3.349.139	952.366
—	—	—	—	—	—	—	—
2.693.071	3.282.511	2.270.298	2.750.384	2.685.499	2.150.919	2.385.171	2.024.250
240.829	868.994	246.268	885.278	269.344	777.735	215.131	679.089
135.515	86.527	181.930	117.667	233.071	133.920	206.266	171.936
—	106.846	—	102.332	—	111.164	—	104.136
6.327.723	6.628.908	5.260.493	5.059.328	5.952.064	4.237.657	6.209.707	3.931.777

TABEL XXXIX.

ONTWIKKELING DER SCHOTSCHER ZEEVISSCHERSVLOOT VAN 1914 TOT 1923.

JAAR	STOOMTRAWLERS				ANDERE STOOMSCHIPEN (BEUGERS, DRIJTERS)			
	Aantal	Netto-tonnazaat	Bemanning	Waarde van schepen en tuig	Aantal	Netto-tonnazaat	Bemanning	Waarde van schepen en tuig
1914	322	22 948	3.166	1.487.690	981	31.317	7.086	2.582.274
1915	181	»	1.650	684.350	216	»	1.838	584.896
1916	137	»	1.240	625.420	196	»	1.587	496.886
1917	100	»	900	478.650	219	»	1.755	582.199
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
1922	383	26.524	3.796	1.709.565	842	30.372	7.120	2.302.318
1923	336	24.564	3.306	1.407.545	837	30.444	7.122	1.859.025

TABEL XL.

ONTWIKKELING DER SCHOTSCHIE ZEEVISSCHERSVLOOT VAN 1913 TOT 1923 (vervolg).

JAAR	MOTORSCHIPPEN				ZEIL- EN ROEIROOTEN				ALGEMEEN TOTAAL			
	Aantal	Netto- tonnaal	Bemanning	Waarde der schepen en tuig	Aantal	Netto- tonnaal	Bemanning	Waarde der schepen en tuig	Aantal	Netto- tonnaal	Bemanning	Waarde der schepen en tuig
			L. St.				L. St.					L. St.
1913	523	7,332	2,240	206,585	6,507	71,871	21,934	689,962	5,991	135,935	83,262	4,878,880
1914	594	10,555	2,776	284,424	6,406	69,660	20,125	765,598	6,669	144,082	87,594	6,121,081
1915	655	—	2,692	219,400	8,571	—	9,054	130,119	4,658	—	15,244	1,668,765
1916	850	—	3,551	429,225	8,458	—	7,964	275,815	4,650	—	14,992	1,827,844
1917	1,128	—	4,700	564,754	8,157	—	7,895	275,964	4,909	—	14,300	1,902,767
1918	1,387	—	5,676	1,298,668	8,036	—	7,897	352,537	4,514	—	15,416	3,038,592
1919	1,751	—	8,018	1,822,978	8,722	—	9,880	358,269	5,534	—	27,408	3,243,456
1920	1,947	83,254	8,576	1,788,208	4,655	18,897	18,409	351,914	6,177	122,818	86,919	11,916,468
1921	1,987	32,516	8,536	1,381,484	4,367	16,894	12,737	280,923	7,648	169,098	82,169	7,907,467
1922	2,020	31,008	8,288	1,072,967	4,189	15,923	11,266	208,165	7,545	107,506	31,689	6,657,640
1923	1,973	29,054	7,370	868,887	3,927	13,709	10,249	178,323	7,277	105,839	30,694	4,617,528

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

De achteruitgang der verscheidene bestanddeelen der nijverheid valt evenzeer in het oog als in Schotland; doch zij schijnt, in den loop van het jaar, onder den invloed van den economischen toestand, voornamelijk dien van Duitschland, in hare verdere nadeelige ontwikkeling, te zijn gestuit.

De opgaven nopens de samenstelling der visscherijvloot zijn de duidelijke uitdrukking van de wantoestanden, die sedert eenige jaren de Nederlandsche zeevisscherij beheerscht hebben. Het aantal vaartuigen liep achteruit in elken tak van het nijverheidsgebied, behalve wat de motorschepen betreft. Slechts 218 stoomschepen, 486 geheel gedekte en 1959 halfgedekte vaartuigen waren, in 1923, in de vaart, tegen wederzijds 230, 523 en 2116, in 1922. De opene booten vielen, van hunnen kant, van 2305 op 2107. De motorvaartuigen groeiden daarentegen van 295 tot 365 in getal aan, dit is met zeventig. De gansche vloot viel van 5469 op 5135 eenheden, en de tonnemaat van 406.427 op 390.135 m³.

Het is thans niet mogelijk een volledig denkbeeld van den toestand der verscheidene takken der Nederlandsche grootvisscherij te geven, daar de geschikte opgaven in de statistiek niet meer voorkomen. Wij kunnen alleen aanstippen, dat spijs alles, de drijfnetharing, in 1923, 45.322.000 k. opgebracht heeft, tegen 27.020.000 kil. in 1922.

De waarde, 6.678.400 gulden, overtrof, met nagenoeg 1/3, die van het voorgaande jaar, alhoewel niet meer dan de helft der haringvloot in bedrijf was. De heugvisscherij harezijds leverde, met 2.004.000 kil., eene opbrengst van 892.000 g. op, en de gansche vloot van visch-schaal- en weekdiervisschers, in de zeeën en kustwaters, bracht 154.543.000 kil. of 21.767.300 g. te zamen op. In 1922, waren de wederzijdsche totalen 129.200.000 kil. en 19.848.000 g. Bijzonderheden nopens de opbrengst der trawlvisscherij zijn niet voorhanden.

De Nederlandsche exporthandel herneemt allengskens met de landen met vaste valuta, namelijk met Duitschland, sedert de vestiging der rentenmark, met Groot-Brittannië en de Vereenigde Staten van Amerika. De totale uitvoer van visch bedroeg 17.287.967 g., tegen 15.840.443 g. in het voorgaande jaar. Daaren-

tegen, is er een toenemenden achteruitgang te bespeuren in de leveringen aan België en Frankrijk, in verband met den munttoestand dezer landen. België namelijk voerde slechts voor 4.943.484 g. hollandsche visch in, tegen 6.264.674 g. in 1922, en 17.319.435 g. in 1919.

De haring onder verscheidene vormen was in het totaal voor 1923 begrepen, voor eene som van 1.608.088 g., en de versche zeevisch voor 1.801.745 g., België is niettemin nog de beste afnemer dezer laatste soort.

Een verschijnsel dat bij de belanghebbenden allengs ernstige ongerustheid wekt, doet het verslag opmerken, was de voortdurende vermindering der vangsten. De achteruitgang is onmiddellijk na den oorlog begonnen en heeft sindsdien aangehouden. Bedroeg de gemiddelde vangst per reisdag der stoomtreilers hier te lande, in 1918, nog 2508 kil., in 1919 verminderde zij tot 2216 kil. in 1920, tot 1854 kil. in 1921, tot 1238 kil., in 1922 tot 968 kil., en in 1923 tot slechts 763 kil.

Dezelfde waarneming wordt overigens in Engeland gedaan, waar de dagelijksche middelmaat der vangsten van grondvisch, (kabeljau, schelvisch en rog), door de Engelsche stoomtreilers met het kornet in al de vischstreken opgedaan, van 1919 tot 1923 opvolgendelijk gevallen is van 3.1, op 2.9, op 2.5, op 2.4 en 2.1 cwt.

De Nederlandsche Regeering en eenige zeesteden verleenden voort hun steun aan de reeders die, buiten het haringseizoen, werkgelegenheid op hunne loggers verschaffen, om de treilvisserij te begaan. De maximumvergoeding werd echter op 1500 g. per logger beperkt. De stad 's Gravenhage droeg voor de Scheveningsche loggers daartoe bij tot beloop van 95.000 g. Katwijk verleende voor hare vaartuigen 20.851.81 g. en bijzonderen de bijdrage van 31.277,90 g. De Rijkssteun bedroeg g. 84.203.62. De stad 's Gravenhage verleende bovendien een toeslag op het loon der opvarenden.

Een bedrag van 20.000 gulden werd, ter vernieuwing van de

(Vervolg bl. 96)

TABEL XLII

GROOTE DER NEDERLANDSCHE VISSCHERIJVLoot (1913-1923).

JAAR	AANTAL						Totaal aantal vaartuigen.	Bruto inhoud in M ³ .
	MECH. VOORTBEW. VAARTUIGEN.		ZEILVAARTUIGEN.		Andere vaartuigen			
	Stoom- vaartuigen	Motor- vaartuigen	Gehesl gedekte	Half gedekte				
1923	218	365	486	1959	2107	5135	390.135	
1922	230	295	523	2116	2305	5469	406.427	
1921	232	298	578	2177	2468	5733	421.263	
1920	262	275	598	2287	2661	6083	434.973	
1919	302	216	618	2392	2711	6239	450.970	
1918	323	172	608	2470	2599	6172	452.099	
1917	292	181	730	2451	2431	6085	475.502	
1916	266	181	814	2448	2505	6154	488.892	
1915	221	69	753	2453	1388	5884	439.522	
1914	216	61	727	2468	2288	6760	425.639	
1913	213	49	713	2471	2232	5673	416.735	

TABEL XLII.

TOTALE HOEVEELHEID EN OPBRENGST DER VISCH, GEDUIKENDE DE JAREN 1913-1923 DOOR ALLE TAKKEN DER NEDERLANDSCHE GROOTZEEVISSCHERIJ AANGEVOERD.

JAAR	Trawvischerij		Beugvischerij		Drijfnetvischerij op haring		Algemeen totaal	
	Hoeveelheid	Opbrengst	Hoeveelheid	Opbrengst	Hoeveelheid	Opbrengst	Hoeveelheid	Opbrengst
	K. G.	Guld.	K. G.	Guld.	K. G.	Guld.	K. G.	Guld.
1923			2 004 000	892 000	45 802 000	8 473 400	50 218 400	13 287 750
1922	29 044 500	8 487 150	1 591 000	778 900	27 020 000	4 018 700	67 714 900	14 826 740
1921	26 145 900	8 721 440	2 007 000	915 100	89 526 000	7 199 200	121 547 000	92 846 100 (1)
1920	28 456 000	10 874 200	946 000	498 500	90 644 000	21 917 400	166 660 689	57 969 197
1919	48 017 970	19 497 408	2 784 478	1 668 268	115 868 191	96 212 411	50 103 900	31 892 542
1918	33 301 451	20 801 870	1 598 508	1 622 636	15 807 208	9 467 787	93 788 612	25 993 859
1917	20 800 888	14 281 239	2 912 159	2 016 390	898 665	230 488	165 512 783	79 926 719
1916	64 265 778	80 588 603	2 008 649	1 228 931	99 119 482	40 640 752	146 059 621	52 266 378
1915	51 117 229	14 910 464	1 244 116	486 346	85 869 276	86 917 068	103 067 271	19 794 829
1914	56 680 649	6 407 988	890 602	817 882	68 145 620	12 599 009	193 647 945	21 759 849
1913	31 507 560	5 977 284	1 550 980	589 467	100 549 026	15 242 448		

(1) In de totaleen voor 1920 is de zegenvisscherij begrepen voor 1,801,000 kil., geschat 358,000 guld.

werkgelegenheid in het noordzeeharingvisscherijbedrijf beschikbaar gesteld, als bijdrage in de kosten van maatregelen door de Reedersvereniging voor de Nederlandsche Haringvisscherij te nemen, ter bevordering van den uitvoer van noordzeeharing.

Eindelijk, ter bevordering van het vischverbruik, werd eene toelage van 1350 g., ten behoeve van de visscherijafdeeling op de tentoonstelling « volksvoeding » te Amsterdam, verleend.

Wat de haven van Ymuiden aangaat, die voor den Belgischen vischhandel een ongeminderd belang oplevert, is de toestand, die in de twee laatste jaren bijzonderlijk aangehouden heeft, nog niet opgeklaard. De volledige opbrengst in de Rijkshal bedroeg slechts 10.837.732 g., tegen 6.995.785 g., in 1913. Als men in acht neemt dat het indexcijfer der vischprijzen in Nederland, in 1923, 161 was op het middencijfer 100, voor 1911-1913, kan men vaststellen dat de vooruitgang niet aanzienlijk is. Men moet er echter bijvoegen, dat, in het verslagjaar, de Ymuidensche stoomtreilers niet min dan 8.383.000 kil. visch, met eene waarde van 3.063.000 g. in Engeland geland hebben. Ook was de invoer van Duitsche schepen en de concurrentie van den Duitschen vischhandel min scherp dan in het voorgaande jaar.

Eene belangrijke wending in den Hollandschen exporthandel is de vermindering van den uitvoer naar België, op denwelken wij reeds gewezen hebben; die wending is duidelijk merkbaar in de statistiek van het vervoer uit Ymuiden. Het totaal vervoer uit Ymuiden, per vaartuig, viel van 13.717.360 kil. op 12.679.030 kil. Hierbij kwam als een ongunstige omstandigheid, voert het verslag nopens de haven van Ymuiden aan, dat de vischuitvoer naar België een belangrijken teruggang vertoont. Die teruggang is nog duidelijker in de statistiek van het spoorvervoer op te merken. In 1913, kwam 30,9 van dit vervoer naar België; in 1922, klom die percent tot 33,3; in 1923, viel het op 22,8.

Laatst was het op Engelsche markten dat de aandrang van Hollandsche visch zich voornamelijk deed gelden.

FRANKRIJK (1)

De afleveringen der Fransche statistiek der zeevisscherij, in 1923 en 1924 verschenen, stellen ons thans in staat een overzicht te geven van de spoedige en volledige heropbeuring dezer nijverheid bij onze zuiderburen. Dit geschiedde ten gevolge van de krachtdadige politiek, die sedert den oorlog, door het betrokken land ingevoerd werd, niet alleen om zijn haveninrichtingen te verbeteren en uit te breiden, maar ook om door beschermende tolrechten een winstgevende uitbating der nationale ondernemingen te waarborgen, en door ondersteunningen, voornamelijk een doeltreffende inrichting van het kredietwezen voor de kleinvisserij, de ontwikkeling der visschersvloot te bespoedigen.

De uitslagen dezer pogingen komen duidelijk in de tabellen te voorschijn. De stoomsloepen zijn gestegen van 356 in 1913, tot 476 in 1922, de motorvaartuigen van 433 tot 968. De gemiddelde tonnemaat der eersten, steeg in denzelfden tijd van 151 tot 178 T., wat wijst op de invoering van steeds krachtvoller schepen. De gemiddelde tonnemaat der motorbooten schommelt steeds tusschen 4 en 5 T.

Deze vooruitgang, verklaart het Fransch verslag, getuigt voor de steeds toenemende verbetering van het huidig materieel en van het verval der vooroordeelen, welke de zeelieden zoo lang, ten opzichte der vaartuigen met mekanische stuwkracht, gekoesterd hebben.

Alleen het totaal gedekte en ongedekte zeilvaartuigen is tot zijn vóóroorlogsch peil niet teruggeklommen. In 1922, telde men er slechts 20,705, tegen 27.507 in 1918. Nochtans, is het aantal gedekte zeilsloepen min achteruitgebleven dan de gansche zeilvloot. Het jaar 1918 leverde er slechts 2496; in 1922, na eene gestadige toeneming, vinden wij er 3346.

Ook de vangsten zijn in verhouding met de vloot gerezen. In het jaar 1913, werd de opbrengst op 156.954.862 fr. geschat; in

(1) MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. — *Sous-Secrétariat d'Etat des ports de la marine marchande et des Pêches.* — *Statistique des Pêches maritimes. Années 1919, 1920, 1921, 1922.*

1922, op 537.416.115 fr., wat nagenoeg een zelfde hoogte beduidde, ingezien de waardevermindering der fransche munteenheid.

In de werkelijkheid bevatten de opgaven nopens de kustvisserij sedert 1915 die der Fransche grootvisserij op haring. Deze laatste, bracht, in 1922, slechts 37 ½ miljoen op, tegen 39 miljoen in 1921 en 65 miljoen in 1920.

De opbrengst der kabelauvisserij, in de noordelijke zeeën, die nagenoeg tot het vóóroorlogsch peil (45.000.000 kil.) teruggeklimmen is, geniet een aanzienlijke waardevermeerdering: 105 miljoen in 1922, tegen 86 miljoen in 1921, 125 miljoen in 1920, en 30 miljoen in 1913.

Hetzelfde verschijnsel is in de schardijnvisserij op te merken. De opbrengst van 21 ½ kil. overtreft, in 1922, merklijk die van 1913 (15 miljoen kil.); hare waarde is op 31 ½ miljoen frank geschat, tegen 12 ½ miljoen in 1913.

Dit alles bewijst een gunstigen zakengang. Wat de voornaamste visschershavens aangaat, merken wij op dat de handelsopbrengst der visschershavens van Boulogne namelijk, in 1922, 71.495.427 fr. bedroeg, tegen 29.035.497 fr. in 1913.

Lorient bracht 28.093.370 fr. op in 1922, tegen 4.304.480 fr. in 1913. Deze ontwikkeling is merkwaardig en doet duidelijk den invloed uitschijnen der nieuwe havenwerken in deze stad uitgevoerd.

Voegen wij er terloops bij dat de prijsstijging der visch in Frankrijk niet in dezelfde maat voorkomt als bij ons. In 1922, was de groothandelsprijs in de middenhallen te Parijs gemiddeld 2,72 fr. In 1914, was dezelfde prijs 0,90 fr. Ondertusschen waren de prijzen van het vleesch niet verdriedubbeld, maar wel vervijfdubbeld.

Brugge, den 1 Juni 1925.

Namens de Commissie voor
Zeevisserij:

De Secretaris-verslaggever,
CH. DEZUTTERE.

DE FRANSCHE VISSCHERSVLOOT (1916-1922).

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922
Aantal visschers	84,165	84,351	81,013	106,217	114,469	112,470	116,684
Aantal zeilboten	14,448	14,507	15,566	18,005	19,532	20,155	20,705
Aantal motorboten	280	331	428	470	559	519	968
Aantal stoomsloepen	84	85	91	834	879	936	476
Totaal der zeilsloepen	108,127	120,358	94,714	120,022	127,572	142,578	149,720
Totaal der motorboten	1,036	1,456	1,520	2,364	3,767	4,589	4,225
Totaal der stoomsloepen	5,166	4,728	7,756	45,811	57,407	76,118	84,772
Waarde der zeilsloepen fr.	26,974,334	32,179,569	37,374,534	61,848,522	74,481,276	112,019,450	108,278,845
Waarde der motorboten fr.	946,476	1,168,400	9,907,450	4,589,357	5,091,475	8,761,430	9,926,400
Waarde der stoomsloepen fr.	4,537,000	4,722,000	7,078,070	61,084,080	82,348,070	115,348,070	12,238,000
Waarde van het visch fr.	17,407,742	18,274,608	21,631,453	?	54,516,325	88,895,472	77,187,790

Tabel XLIV.
Opbrengst der zeevisserij in Frankrijk, Viisscherij met vaartuig en
viisscherij te voet (1918-1922)

AANDUIDING DER VISSCHERIJ	1918		1919		1920		1921		1922	
	Hoeveel- heid	Waarde	Hoeveel- heid	Waarde	Hoeveel- heid	Waarde	Hoeveel- heid	Waarde	Hoeveel- heid	Waarde
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
<i>Grootvisserij.</i>										
Ijsland (Aberdaan) kig	935 546	3,207,305	3 960 951	11 037 531	8 977 667	29 651 139	2 576 057	22 712 011	5 778 807	12 165 502
Kuit kig	1 000	3 000	32 834	68 420	75 198	216 403	93,579	93,579	58 369	49,969
Traan (tonnen)	3 800	7,200	44,187	46 326	28 991	57,920	22 954	28 736	34 630	21,201
Doggerbank en Noordzee, aberdaan kig	»	»	15 013	50,036	»	»	»	»	123 518	2,2323
Kuit kig	»	»	»	»	»	»	»	»	35 313	10,123
Traan (tonnen)	»	»	»	»	»	»	»	»	1 100	1 100
New Foundland, aberd. kig	9 494,018	29,160 532	27 216 000	84 405 147	30,116 672	96,361 043	33 095 350	61,595 252	37,777,346	93 430,056
Kuit kig	955	2,010	25,688	112 403	121 894	281,058	26 987	20 965	25 196	10,564
Traan (tonnen)	28 048	50,583	42 268	107,688	53,699	135,719	6 001	12 506	22 904	35 235
Steekelkrabben (West-Afrik. kust)	356 000	631,500	384,000	793 000	697 621	1,864,835	573 000	1 728 000	327 000	684 000
<i>II. Visserij in volle zee.</i>										
Haring kig	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Makereel kig	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Andere, kig	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Scheipdieren kig	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
III. Kust- en brakwatervisserij.										
		156 250 883		358 120 902		457 662 531		130 322 368		430 790 182
	229 465,101		155 921,416		586 430 672		319 513,387			337 410,115

Provinciale Commissie voor Zeevisserij

Verslag der vergadering van 14 November 1924.

De Commissie komt bijeen te 3 $\frac{1}{4}$ uren, onder het voorzitterschap van den heer Baron Janssens de Bisthoven, Gouverneur van West-Vlaanderen, in de vergaderzaal der Bestendige Deputatie, Gouvernementshotel, te Brugge.

Zijn tegenwoordig: de heeren Bernolet, d'Artois, Baels, de Gheldere, Liebaert, Rybens, Bauwens, Van de Pitte, Demaecker, Blonde, Dezuttere.

Zijn verontschuldigd: de heeren Baron Ruzette, d'Arripe, Pype.

De heer Goor, Afgevaardigde van het Middenbestuur van het Zeewezen, woont de vergadering bij.

I. — Het verslag der voorgaande zitting wordt goedgekeurd.

II. — De heer **Voorzitter** geeft lezing van eene mededeeling van het blad « La Belgique Maritime et Coloniale », nopens een congres voor zeevisserij, te Brussel te houden, ter gelegenheid der vischweek, die aanstaandelijk in deze stad zal plaats hebben. Hij wordt door de vergadering gemachtigd om, in het voorkomend geval, de gepaste maatregelen in dit opzicht te nemen.

Congres
Zeevisserij

III. — De Commissie neemt kennis van de verslagen van den heer bevelhebber van het wachtschip « Zinnia », haar door het Middenbestuur van het Zeewezen medegedeeld, en betreffende de haringvisserij in Engeland, Schotland, de visserij met het zegennet in Denemarken en Groot-Brittannië en de uitslagen van een luchtvaartdienst in verband met de haringvisserij in Schotland.

Verslagen

Deze verslagen zullen in het aanstaande jaarverslag der Commissie opgenomen worden.

De heer Blonde doet opmerken, dat het gebruik van het zegennet op harde en slijkige vischgronden, doorkruist van

machtige stroomen, zooals die der Belgische kust, doorgaans ongeschikt is. Het kornet Vigneron Dahl, dat in Frankrijk ontstaan is, levert de voordeelen van het Deensche zegennet op, zonder de nadeelen die dit laatste voor de Belgische zeevischerij heeft, te bezitten. De proefnemingen zijn in de Oostend-sche reederij in gang.

*Aankweek
scheepsjon-
gens.*

IV. — De heer **Voorzitter** deelt aan de vergadering mede, dat de voorstellen door de Commissie voor zeevischerij, in zitting van den 28en December 1923 gedaan, aangaande de premien voor den aankweek van visschersscheepsjongens en de ontwikkeling van het zeevischerijonderwijs, door de Bestendige Deputatie, in hare zitting van 3 October 1924, onderzocht werden.

Dit college heeft beslist de voorstellen goed te keuren, wat de premien voor den aankweek van visschersscheepsjongens betreft. De premien zijn dus, in grondbegin, vastgesteld op de som vereischt om de staatsbijpremien, in alle gevallen, op 250 fr. te brengen, en de Provinciebijpremien op 150 fr.

De som te dien einde te benemen op het krediet, voorzien op art. 88, 4^o der provinciebegrooting voor 1924, is echter op 10.000 fr. beperkt.

De vraagstukken bevattende het vakonderwijs der zeevisschers worden de provinciale commissie voor het vakonderwijs voorbehouden.

Den 15 September 1924, werd vanwege het Middenbestuur van het Zeewezen, een verzoek ingediend om de uitbetaling der provinciale premien te bekomen voor de scheepsjongens die in het loopend jaar het recht daartoe verworven hebben. Dit verzoek was slechts vergezeld van de lijst der rechthebbenden, die te Oostende verblijven. De tusschenkomst der Provincie ten opzichte dezer laatsten alleen, op voet van de wederzijdsche bedragen van 250 en 150 fr., voor premien en bijpremien, zou 8.250 fr. bedragen. Daar de opgaven voor de overige visschershaven niet verstrekt werden, werd de heer Minister van het Zeewezen verzocht deze leemte te willen aanvullen, opdat er desnoods voor alle titularissen eene volledige verdeling, evenredig met het beschikbaar krediet, kunne gedaan worden.

Tevens werd hem den wensch van de Bestendige Deputatie medegedeeld, om door eene harer afgevaardigden in den keurraad, gelast met de toekenning der Staatspremiën, vertegenwoordigd te zijn.

Den 5en November j.l. heeft het Middenbestuur van het Zeewezen daarop geantwoord dat er voor het loopend jaar nog eene hoeveelheid premiën voor Heyst-Blankenberghe en Nieuupoort zullen uitgelooft worden, maar dat de lijst daarvan hem nog niet bekend was.

Wat de Provincie betreft, de toestand die daaruit spruit is dat het bedrag der premiën vermoedelijk eene percentswijze vermindering zal moeten ondergaan, en dat de dagteekening hunner uitbetaling niet kan vastgesteld worden, zoolang de volledige lijst der gerechtigden niet zal ontvangen geweest zijn.

De kuststeden en -gemeenten worden anderzijds aangezet om, van hunnen kant, in hunne gewone begrooting, een krediet te voorzien dat tot aanmoediging voor den aankweek van visschersjongens kunne aangewend worden. De gemeentebesturen van Blankenberghe en Nieuupoort hebben elk een krediet van 1000 fr. gestemd, te verdeelen op de door hun bepaalde grondslagen. Het hulpgeld van Blankenberghe voor 1924 werd plechtig uitgedeeld, op voet van 10 fr. per maand dienst voor de scheepsjongens en 15 fr. per maand dienst voor de stuurlieden.

De uitbetaling voor 1925 van het krediet der stad Nieuupoort wordt als volgt bepaald: Telkens de visscher-stuurman der Nieuupoortsche haven eene staatspremie bekomt bij toepassing van art. 1 der algemeene regeeringsverordening op het stuk, zal de stad een bijpremie van 100 fr. verleenan.

Telkens de stuurman eene bijpremie bekomt bij toepassing van artikel 5 derzelfde verordeningen, zal de stad eene premie van 50 fr. erbij voegen.

Telkens de scheepsjongen eene premie bekomt bij toepassing van art. 7 der verordeningen, zal de stad eene premie van 50 fr. erbij voegen.

De stadspremiën zullen tegelijkertijd en op dezelfde wijze als de staatspremiën uitbetaald worden.

De gemeenteraad van Oostduinkerke heeft in zitting van 9 October 1924, de premie vastgesteld op 50 fr. per jaar en per scheepsjongen.

Het blijkt ook dat de stad Brugge voor 1925 eene gunstige beslissing zal nemen.

De beslissingen van Oostende, Heyst, Coxyde en De Panne zijn nog af te wachten.

Wat betreft de deelneming van den afgevaardigde der provincie aan den keurraad voor de toekenning der premiën, deelt het Middenbestuur van het Zeewezen, in de mededeeling van 5 November 1924, mede dat het overtuigd is dat de koninklijke commissie aan den wensch der Deputatie zal voldoen en op tijd het college van het houden der zittingen zal verwittigen.

De heer **Voorzitter** stelt vast dat de commissie en de Bestendige Deputatie voldoening bekomen hebben wat betreft hunne deelneming aan den keurraad, gelast met de afneming der proeven der scheepsjongens.

De heer **Goor** verbindt zich het noodige te doen opdat de vereischte lijsten wat de andere visschershavens dan Oostende betreft, zonder uitstel aan de provinciale overheid toegestuurd worden.

De heer **Baels** meent dat er geen twijfel bestaat dat de stad Oostende in hare begrooting voor 1925 de vereischte som zal voorzien om harerzijds den aankweek van visschersscheepsjongens te ondersteunen. Hij doet te dier gelegenheid opmerken dat, ingezien de hooger aangehaalde daadzaken, het gansch ten onrechte was, dat ingevolge zekere dagbladverslagen, er ter gelegenheid van de uitreiking der premiën te Oostende zou gezegd geweest zijn dat de Provincie veel beloofde, maar weinig gaf.

De heer **Bauwens** antwoordt dat die bemerking niet op voldoende gronden gesteund is. Persoonlijk weet het achtbaar lid niets daarover.

De heer **Blondé** stelt vast dat, in weerwil van de gedane opofferingen, de toestand der scheepsjongens steeds onvoldoen-

de is. Talrijke scheepsjongens vragen aanmonstering te Oosten-
de, maar vinden geene bescheping. De aanmoedigingen der
openbare besturen en de krachtinspanning van het werk van
den « Ibis » zullen te vergeefs gedaan worden, zoolang de
stuurlieden voort den jongen weghouden om zijn aandeel in
de visscherij onderling te kunnen verdeelen, en zij in die
doenwijze door de reederijen gevolgd worden. Er bestaat geen
ander redmiddel dan de wettelijk verplichte aanmonstering van
jongens.

De heer **Bauwens** bevestigt die besluitselen.

De heer **Baels** voegt erbij dat, na overweging, hij zijne ont-
houdende zienswijze te dien opzichte veranderd heeft. Hij is
thans van meening dat de wet wel degelijk op dit gebied kan
tusschenkomen en dat hij zijn initiatief te dien einde op parle-
mentair gebied zal doen gelden. De achtbare volksvertegen-
woordiger zal overigens een verslag nopens dit punt bij de
commissie indienen.

De heer **Dezuttere** bevestigt de daadzaken door M. Blondé
aangehaald, wat betreft het arbeidsaanbod van scheepsjongens,
maar bemerkt dat hij zich niet kan inbeelden dat er een
Belgisch parlement zal gevonden worden om een wetsvoorstel in
den aangeduiden zin aan te nemen. De monsterrol is de arbeids-
overeenkomst op zeevaartgebied. Zij is vrij voor zooveel zij niet
door wetten van algemeen belang beperkt wordt. Weliswaar
heeft men die vrijheid beperkt, wat, bijvoorbeeld, den arbeid der
volwassenen betreft, maar het was om redenen van sociaal be-
lang; zal men staande houden, dat het openbaar nut betrokken
is in de al of niet tegenwoordigheid van een scheepsjongen aan-
boord van een visschersvaartuig, als deze tegenwoordigheid veel
doeltreffender kan geregeld worden door ambtelijke aanmoedi-
ging, door de syndikale tucht, door de onderlinge verstanhou-
ding van arbeiders en arbeidgevers, in het voorhanden zijn-
de geval, visschers en reeders? Aldus geschiedt het in alle be-
drijven, waar het leerlingschap aan de dagorde is; om maar de
druknijverheid, de diamantnijverheid en talrijke kunstnijverhe-

den aan te halen. Feitelijk doelt men op eene wettelijke bindende arbeidsovereenkomst, die door niets kan bekrachtigd worden.

De heer **Bernolet** meent dat integendeel de vrijheid der belanghebbenden door de wet zou gewaarborgd worden.

*Zeeramp
7 Juli 1924*

V. De heer **Voorzitter** vermeldt dat er den 22 Juli l.l. door hem, bij den Provincieraad eene ordemotie ingediend werd, opdat « de raad ter beschikking van de Bestendige Deputatie eene som van 5000 fr. zou stellen, om door haar uitgedeeld te worden aan de noodlijdende huisgezinnen, die het verlies of de zware verminking te betteuren hebben van een of meer hunner leden, tijdens de zeeramp van 18 Juli. »

Behalve de stemming van het voorgestelde hulpgeld heeft de Provincieraad eenparig de wenschen uitgedrukt, op voorstel der heeren Dupont, Boens en Goetghebeur: 1) opdat er ten spoedigste van Regeeringwege maatregelen genomen worden om de reddingsdiensten te verbeteren; 2) opdat de provinciale commissie voor zeevisserij zich onverwijld zou in het werk stellen om het vraagstuk der maatschappelijke verzekering der zeevisschers te bestudeeren.

Wat den reddingsdienst aangaat, dit punt kan besproken worden naar aanleiding van een volgend punt der dagorde, door den heer G. Bobeau voorgesteld.

Maatschappelijke verzekering zeevisschers

Wat de maatschappelijke verzekering der zeevisschers betreft, zal de commissie zich herinneren, dat zij in eene voorgaande zitting, eene principieverklaring afgelegd heeft, voor de spoedige aanneming van het wetsvoorstel van den achtbaren heer Baels. Die wensch is ongelukkiglijk zonder invloed op het gevolg der zaak gebleven. De vergadering zal oordeelen of er aanleiding bestaat om dit ontwerp in zijne bestanddeelen na te gaan. Het is thans 25 jaren dat dit punt op de dagorde der opvolgende kamerzittingen staat zonder ooit opgelost geweest te zijn, en men mag vermoeden dat deze toestand nog lang zou kunnen aanslepen, zoo er niet eens voor altijd doeltreffend doorgewerkt wordt.

M. Baels, wat dit laatste betreft, doet uitschijnen, dat het wetsontwerp door hem voorgedragen, reeds door de kamerafdeelingen aangenomen werd. Ongelukkiglijk heeft de Middenafdeling nog niet beraadslaagd, wat des te betreurlijker is, daar zij onbetwiste bevoegdheden onder hare leden telt, namelijk de heer **Heyman**, die de verslaggever der beide pensioenwetten was, maar die door bijzondere omstandigheden belet was het wetsvoorstel, waarvan spraak, door te dragen. Thans heeft de Regeeringcommissie voor zeevisserij een aantal nieuwe leden benoemd waaronder de achtbare spreker, ten einde het vraagstuk van den maatschappelijken stand der zeevisschers na te gaan. Ingezien zijn toestand tegenover de kamer en de samenstelling der aangestelde subcommissie der Regeeringcommissie voor zeevisserij in dewelke namelijk de zeevisschers onvoldoende vertegenwoordigd zijn, is het achtbaar kamerlid van meening, dat het hem onmogelijk is de beraadslagingen dier subcommissie bij te wonen, evenmin als de vergaderingen der provinciale commissie, in dewelke het betrokken punt zou besproken worden. Hij wenscht niettemin dat deze studie door deze laatste ter hand genomen worde.

De heeren **Bauwens** en **Goor** dringen aan opdat de heer **Baels** op dit besluit terugkeere, erbij voegende, dat de subcommissie waarvan spraak, en die hij voorziet, onverpoosd alle vereischte maatregelen zal nemen om tot een spoedige en doeltreffende oplossing te geraken.

De heer **Bernolet** stelt vast dat de zaak veel te lang aansleept, en dat hij reeds met geschikte finantieele inrichtingen in onderhandeling is, ten einde de provinciale overheid in staat te stellen, eene oplossing, op eigen hand, van het vraagstuk te treffen.

De heer **Baels** is van meening dat dit ontwerp, hoe aanlokkelijk ook, toch geene wettelijke waarborgen oplevert, voornamelijk wat de vergoeding der arbeidsongevallen betreft. Het is niettemin noodzakelijk dat de studie van het vraagstuk voortgedreven worde.

De vergadering sluit zich aan bij deze zienswijze, en gelast den heer secretaris voorstellen te doen, ten einde in de aanstaande vergadering in te dienen.

*Luchtvaart
ien dienste
zeevisscherij*

VI. De besluitselen der commissie voor zeevisscherij, in zitting van 2 Mei 1924 genomen, aangaande de voorstellen van den heer G. Bobeau, ten einde een proef van luchtvaartdienst in te richten, in het belang der seizoenvisscherijen, zooals die van sprout en haring, werden den 13 derzelfde maand aan den heer Minister van Landsverdediging medegedeeld, te zamen met een technisch verslag van den heer Bobeau zelve, ten einde de medehulp van den luchtvaartdienst van zijn departement te bekomen, onder vorm van beschikbaarheid van een oorlogsvliegtuig.

Den 28 Juni 1924, heeft deze hoogambtenaar geantwoord, dat hij tot zijn leedwezen, op het voorstel, niet kon ingaan. Deze beslissing is gesteund op een advies van het Middenbestuur van het Zeewezen, houdende dat proefnemingen aan boord van een bestuurbaren ballon of een gewoon vliegtuig, niet meer beslissend zouden zijn dan degene uitgevoerd in Frankrijk, de Vereenigde Staten van Amerika, Schotland en Iersche Zee, proefnemingen die al de uitslagen niet gegeven hebben welke men er van verwachtte.

In deze voorwaarden werd het onderzoek der zaak door de provinciale overheid niet verder gedreven.

Den 30 Juli 1924 heeft de heer Bobeau een nieuwe reeks beschouwingen medegedeeld, nopens den reddingsdienst, ten behoeve der zeevisschers, beschouwingen die in de uitsluitelijke bevoegdheid der zeevaarders vallen en luidende als volgt :

*Redding-
dienst*

Il convient avant tout de constater que les sinistres maritimes enregistrés au cours de ces dernières années, à Ostende, ont frappé exclusivement les pêcheurs du port lui-même. Celui-ci, qui n'est d'ailleurs pas un port de trafic maritime intense, n'a donc pas à se préoccuper — pour le moment — du sauvetage que l'on peut appeler « classique », et qui vise à arracher à la mer les êtres humains en péril, sur tous types de bâtiments. Vouloir calquer une organisation existante, si parfaite soit-elle

d'ailleurs, serait un non sens et une cause de dépenses inutiles. Il faut, au contraire, tendre à sauver à la fois les pêcheurs côtiers et leurs embarcations : les vies et les biens, en partant à la fois de la connaissance exacte des choses et du vieil adage « mieux vaut prévenir que guérir. »

Les pêcheurs côtiers emploient : ou bien des canots pontés, ou bien des petites côtres ; ils s'éloignent assez peu du port et ne sont jamais éloignés de plus de 3 à 4 milles de la côte. Mais les lieux qu'ils fréquentent deviennent rapidement dangereux (surtout pour les premiers), dès que la brise fraîchit dans les secteurs N et W : les lames sont courtes, hautes, très dures à cause des bancs et de vagues récurrentes. En outre, par ces coups de vent, l'entrée d'Ostende est difficile : deux courants parallèles au rivage et de sens rigoureusement opposé tendent à les dresser sur les jetées en même temps que, pris par l'arrière, ils manœuvrent mal et tendent à changer brutalement et involontairement d'amure, juste à l'entrée des môles, d'où dématage et perte.

Dans ces conditions, il importe avant tout de pouvoir prévenir du danger, ceux qui seraient sur le point de sortir, et d'avertir ceux qui sont déjà au large d'avoir à rallier un point judicieusement choisi ou les remorqueurs du port pourront les aller prendre pour leur faire franchir le point dangereux.

Cela supposerait l'emploi :

1) d'un service météorologique installé à Ostende même, et qui pourrait d'ailleurs être commun avec celui de l'Aéronautique ; ce service, dirigé par des gens compétents et responsables, tirerait ses renseignements :

- a) de ses instruments scientifiques ;
- b) de l'observation pratique et encore empirique des phénomènes atmosphériques ;
- c) de la T. S. F., en liaison avec les bateaux-feux, les navires, les postes côtiers.

2) d'un hydravion, pouvant être le même que celui qu'utiliserait la pêche pour la découverte des bancs de poisson et la météorologie, pour les sondages aériens. Cet hydravion pourrait,

en moins de trente minutes, avoir parcouru toute la flottille, et la prévenir par tir de fusées spéciales avertisseuses (il pourrait d'ailleurs coopérer utilement au sauvetage par le filage d'huile et le jet d'amarres). C'est le seul engin susceptible de prévenir, car les signaux visuels et phoniques sont insuffisants par temps bouché et vent violent portant à terre.

3) de bouées bien placées pour amarrage momentanée des pêcheurs, (les embarcations munies de tands de fortune, pour éviter d'embarquer de gros paquets de mer), et pouvant également porter des sacs de filage d'huile.

4) du matériel de remorquage habituel, muni de fusils, porte-amarres et de bouées à filer les remorques sous le vent du courant.

De heer **Blonde** treedt in eene reeks beschouwingen dien-aangaande, met het doel, aan te toonen dat de huidige inrichting van den reddingdienst aan de behoeften der zeevaart langs de kust niet beantwoorden en dat het dringend is voor den aanstaanden winter verbeteringen er aan toe te brengen.

De heer **Goor** doet opmerken, dat eene bijzondere regeerings-commissie dit punt onderzoekt en eerlang besluitselen zal opstellen.

De heer **Demaecker** vraagt of het personeel van den reddingdienst tegen de ongevallen verzekerd is.

De heer **Goor** antwoordt bevestigend.

De vergadering beslist dat de voorstellen van den heer **Bo-beau** aan het Zeewezen zullen medegedeeld worden, en gaat ten 5 uren uiteen.

De Secretaris,
Ch. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
Baron JANSSENS de BISTHOVEN.

Zitting van 27 Februari 1925.

De Commissie komt bijeen te 2 ½ uren, onder het voorzitterschap van den heer Baron Janssens de Bisthoven, Gouverneur van West-Vlaanderen, in de vergaderzaal der Bestendige Deputatie, Gouvernementshotel, te Brugge.

Waren tegenwoordig : de heeren Valcke, Baels, Liebaert, Rybens, Van de Pitte, Bauwens, Dezuttere.

De heer Goor vertegenwoordigt het Middenbeheer van het Zeewezen.

Zijn verontschuldigd : de heeren Bernolet, d'Artois, de Gheldere, Demaecker.

1. Het verslag der voorgaande vergadering wordt goedgekeurd. *Rekening 1924*

2. De rekening der Commissie voor 1924 wordt vastgesteld als volgt : inkomsten 8000,82 fr., uitgaven 5187,93 fr. Inkas 3112,89 fr. *Begrooting 1925*

De begrooting voor 1925 wordt in ontvangsten en uitgaven op 8550 fr. vastgesteld.

De beide rekenstukken zullen aan de Bestendige Deputatie onderworpen worden.

3. Het Middenbestuur van het Zeewezen heeft drie uitvoerige verslagen medegedeeld van den bevelhebber van het wachtschip « Zinnia » nopens : *Verslagen*

a) de bevroezing der zeevisch ;

b) den kleinhandel in zeevisch te Aberdeen en de zeevisscherij te Grimsby :

d) het haringseizoen te Yarmouth in 1924.

De Commissie oordeelt dat het nuttig ware de voornaamste deelen van de verslagen in haar aanstaande jaarverslag over te drukken.

4. De Commissie neemt mededeeling van de wenschen haar toegestuurd door het bestuur van het Congres voor Zeevisscherij in December 11., te Brussel gehouden. *Congres zeevisscherij*

Deze wenschen beoogen :

- 1) de dwingende inscheping der scheepsjongens ;
- 2) de inlijving van alle krijgsvendienstplichtige visschers in het korps der torpedoschepen en andere varende zeediensten.
- 3) de stichting te Costende van een wetenschappelijk laboratorium voor opzoekingen nopens de zee.
- 4) de voordeeligste toepassing der overdrachtstaks op de leveringen bestemd om aan boord van visschersvaartuigen verbruikt te worden ;
- 5) de toekenning vanwege het koloniaal bestuur van eene toenemende bezorgdheid voor de visscherijondernemingen op de boorden der groote meeren van den Belgischen Congostaat.

De vergadering beslist dat deze punten door haar aan de betrokken ministeriën voor gunstig gevolg zullen aanbevolen worden.

De heer **Dezuttore** verklaart zich op het punt der dwingende inscheping der scheepsjongens te onthouden, omdat hij erover twijfelt dat het practisch kan doorgevoerd worden en een inbreuk uitmaakt op de vrijheid der arbeidsovereenkomsten, om redenen die met de veiligheid der zeevaart en met het algemeen maatschappelijk belang geen betrekking hebben.

5. Er blijkt uit een verslag van den heer zaakvoerder van de Westvlaamsche Verzekeringkas van zelvisschersvaartuigen :

De maatschappij is in Januari 1924 in werking getreden en verzekert thans 47 vaartuigen.

Het voorschot haar door de Provincie gedaan, ten beloope van 75.000 fr., werd ingevolge de bestaande overeenkomst belegd aan 3.75 fr. p. c. Het beloop der intresten zal eerstdaags ten behoeve der Provincie gestort worden.

De algemeene vergadering der maatschappij die in Februari moest plaats hebben, werd, uit oorzaak van bijzondere omstandigheden, tot de maand Maart verdaagd. De balans en de rekenstukken zullen dadelijk na deze vergadering aan de Provincie medegedeeld worden. De uitkeering der achterstallige intresten der aandeelhouders zal eveneens te dier gelegenheid vereffend worden.

De heer **Bauwens** doet opmerken dat de bestuurkosten der maatschappij, die in de eerste stukken op nagenoeg 10 p. c. aangerekend staan, overdreven schijnen.

M. Baels antwoordt dat het opgegeven bedrag al de onkosten bevat sedert de stichting in 1921 opgelopen.

Deze zaak zal verder door de provinciale overheid in behandeling genomen worden.

6. De Bestendige Deputatie heeft in hare zitting van 22 Januari l.l., de uitbetaling bevolen van een bedrag van 12.550 fr. premiën, ten voordeele der stuurlieden en scheepsjongens die in de bekwaamheidsexamens in 1924, te Oostende en Heyst afgenomen, voldoende uitslagen bekomen hebben. Het bedrag der staatspremiën, namelijk 13.400 fr., werd aldus bijna verdubbeld. De uitreiking der provinciale premiën is of zal eerstdaags gedaan worden, door de heer zecommissaris van Zeebrugge en het stadsbestuur van Oostende, wat deze haven betreft.

*Aankweek
van scheeps-
jongens*

Al de kustgemeenten, namelijk Nieuipoort, Oostduinkerke, Heyst, Blankenberghe, Brugge en Oostende, hebben, op aanvraag der Commissie, in hunne begrooting voor 1925, een krediet voorzien dat hun in staat stelt op hunne beurt eene premie van 100 fr. en eene bijpremie van 50 fr. aan den stuurman en den leerjongen toe te staan.

De toestand aldus teweeg gebracht, zal toelaten te beginnen met 1925, aan de belanghebbenden, voor elken scheepsjongen in het eerste jaar, eene totale premie van 350 fr., en in het tweede, van 750 fr., dus gemiddeld 550 fr. 's jaars uit te betalen.

Deze uitslag schijnt als zeer voldoende te mogen aanzien worden.

De wensch werd te kennen gegeven, namelijk door den heer burgemeester van Blankenberghe, dat er maatregelen genomen worden om voortaan de uitdeeling der Staats-, Provincie- en gemeentepremiën, in elke belangrijke aanleghaven in eens en met eene zekere plechtigheid te doen plaats hebben, ten einde een vasten indruk op de visschers- en kustbevolking teweeg te brengen.

De heer **Dezuttere** doet opmerken dat dit laatste punt van de welwillendheid van het Middenbeheer van het Zeewezen afhangt. De pleegvormen voor de uitbetaling der provinciale premïën vereischen een tijdbestek van ongeveer twee maanden. De gezamenlijke uitbetaling kan bijgevoig niet plaats hebben, zoo de Provincie niet dadelijk van de uitslagen der examens verwittigd wordt, en zoo de uitbetaling niet geruimen tijd na de examens plaats heeft.

De heer **Goor** geeft de verzekering dat er in dien zin door het Middenbestuur doeltreffende maatregelen zullen genomen worden.

*Maatschap-
pelijken
stand der
zeevisschers*

7. De heer **Baels** vraagt de toestemming een woord te reppen nopens den toestand van het vraagstuk der maatschappelijke verzekering der zeevisschers.

Hij herinnert eraan dat vier jaar geleden, hij dienaangaande een wetsvoorstel ingediend heeft, dat weliswaar in de kamerafdeelingen onderzocht en goedgekeurd werd, maar dat in de middenafdeeling is blijven steken, omdat de heer verslaggever dezer laatste, door de studie van andere pensioenwetten overlast, de zaak niet ter hand heeft kunnen nemen.

Enkele weken geleden, werd deze echter op de dagorde der Koninklijke Commissie voor Zeevisscherij gebracht, en een ondercommissie derzelve heeft aan eene algemeene vergadering een verslag ingediend, dat in zijn geheel aangenomen werd. De achtbare spreker was tot deze vergadering opgeroepen, maar kon er op tijd niet aankomen.

De voorstellen in dit verslag gedaan, kunnen de visschersbevolking, evenmin als de provinciale commissie, niet onverschillig laten, omdat deze laatste, voor den oorlog zelf, een ontwerp voorbereid heeft, omdat zij een wensch ten voordeele van het wetsvoorstel Baels gestemd heeft, en voornamelijk, omdat zij gansch geschikt is om die voor de Provincie belangrijke kwestie doeltreffend te onderzoeken.

Aan de vergadering komt het toe te oordeelen, nopens den vorm dezer tusschenkomst en de punten te bepalen aan dewelke

hare aandacht zou toegewijd worden. Voornamelijk geldt het de grondgedachte eener verplichtende middenvoorzorgkas voor de zeevisscherij, met bepaalde bijdragen voor de arbeidsongevallen, de op pensioenstelling der zeevisschers en de inachtneming van den bijzonderen toestand der reeders-stuurlieden. De beslissingen thans voorgestaan, gaan in tegen de begrippen door den heer Baels in zijn wetsvoorstel aangenomen en gehuldigd in de verscheidene voorstellen, die voorheen reeds nopens deze stof door de Kamer in behandeling genomen werden. Zij betreffen immers de ongevallenverzekering alleen; de pensioenkwestie die ver de voornaamste is, en die slechts voorloopig, dank zij de kamerbespreking van den Juli 1924, opgelost is, werd ter zijde gelaten: de reeders-stuurlieden werden op gelijken voet met alle reeders gesteld, en de verzekeringspremie werd op 360 fr. per man voor even welk vaartuig bepaald. Dit zijn eenige voornaamste punten in dewelke het hoogste belang der zeevisscherij betrokken is en nopens dewelke de Provincie het recht en de plicht heeft hare meening te doen kennen.

De heer **Goor**, verzoekt den heer Baels niet verder aan te dringen. Het ontwerp is thans aan den hoogereren raad voor zeevaart onderworpen, die hetzelfde met het algemeen vraagstuk der ongevallenverzekering der zeelieden versmolten heeft. Dat de provinciale Commissie den heer Minister verzoekte haar dit ontwerp mede te deelen en er zal voorzeker voldoening gegeven worden.

De heer **Bauwens** handelt in denzelfden zin, en verklaart dat hij tegen de vereeniging met de zeelieden gekant is.

De vergadering besluit onverwijld den door den heer **Goor** aangewezen stap aan te wenden.

7. De heer **Van de Pitte** vraagt dat de commissie voetstappen zou aanwenden, opdat de ingang der schuulhaven van Zeebrugge zou hersteld en veilig gemaakt worden, in afwachting der werken van uitbreiding dezer haven kunnen uitgevoerd worden.

*Schuulhaven
Zeebrugge*

Een verzoekschrift zal in dien zin naar den heer Minister van Openbare Werken gestuurd worden.

De vergadering wordt ten 5 ure geheven.

De Secretaris,
Ch. DEZUJTERE.

De Voorzitter,
Baron JANSSENS de BISTHOVEN.

Verslag der vergadering van 17 April 1925.

De Commissie komt bijeen te 2 ½ uren, onder het voorzitterschap van den heer Baron Janssens de Bisthoven, Gouverneur van West-Vlaanderen, in de vergaderzaal der Bestendige Deputatie, Gouvernementshotel, te Brugge.

Waren tegenwoordig : de heeren Bernolet, d'Artois, Hamman, Baels, Ryhens, Van de Pitte, Liebaert, Blonde, Dezuttere.

Zijn verontschuldigd : de heeren Goor, Afgevaardigde van het Middenbestuur, en Bauwens.

I. Het verslag der voorgaande vergadering wordt goedgekeurd.

II. De heer **Baels** stelt voor dat de vergaderingen der commissie voortaan op 3 ¼ uren 's namiddags gehouden worden, ten einde de bijwoning door de leden van Oostende te vergemakkelijken.

Dit voorstel wordt aangenomen.

III. De heer **Voorzitter** geeft mededeeling van een brief van den heer Minister van Spoorwegen, enz., gedagteekend van 30 Maart 1925 en houdende belofte eener toelage van 1200 fr. ten behoeve der commissie.

Hij geeft ook kennis van de antwoorden verschaft door de heeren Ministers van Oorlog en Financiën, nopens de wenschen van het Nationaal Congres voor Zeevisscherij, betreffende de inscheping der militieplichtige zeevisschers, op de varende eenheden, en de ontlasting van de overdrachtaks, ten behoeve van den voorraad aan boord van visschersvaartuigen gebracht. De commissie had zich bij deze wenschen aangesloten. Er blijkt uit de ontvangen antwoorden dat er geen gunstig gevolg aan dezelve kan gegeven worden.

IV. De heer **Voorzitter** brengt in bespreking het verslag door de Koninklijke Commissie voor Zeevisscherij, goedgekeurd met het oog op de wettelijke regeling van den maatschappelijken stand der zeevisschers. Dit verslag werd aan de commissie door den heer Minister van Spoorwegen, enz., medegedeeld, ten einde hem haar advies vóór den 27 aanstaande mede te deelen ; de

*Staatstoe-
lagen.*

*Maatschap-
pelijke
stand Zee-
visschers.*

besluitselen ervan werden aan de leden der commissie toegestuurd.

M. **Blonde** betreurt dat de opstel dezer laatste uitsluitelijk in het Fransch gedaan werd; het was hem onmogelijk dezelve te begripen.

MM. **Hamman** en **Rybens** doen opmerken dat de bespreking nochtans grootendeels in het Vlaamsch gedaan werd.

De heeren **Voorzitter** en **Baels** voegen erbij dat, in den loop der bespreking, de heer **Blondé** zal in staat gesteld worden de toedracht der zaak te begripen.

M. **Blondé** dringt niet verder aan.

M. **Baels** stelt vast dat de parlementaire zitting nog eens gesloten werd, zonder dat het maatschappelijk statuut der zeevisschers geregeld werd. Het ontwerp door hem in het begin van dezen zitting ingediend, is uit de Middenafdeeling niet geraakt en, anderzijds, is er geen Regeeringsontwerp ontstaan. Nochtans wordt een dergelijk ontwerp door de commissie voor zeevisscherij en den hooger zeevaartraad voorbereid, en, zooals de heer **Goor** het laatst bekende, is het van belang dat de voorstellen dezer instellingen hier besproken worden, omdat de Provinciale Commissie vertegenwoordigers van de groot- en de kleinvischerij onder hare leden telt, en het overigens een hij uitstek provinciaal belang geldt.

De vraag is of de vischerij zal deelachtig gemaakt worden aan de maatschappelijke wetten, de ongevallenwet zoowel als de pensioenwet.

Wat deze laatste betreft, heeft het achtbaar lid, tijdens de bespreking der laatst gestemde algemeene pensioenwet, in de Kamer, de uitdrukkelijke verklaring bekomen, dat deze wet op de visschers toepasselijk is, zoowel als op de koopvaardijmatrozen. Dit laatste is echter onvoldoende; de vischer behoeft een grooter pensioen dan de gewone werkmán, omdat de voorwaarden van zijn bedrijf anders zijn, en omdat de visschers door het vooruitzicht van een degelijk pensioen, aan hunne nijverheid moeten gehecht worden. Thans ontvluchten zij deze laatste, om

in den Staatsdienst de voordeelen van een pensioen te genieten.

De ongevallenwet van 1903 werd op de zeevisscherij niet toegepast, ook om juridische redenen, maar de groote reden was dat de loutere toepassing dezer wet de instorting der kleinvischerij voor gevolg zou gehad hebben, de premiën zouden overdreven geweest zijn en het gansche vraagstuk komt hierop uit iets tot stand te brengen dat het den kleinen ondernemers niet te lastig make.

Drie richtingen zijn voorhanden :

1° Die van den hoogerem Zeevaartraad, die het ouderdomspensioen onverlet laat, om zich enkel bij de ongevallenverzekering op te houden, en die een gemeenschappelijke kas betracht voor zeevisschers en koopvaardijmatrozen, in dewelke, wat deze laatsten betreft, de premie door koninklijk besluit, en, wat de visschers aangaat, op een vaste taks zou vastgesteld worden, ingevolge het voorstel van de koninklijke visscherijcommissie.

Dit voorstel is ondoelmatig omdat de pensioenkwestie niet opgelost wordt. Eene bijzondere inrichting voor de visschers is vereischt ; alle belanghebbenden der kust zijn het daarover eens.

De tweede richting is die van den spreker zelf. M. Baels heeft een ontwerp ingediend, houdende : 1° vergoeding in geval van arbeidsongeval, ingevolge het gemeen recht, behalve een maximumgrondslag van 10.000 fr. van het verzekerde loon ; 2° toekenning van het pensioen der mijnwerkers ; 3° inrichting eener mutualiteit van ziekte en invaliditeit ; 4° van een werkloozenfonds voor de gevallen van schipbreuk, enz. Dit zou door eene nationale voorzorgkas uitgevoerd worden, ondersteund door bijdragen van reeders en visschers, door de toelagen der openbare besturen, en door een waarborgfonds, tot stand gebracht door eene benemning van 1 p. c. op den verkoop van de visch.

Een viertal maanden geleden, werd dezelfde zaak op de dagorde der vergaderingen der Koninklijke Commissie voor Zeevisscherij gebracht. De besluitselen dezer Commissie stemmen, op enkele punten na, met het wetsvoorstel Baels overeen. Men besluit tot de stichting eener voorzorgkas, maar maakt ze

verplichtend voor alle kategoriën van visschers, dus ook de kustvisschers. Die kas wordt gespezen, door de bijdragen der reeders en visschers, bijdragen die voor de kleine ondernemers zeer drukkend zullen zijn, door de staatsusschenkomst en eene afhouding op den verkoop der visch (0,25 of 0,50 fr.) p. c.

Het verschil bestaat ten eerste hierin dat men geen meerder dan het gewoon pensioen verstrekt; hetwelk dan ook maar op 60jarigen ouderdom verleend wordt. Dit is de grootste leemte: de ongevallen zijn zeldzaam, het pensioen is hoofdzaak en zou aan 55 jarigen ouderdom, zooiets als 1500 fr. moeten bedragen.

Een tweede verschil is, dat M. Baels voorgesteld had, de premie door een koninklijk besluit, op voorstel van technische commissies te doen vaststellen. De premie moet plooibaar zijn, ingevolge de omstandigheden en de opgedane ondervinding, kleiner voor de geringe ondernemingen, dan voor de aanzienlijke. Het is niet aannemelijk dat de reeder-stuurman dezelfde bijdrage moete betalen als de kapitalistische uitbatingen.

Welnu, de Koninklijke Commissie neemt hare toevlucht tot eene vooraf bepaalde premie, 360 fr. per hoofd en per jaar, dus gelijk voor eenieder. In deze voorwaarden zijn het de machtige ondernemingen die bevoordeeld, en de geringe die geschaad zullen worden.

De achtbare spreker uit den wensch, dat de vergadering zich bij deze opvatting niet aansluit.

M. Dezuttere verklaart dat hij zijne bemerkingen zal beperken, uitsluitelijk tot het verslag, door het Middenbeheer van het Zeewezen aan het advies der Provinciale Commissie onderworpen.

Deze laatste heeft voorheen een wensch, ten voordeele van de spoedige behandeling en uitwerking van het voorstel Baels gestemd. Het komt er bijgevolg alleen op aan, het verschil te bespreken, tusschen dit voorstel en dit van het Beheer van het Zeewezen. Dit verschil bestaat in vier voornamen punten: 1^o De verzekering der kustvisschers; zij is vrij in het voorstel Baels, dwingend in het ander; 2^o de premie voor de ongevallenverzekering: zij is vooraf bepaald op 360 fr. per hoofd en per jaar,

voor eenieder in het ontwerp van het Middenbestuur, en door koninklijke besluiten, naar gelang het vermoedelijk of vastgesteld risico in het voorstel Baels; 3° het ontwerp van het Middenbeheer behelst de Staatstusschenkomst, in alle gevallen van tekort. In het voorstel Baels, valt dit tekort, buiten de gevallen van hogere macht, ten laste van een waarborgfonds, gesticht door middel eener afhouding van 1 p. c., op den verkoop van de visch; 4° de ouderdom van ingenottreding van het ouderdomspensioen, wordt, zooals voor de mijnwerkers, door M. Baels, op 55 jaren gesteld; het Middenbestuur voorziet een gewoon arbeiderspensioen op 60jarigen leeftijd.

Deze vier punten vergen een ernstige bespreking.

Het principieel der algemeene verplichting, ten opzichte der kustvisschers, de onafhankelijke visschers erin begrepen, werd door de Koninklijke Commissie aangenomen, omdat, naar het inzien van enkele harer leden, het den visschers aan opofferinggeest en solidariteitsgevoel ontbreekt, en ze bijgevolg anders nooit voor maatschappelijke voorzorg zouden te vinden zijn, verder ook om actuariële redenen; om het aantal verzekerden eenigszins te vermeerderen.

Het geldt, op 31 December 1924, 314 opvarenden van opene of halfgedekte vaartuigen, in welke alleen de nietgemonterden, met andere woorden, de onafhankelijke visschers, moeten in aanmerking komen. Hun aantal kan aan den actuariëelen toestand, als er duizenden en duizenden nodig zijn, opdat de wet der groote getallen hare uitwerkselen hebbe, geen verbetering toebrengen.

De visschers hebben, als klas beschouwd, noch min noch meer opofferinggeest dan elke andere categorie van burgers of loontrekkenden. Zij hebben dit bewezen door hunne nauwe syndicale vereeniging, door de werkstakingen welke zij hebben doen doorgaan, door hunne aanhoudende betrachtting naar lotsverbetering.

Die redenen gelden bijgevolg niet. Anderzijds moet men in acht nemen, dat sedert meer dan $\frac{1}{4}$ eeuw, enkel de toepassing van het gemeen recht, op de visscherij betracht wordt.

Weinu, het gemeen recht sluit de onafhankelijke arbeiders de ambachtslieden, zelfs als zij een paar hulpen hebben, uit de ongevallenverzekering. Hetzelfde moet ten opzichte der niet-gemonsterde zeevisschers bestaan, hunne verzekering moet een vrijwillige daad van maatschappelijke voorzorg zijn. De monsterrol die het kontrakt van dienstverhuring der belanghebbenden vaststelt, is de eenige grondslag voor het juridisch begrip der verplichting op het gebied der ongevallenverzekering.

Daarenboven zijn die visschers geringe menschen wier tuig gebrekkig uitgerust is, die geheel en al van weder en wind afhankelijk zijn, wier winsten wisselvallig en onvast zijn, en op dewelke men in geval van uitvoering door rechtsdwang weinig of geen vat heeft.

Wat de verzekeringbijdrage aangaat, dit punt is nog van een meer overwegend belang, en het is niet moeilijk om te bewijzen, dat in het stelsel van het Middenbestuur, de klein-nijverheid tastbaar geschaad wordt. Men beschouwe het stoomtrawlersbedrijf op 31 December 1924; toen waren 374 stoomsloepvaarders. Hun loon dooreengenomen, mag op 12.000 fr. 's jaars berekend worden, dit is 4.488.000 fr., wil men 150.000 fr. per jaar en per vaartuig, 5.100.000 fr. voor 34 stoomtrawlers.

In de verzekeringpractijk wordt de premie steeds op het wezenlijk loon berekend en betaald. Overigens moet men rekening houden met de medische en de pharmaceutische hulpen en de hospitaalkosten, in het voorkomend geval.

Op voet van 360 fr. per hoofd zouden de stoomtrawlers 134.640 fr. premie betalen, dit is 3 p. c. (op 4.488.000 fr.) of 2,60 p. c. (op 5.100.000 fr.), van het wezenlijk loon. Anderzijds, dank zij de afschaffing van het 1 p. c., in de mijn voor de voorzorgkas van Oostende geheven, en zijn voorgestelde vervanging door 0,25 fr. voor het reservefonds der te stichten gemeenschappelijke voorzorgkas, doen zij een besparing van 162.927 fr. Zij doen bijgevolg, alles wel ingezien, eene goede zaak.

Gaat men over tot de visschers der gedekte motor- of zeilvaartuigen, zij waren op 31 December 1924, 124 in getal. De verzekeringpremie aan 360 fr. zou bijgevolg 44.600 fr. beloopen.

Deze sloepen hebben, op weinig na, in 1924, 15.916.548,70 fr. opgebracht, en men is de wezenlijkheid zeer nabij, als men staande houdt, dat nagenoeg de helft dezer som, dit is: fr. 7.859.274,35, als loon of aandeel aan de manschappen uitbetaald werd; 446.000 fr. op 7.856.274,35 fr. is gelijk aan 5,65 p. c. De meerdere last dezer vaartuigen is dus merkkelijk, en het verschil in de mogelijke besparing uit hoofde van de afschaffing van het 1 p. c. te Oostende, is het ook. De sloepen die te Oostende verkoopen, zullen eene besparing doen van 127.436 fr., maar de gansche kustvloot zal anderzijds, uit hoofde van de afhouding van 0,25 p. c. een meerderen last van 39.748 fr. te storten hebben. Bijgevolg blijft er van de besparing slechts 87.638 fr. over.

Deze totalen alleen geven een denkbeeld van de weerslagen van het uitgedachte stelsel. Alle afzonderlijke opgaven zijn bedriegelijk, omdat zij oneindig verschillen, ingevolge de uitrusting der vaartuigen, de wisselvalligheden der visscherij of de geleden averij. Dit is de meest ongerechtigde kant van het ontwerp dat juist de zwakste ondernemingen, de minst begunstigde door de voorafbepaalde premie het zwaarst getroffen worden.

Het is eene onbehendigheit, de verzekeringpremie voor den scheepsjongen te berekenen, zooals die van den volslagen vischer; er bestaat geen gepaster middel om de pogingen der openbare besturen voor den aankweek van jongens te verijdelen, dan de aanmoedigingspremie, onder vorm van verzekeringpremie, terug te nemen.

En als men den uitslag ten opzichte der gedekte zeilsloepen in het oog houdt, wat moet deze zijn der niet gedekte vaartuigen, meestal van technische hulpkracht niet voorzien, veel meer afhankelijk van de wedergesteltenis, en gewoonlijk aan seizoenvisscherij, zooals garnaal en sprout, overgeleverd; men mag gerust vermoeden dat de verzekeringpremie voor hen van 7 tot 8 p. c. zal oploopen.

De vooraf bepaalde premie is een onwetenschappelijk uitsvindsel. In theorie, moet de premie op het wezenlijk risico en het verzekerd loon berekend worden. Men wendt voor dat het risico niet gekend is; maar waarom verzaakt men ook aan het

wezenlijk loon als dit laatste wel gekend is, in algemeenen regel, door den verkoop in de kustmijnen zoo niet door de aangifte der bedrijfsbelasting.

Wat het risico betreft, wordt ingebracht, dat het grooter is voor de zeilvaartuigen dan voor de stoomvaartuigen. Reeds in het vertoog der beweegreden van het wetsontwerp der Regeering van 1914, wordt aangestipt dat dit risico klimt van 2.80 p. c. voor de stoomvaartuigen, tot 10 p. c. voor de groote zeilvaartuigen. Welk percent bedoelt men en hoe wordt het berekend? Als men de vooroorlogsche statistiek nagaat van de zeeschade, met dewelke de schade door arbeidsongevallen wel eenig verband houdt, dan komt men tot de bevinding dat zij ten opzichte der zeilvisschersvaartuigen, in de noordwest Europeesche landen, ingevolge de opgaven der onderlinge verzekeringen, schommelt rondom 3 p. c. der verzekerde waarde, dit is merkelyk min dan 10 p. c.

Wat het waarborgfonds van 1 p. c. op den verkoop betreft, men moet er niet de minste begeestering voor hebben. Het is immers een verbruiksbelasting, de slechtste van al, omdat zij de levensduurte vermeerdert en eenieder gelijk treft. Zij werd alleen uitgedacht om de Staatstusschenkomst zooveel mogelijk te verpijden, in de gevallen van hoogere macht, van buitengewonen rampspoed, aangezien alle berekeningen nopens zeeongevallen, bijzonderlyk als een klein getal betrokkenen in het spel zijn, vroeg of laat misuitvallen. Het is eene veiligheidsklep in beperkte maat door de vischverbruikers geleverd.

Men oordeelt het beter, de onbeperkte staatstusschenkomst in vooruitzicht te stellen, en alle reederijen, geringe en kapitaalcrachtige, nemen dit natuurlyk gretig aan. Deze laatste genieten niet alleen van het meerder bedrag der premiën door de zeilvisscherij gestort, als er geen tekort is, maar ook, benevens de kleine van de Staatstusschenkomst, in geval van tekort.

De belastingbetaler kan zich niet zoo gemakkellyk voor de staatstusschenkomst ten voordeele van kapitaalcrachtige ondernemingen uitspreken.

Als het om eene staatstusschenkomst gaat, moeten er maat-

schappelijke redenen, of redenen van algemeen belang bestaan. Als de heer Boels, en al degenen die zich tot nu toe met de zaak bezig gehouden hebben, den reeder-stuurman eenige ontlasting, door het waarborgfonds of de staatstusschenkomst hebben willen verschaffen, is het slechts omdat het iemand is, die door zijn aanleg, zijne moreele hoedanigheden, zijn beroeps-kennis, zichzelf opwerkt, meestal met behulp van het krediet, die eene reederij sticht en personeel vormt in het belang zelf der grootvisserij.

De weerzin voor de afhouding van 1 p. c. of 0,25 p. c. moet niet bestaan om de redenen, aangevoerd in het verslag der Koninklijke Commissie, namelijk dat die afhouding onrechtvaardig zou verdeeld worden, tusschen de verscheidene nijverheidsvormen, aangezien hun algemeene kosten te veel verschillen, omdat het een wezenlijk inkomrecht op de visch en een ongrondwettelijkheid zou uitmaken.

Dit alles schijnt niet onweerlegbaar. Voorzeker is het eene belasting op het product, anders gezegd eene verbruiksbelasting, die noodlottig eindigt met den verbruiker, niet den voortbrenger, te treffen. Dit wordt door alle economisten aangenomen. Het werd ook aangenomen door den wetgever, toen hij de octrooien, in dewelke de visch begrepen was, afgeschaft heeft, toen hij door de wet van 1870, den vischhandel van zekere belastingen vrijgesteld heeft. Het wordt ook aangenomen te Brussel, Gent en Antwerpen, waar de hooge mijnrechten de visch ontegensprekelijk duurder maken.

Verder zijn de algemeene kosten van dewelke de afhouding zou deel uitmaken, in de bruto-opbrengst begrepen, maar het is op de bruto-opbrengst dat het percent der algemeene kosten berekend wordt, en wie zou durven staande houden dat dit percent, in algemeenen regel, grooter is op de stoomsloepen dan op de zeilsloepen, als men weet dat voor den oorlog 30 tot 40 t. h. der opbrengst der groote zeilsloepen in algemeene onkosten verging.

De afhouding is geen inkomrecht, aangezien zij niet aan de grens, maar op den verkoop in de mijn, evenals het mijn-

recht, zou geheven worden. Het is een retributie op den verkoop; zij ware niet ongrondwettelijk, aangezien zij krachtens de wet zou gedaan worden, wat thans te Oostende het geval niet is.

Eene afhouding die daarentegen een sterke reuk van protectionisme heeft, is wel die van 0,25 fr. op de binnenlandsche en van 0,50 fr. op de buitenlandsche visch.

Eindelijk het ouderdomspensioen aan 55 of aan 60 jaar. M. Baels heeft de visschers met de mijnwerkers gelijk gesteld, om uiterlijke redenen. De eenen bewerken de diepten der zee, de anderen de diepten der aarde, zij zijn aan gelijke gevaren, aan gelijke voorbarige arbeidsonbekwaamheid blootgesteld.

Hij voegt er bij, wat van meer belang is, dat men het vischerijbedrijf door een vroegtijdig en buitengewoon pensioen moet aantrekkelijk maken.

Dit zijn echter gevoelsredenen. Het onderzoek der economische werkelijkheid brengt andere ingevingen teweeg. De steenkolen bevinden zich op bepaalde plaatsen; hunne uittrekking kan mathematisch berekend worden. Onmoedig te zeggen dat dit voor de visch niet bestaat. De steenkolen zijn een onontbeerlijk product voor nijverheid en verwarming. De visch kan in de voeding gemakkelijk vervangen worden; zij kan niet in stock gelegd worden, zooals de steenkool.

Daaruit kan men besluiten dat de uitkomsten der visscherij de vastheid en de bestendigheid niet kunnen hebben van die van het koolmijnenbedrijf, en dat het voor de eerste nijverheid, die het op eigen bodem, met hare buitenlandsche mededingsters reeds zoo druk heeft, niet mogelijk ware zich de afhoudingen te getroosten, die voor de stichting van het mijnwerkerspensioen, aan 55 jaar, vereischt zijn. Hier komt de gulden middenweg als noodzakelijk voor, en schijnt de ouderdom van 60 jaar voor de ingenottreding van iets meer dan het gemeenrechtelijk pensioen als verkieslijk. Maar dan ook begrijpt men niet waarom de Koninklijke Commissie, in zekere gevallen, aan den ouderdom van 55 jaar vasthoudt.

Spreeker komt tot het besluit dat de wijzigingen, aan het

wetsvoorstel Baels toegebracht, niet gelukkig zijn. Dit laatste behelst de grondslagen die, mits wat studie, vatbaar zijn voor eene gelukkige aanpassing op de wezenlijke behoeften en belangen van het gansche visscherijbedrijf.

M. **Blondé** doet opmerken, dat hij zich bij de beschouwingen der voorgaande sprekers, nopens de uitsluiting der onafhankelijke visschers, niet volstrekt kan aansluiten, omdat het van belang is, dat elk ongeval vergoed wordt. Voor het overige verdient de toestand van den reeder-stuurman de noodige omzichtigheid.

De heeren **Hamman** en **Rybens** zijn het eens om te erkennen, dat de vooraf bepaalde premie tot lastige toestanden kan aanleiding geven in geval van ongunstige uitslagen der visscherij. Een middel moet gevonden worden om dit te voorkomen. Voor het overige werd die premie met de meeste aandacht overwogen en besproken, bijzonderlijk met het oog op de belangen van de reeders-stuurlieden, die geregeld de beste vangsten aanvoeren en aldus door de vaste premie begunstigd zijn.

M. **Bernolet** stelt voor, dat de Commissie beslisse, dat er, naar hare meening, geen redenen bestaan om herhaaldelijk met nieuwe wetsvoorstellen nopens het maatschappelijk statuut der zeevisschers, voor den dag te komen. De bespreking heeft bewezen, dat het wetsvoorstel Baels, op weinig na, onaangeroerd blijft, en dat de doeltreffendheid der voorstellen van het Mid-denbestuur niet bewezen is. Het is van algemeen belang, dat het voorstel Baels, zoohaast mogelijk door het parlement klaargemaakt en gestemd werde.

Dit voorstel wordt aangenomen.

De heeren **Hamman** en **Rybens** onthouden zich, omdat zij van de Koninklijke Commissie deel uitmaken; de heer **Blondé**, omdat de vertegenwoordigers der kustvisscherij van Blankenberghe en Heyst, op de vergadering niet aanwezig zijn, en hij aldus niet voldoende over den bijzonderen toestand dezer laatste ingelicht werd.

De zitting wordt ten 4 ½ ure geheven.

De Secretaris,
Ch. DEZUTTÈRE.

De Voorzitter,
Baron JANSSENS de BISTHOVEN.

Annexe I.

Notes de M. le Commandant du garde-pêche de l'Etat
« Zinnia » (1).

J'annexe à ce rapport un travail sur la pêche à la Senne, pratiquée de plus en plus avec succès en Grande Bretagne. Depuis l'an dernier, 40 drifters de Grimsby ont adopté ce genre de pêche, qui produit un bénéfice plus élevé, que celui acquis avec le chalut, vu la dépense en combustible qui est très réduite durant les opérations de pêche. Des instructeurs danois ont enseigné ici la façon de manier cet engin, dont le bon renom s'accroît de jour en jour.

Quant au chalut Vigneron-Dahl, dont je vous ai causé en mai dernier, il donne de bons résultats, mais est totalement inutilisable par mauvais temps. Les grands vents fréquents et la mer houleuse des mois derniers, depuis mai, ont fortement contrarié l'emploi de ce filet, ce qui n'a pas permis de fixer une situation nette entre les résultats espérés et ceux obtenus. Les marchés sont assez bien fournis de poissons ici, le hareng a bien donné.

Il y a actuellement 701 bateaux de pêche au-dessus de 15 tonnes inscrits à Grimsby. L'activité est grande aux ports de Yarmouth et Lowestoft, où le hareng commence à rentrer en abondance. Au-delà de 50.000 tonnes de sel sont nécessaires à Yarmouth, pour la saison du hareng. La liste des arrivées des personnes employés à la manutention augmente chaque jour à Lowestoft, et des grandes accumulations de barils dénotent le grand chiffre d'affaires à effectuer en perspective. Les harengs rentrés dans ce port, jusqu'à ce jour, sont assez petits, mais la qualité s'améliore chaque jour. A la fin de la semaine dernière, de jolis spécimens ont figuré à la minque ; ils avaient été pris près du « Cromer-Knoll ». La première bonne pêche fut amenée par le bateau écossais « Winchester », vendredi dernier — le 3 — elle fut vendue au prix variant entre 50 sh. à 70 sh. per cran. La rentrée de la semaine dernière (fin de

(1) Medegedeeld door het Middenbestuur van het Zeewezen.

semaine) donnait une augmentation considérable sur celles de la même période, en automne 1923. Pour la semaine finissant le 27 dernier, il a été débarqué à Lowestoft donc, 4656 crans contre 3485 crans dans le même laps de temps, l'an dernier. Depuis le 1^{er} septembre, 9586 crans ont été amenés, donnant en vente une moyenne de 35 sh. 2 P. par cran, contre 5628 à 25 sh. 7 P. l'an dernier, pendant la même période.

A Yarmouth, la flottille écossaise se renforce chaque jour ; environ 400 bateaux fournissent les marchés de cette localité. On s'attend encore, paraît-il, à une augmentation de cette flottille, les pronostics d'une bonne saison sont nombreux. De nouvelles firmes se sont ajoutées aux anciennes dans le commerce et l'industrie de la préparation de conservation du hareng. Il y a eu de grands débarquements, la semaine dernière, de beaux harengs, pris le long de la côte, dans le nord de Yarmouth, de Caister, Hemsby, Wintarton et Palling, dans le Norfolk. Environ 423 crans ont été vendus ; pendant la journée de jeudi seulement — 2 du courant — 283 crans ont été amenés. Les prix ont été de 9 sh. 3 sh. 1 P. par 132 harengs. Les débuts de la saison sont bons dans ce port, en vérité, tout le personnel de cette industrie et de ce commerce est prêt à bondir comme un cheval tenu en brides, attendant le signal du départ.

Des expériences ont été faites en juillet-août derniers, en Ecosse, dans un but de découvrir en avion la présence du poisson migrateur, se déplaçant en bande. Ces essais ont donné un résultat tout à fait négatif. Je suis en correspondance à ce sujet avec les autorités de la surveillance des pêcheries, qui ont promis de me fournir toutes les informations désirables. Je vous ferai parvenir à la croisière prochaine un travail à ce sujet.

Les armements pour la pêche aux harengs, se plaignent de la difficulté qu'ils éprouvent à se procurer les filets nécessaires. Il y a donc une diminution constante chaque année, depuis quelque temps, du nombre de filets flottants en usage.

En Ecosse, par exemple, en 1920, la surface totale des filets

était de 187.710,400 yards carrés, tandis qu'en 1923, cette surface était devenue 133.538,590 yards carrés. On constate donc, en cette période de temps, une diminution de 54.000.000 yards carrés. Non seulement la qualité est devenue inférieure, mais la quantité a surtout considérablement baissé. Le manque de filets, naturellement, a sa répercussion sur le rendement de la pêche, qui est de ce fait grandement amoindri ; malheureusement, aucun remède ne semble se découvrir actuellement pour améliorer cette situation.

Le coton américain, avec lequel ces filets sont fabriqués, est devenue plus difficile à se procurer. Le hareng forme la branche la plus importante de l'industrie de la pêche en Ecosse ; le nombre des pêcheurs du hareng s'élève à 17.000 (hommes) dans un total de 30.000 ; le nombre des embarcations, pratiquant cette pêche, s'élève à 1.000 vapeurs, sur un total de 1372, 1000 bateaux à moteur, sur un total de 1978, et 300 chaloupes à voiles, sur un total de 3927. Seulement une minorité de ces hommes sont rétribués par gages ; la plupart reçoivent un pourcentage sur la vente ou sont intéressés dans l'armement, fait qui provoque un effort constant dans le travail et dans la recherche de procédés, favorables à l'exploitation économique de l'entreprise. Avant la guerre, le poids de la quantité de harengs, rentrés dans les différents ports écossais, dépassait régulièrement celui des autres diverses sortes de poissons ; depuis la reprise des opérations de pêche, après l'armistice, les quantités se sont équilibrées approximativement. Les prix de vente du poisson et autres recettes ont marqué plutôt un déclin ininterrompu, et l'an dernier s'est terminé en dessous du niveau, auquel l'exploitation économique, pouvait être maintenue. En général, la pêche durant 1923, fut assez satisfaisante en Ecosse, au point de vue de la qualité et la quantité de son produit, mais fut mauvaise comme résultats financiers. Durant cette même année, 50 bateaux écossais furent perdus, comprenant trois chalutiers à vapeur, 11 drifters au transporteurs, 23 embarcations à moteur, dont 13 de plus de 45 pieds, ainsi que 13 chaloupes à voiles ; de plus, 18 hommes furent noyés pendant les opérations de pêche.

Le Commandant,
RYEZ.

Annexe II.

**Etude sur l'emploi du filet « Senne »
au Danemark et en Grande-Bretagne.**

Dans un petit parc de la ville de Esbjerg, port le plus important de la côte Ouest du Danemark, est érigé un buste en bronze, représentant un pêcheur d'un âge déjà avancé. Faisant face au port de pêche, son regard est dirigé vers le large et occupé par les entrées et sorties des blanches chaloupes à moteur, opérant dans la Mer du Nord. Ce monument fut inauguré en 1918, par les pêcheurs danois, il porte comme inscription : « Pêcheur JENS VÆVER, 1822-1914. Inventeur du Snurrevaad, 1848 ».

L'expression « Snurrevaad » exprime, en langue danoise, une senne circulaire. La senne utilisée actuellement, est le résultat de divers perfectionnements, appliqués à ce genre de pêche, depuis son origine. Cette méthode de pêcher fut d'abord pratiquée par les embarcations non pontées, dans les petites profondeurs de Lym Fiord. Vers 1878, ce filet fut adopté par les pêcheurs des petites localités de la côte Est du Skagerrack ; puis, en 1880, les pêcheurs de Fredrikshaven l'expérimentèrent à la mer. Ces marins trouvèrent plus avantageux ce genre de pêche à la plie, que celui qu'ils exerçaient au cabillaud et à l'églefin, au moyen de longues lignes. Le nombre d'embarcations utilisant la senne, passa de 2 en 1880, à 153 en 1900. En ce qui concerne Esbjerg, la flottille s'accrut de 1 en 1893 à 54, en une période de dix ans. Le nombre de bateaux ayant comme base d'opérations ces deux ports, s'élève actuellement à plusieurs centaines. En mai dernier, 1924, environ 400 chaloupes rentraient à Esbjerg, le poisson capturé sur la côte Ouest du Danemark. Les arrivées du poisson ont été portées de 3700 tonnes en 1890, à 42.300 tonnes en 1920 ; le nombre de pêcheurs pendant cette même période, passa de 8.000 à plus de 20.000. La plus grande partie du poisson avait été prise par la senne, car le chalut était pratiquement inconnu au Danemark.

Le perfectionnement, tant dans la fabrication du filet que dans la méthode de pêche, s'accrut avec l'usage de ces nouveaux engins. Dans les débuts de cette utilisation, le filet était mis à l'eau au moyen d'un canot à l'aviron, qui accompagnait la chaloupe de mer, et le halage du filet se faisait à la main. Les treuils à vapeur furent d'abord adaptés ; mais après 1890, le moteur à essence se généralisant, permit de pousser les opérations de pêche dans des profondeurs plus grandes, au-delà de 20 brasses. A partir de cette date, toutes les embarcations de pêche furent armées d'un moteur auxiliaire, lequel actionnait le treuil. Avec cette grande innovation, la manœuvre de mise à l'eau du filet et de son câble par des canots fut totalement supprimée. L'amélioration la plus sérieuse fut celle de l'application du moteur à essence, pour produire la propulsion du cutter. Des machines d'environ 40 chevaux furent installées sur les armements de pêche ; les petites embarcations furent abandonnées. C'est le cutter qui existe actuellement dans ce pays.

Les engins dont il est question plus haut ont été introduits depuis 1921, en Grande-Bretagne et ont ouvert une ère nouvelle aux pêcheries britanniques. Pour apprécier ce développement, il est nécessaire de rappeler que les pêcheries danoises se sont surtout améliorées dans l'emploi exclusif du moteur marin. C'est ainsi qu'en Grande-Bretagne, les navires employés furent immédiatement les petits vapeurs, construits pour la pêche aux harengs (drifters). Depuis la guerre, la fourniture de harengs par la Grande-Bretagne à la Russie et autres nations ayant fortement diminué, beaucoup de ces petits vapeurs (drifters) ne furent plus nécessaires pour la pêche de ce poisson. C'est ainsi qu'ils furent utilisés avec succès pour l'emploi de la senne. L'églefin est le poisson principalement capturé par la senne actuellement sur la côte anglaise ; toutefois on rencontre assez souvent la plie, la limande, le cabillaud et le merlan.

Le maniement du filet ressemble beaucoup à la manière d'opérer avec le filet flottant pour le saumon, voire même pour

le maquereau. Toutefois, les lignes de remorque, tenues au filet même, peuvent être d'un mille parfois, au lieu de quelques mètres en longueur. Cet engin est comme une immense mâchoire qui s'avance ouverte et enveloppe un nombre important de victimes.

Avant 1921, les petits cutters à moteur danois, ne fréquentant plus les marchés en Allemagne, firent plusieurs fois des débarquements des produits de leurs pêches, dans les ports britanniques. Bientôt après arriva la pénurie de charbon en Angleterre, à la suite de la grande grève des ouvriers. C'est surtout à cette époque que le petit bateau blanc à moteur apparut fréquemment dans les ports anglais, pour y vendre sa pêche d'églefins, ce qui éveilla l'attention des armements de chalutiers à vapeur, équipés à grands frais. Avec les difficultés produites par cette grève de combustible, s'est accru le nombre de débarquements des produits de pêche par les bateaux danois.

Une seconde invasion des Vikings eut lieu, mais bientôt le pêcheur britannique s'initia à l'emploi de la senne et obtint des résultats satisfaisants, notamment à Scarborough, Grimsby, Hull, Yarmouth et Lowestoft, ainsi que dans le « Moray Firth ». L'utilisation de cet engin a beaucoup progressé depuis lors, et plus de deux cents vapeurs ont adopté cette méthode de pêche.

Les principaux lieux fréquentés pour l'emploi de la senne, sont le « Dogger Bank », et dans le S. E. de cet endroit, les Ecossais travaillent à certaines saisons dans le « Moray Firth ». Très probablement avec le temps et l'expérience, le champ d'opération sera-t-il plus étendu. Les fonds rocheux ou pierreux et les forts courants doivent être évités pour l'utilisation de la senne ; ces zones restent le domaine du chalut. Les grandes profondeurs n'intimident plus les pratiquants de ce genre de pêche. En effet, les Suédois qui ont, de 906 tonnes de poissons en 1916, atteint 5.197 tonnes en 1920, sont parvenus à lancer et rentrer efficacement la senne à des profondeurs de 140 brasses sur la côte de Bohuslän.

Il résulte d'expériences nombreuses, faites par les pêcheurs que sur les mêmes lieux, la senne donne un résultat plus satis-

faisant que le chalut. Cela n'est pas surprenant, le chalut avec une longueur d'ouverture de filet d'environ 50 à 55 pieds, une hauteur variable, racle les fonds avec ses accessoires pesants, pendant 3 ou 4 heures à la vitesse de 3 à 4 milles. La senne est un léger filet de 200 pieds, avec sa ralingue de tête, bien soulevée du fond par des flotteurs en liège ou en verre.

La façon de procéder à cette pêche est la suivante. A l'endroit choisi pour la pêche, une bouée est mouillée, avec chaîne et ancre, et à cette bouée est attachée l'extrémité libre du cordage fixé au filet. Ce cordage est divisé en 9 parties, chacune de 12 brasses, pour les profondeurs moyennes. De la bouée, le bateau se met en marche dans une direction, formant un angle de 2 points de la boussole ($22^{\circ}30'$), avec celle du courant du marée, et laisse glisser à l'eau le cordage sur une longueur de 7 divisions ; il tourne ensuite pour avoir ce courant de marée par le travers et file à nouveau 2 parties de cordage dans cette même direction, plus le filet et encore 2 divisions du cordage fixé à l'autre extrémité du filet. Ceci fait, le bateau revient à sa bouée, sur laquelle lui-même frappe un amarrage. Du bateau, on reprend alors le bout du cordage toueur, qui avait été au début de l'opération attaché à la bouée. L'embarcation dispose donc des bouts des deux cordages, attendant aux extrémités du filet. Cordages et filet forment donc un grand triangle, dont le filet occupe le milieu de la base. C'est à ce moment — d'après les Danois — que se marque l'avantage de la senne. Par la traction exercée sur eux, les deux cordages se meuvent vers l'intérieur du triangle et vers le navire ; en raclant le fond de la mer, ils chassent le poisson qu'ils rencontrent vers les ailes ouvertes encore du filet, qui se renferment lentement. Quand le filet est ramené le long du bord, le poisson est saisi au moyen de grandes épuisettes, jusqu'à ce que le filet entier puisse être monté sur le pont.

L'opération entière — placement et halage du filet — dure environ une heure. Si une obstruction quelconque sur le fond est rencontrée par le filet, alors qu'on le hale vers le bord, les engins peuvent être sauvés par le navire qui, larguant son

amarrage à la bouée, naviguerait en contournant l'obstacle et en parant le filet ainsi que ses accessoires. Malheureusement en ces circonstances, le poisson contenu dans la senne, serait sans doute perdu, mais le matériel serait sauvé alors qu'avec le chalut le tout est généralement détruit.

Les statistiques au sujet du débarquement de poissons capturés au moyen de la senne et publiées par le Ministère de l'Agriculture et les Pêcheries, révèlent des résultats intéressants. Le total des quantités de poissons, entrés par des embarcations de pêche britanniques, qui ont adopté ce nouveau genre de travail, sont pour trois années :

1921 : 23.107 cwt ou 1.427 tonnes.

1922 : 296.265 cwt ou 15.050 tonnes.

1923 : 433.726 cwt ou 22.034 tonnes.

L'an dernier, 2.731 cwt ou 138 tonnes ont été ramenées des eaux islandaises, montrant par là l'extension de la zone pour cette pêche.

A bord du garde-pêche belge « ZINNIA »,

Le 8 octobre 1924.

Le Commandant,
RYEZ.

Annexe III.

Expériences faites par avions, pour découvrir sous eau la présence des bancs de harengs dans les mers d'Ecosse, juillet et août 1924.

La grande saison d'été de la pêche du hareng en Ecosse s'exerce au grand large des côtes d'Ecosse ; les navires qui la pratiquent, s'éloignent assez bien de la terre, à des distances variant de 10 à 70 milles marins. La partie la plus dense de la flottille de bateaux concentre son travail, en général, dans une zone de 20 à 50 milles de la côte. La pêche effectuée dans les endroits plus éloignés est moins rémunératrice, vue la perte de temps occasionnée pour atteindre ces endroits et la dépense en combustible faite pour parcourir cette distance.

En Ecosse, les drifters (petits navires à vapeur spécialement aménagés pour la pêche aux filets flottants), débarquent journellement, en général, le hareng capturé ; les pêcheurs peuvent ainsi toujours connaître la densité des bancs dans les différentes zones. Les mouvements de la flottille sont dirigés plus ou moins dans ce sens. Les harenguiers se portent aux lieux où les meilleures prises ont été opérées, mais si une série de légères pêches ou de pêches infructueuses ont été faites dans la suite, ils se dispersent à la recherche des bancs.

Les bancs furent difficiles à déceler, il y a quelques années, malgré la grande quantité de bateaux qui les cherchaient pendant plusieurs journées successives. Beaucoup de temps de ce fait fut perdu, la consommation de combustible fut beaucoup augmentée pour découvrir des lieux de pêche plus rémunérateurs.

Le pêcheur trouve des indications de la présence du hareng dans la couleur de l'eau, dans le grand nombre d'oiseaux de mer qui survolent, dans l'apparition de petites baleines et de marsouins, dans l'état de la mer, etc., etc., mais les meilleurs de tous ces indices sont encore très précaires et ne forment que des aides peu certains.

Il serait donc désirable qu'une méthode pût déterminer, avec certitude chaque jour, les lieux et la densité des bancs de poissons.

La France déclare avoir été la première nation, qui conçut l'idée d'utiliser l'aviation pour rechercher la présence de ces poissons migrateurs, toutefois le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique l'a devancée en mettant en pratique cette intention. Les expériences faites aux Etats-Unis et en France semblent avoir donné des résultats satisfaisants, mais les conditions étaient quelque peu différentes de celles rencontrées dans les zones fréquentées pour la pêche au hareng dans les eaux écossaises.

Des expériences, dans ce même sens, furent tentées en Angleterre, vers 1921 et 1923, sous la direction du Ministère des Pêcheries, au moyen d'hydroavions, opérant de Flixstowe et de

Plymouth. Les opérations ne furent pas heureuses, mais se faisaient sur une échelle trop restreinte, pour permettre de définir une conclusion pratique. L'administration écossaise pour les pêcheries, en vue de l'importance de la pêche au hareng en Ecosse, fut en pourparlers pendant quelque temps avec le Ministère de l'Aviation, pour organiser des séries d'expériences qui détermineraient, s'il y a possibilité de dévoiler la présence des bancs de harengs par des vols d'avions.

En 1921, les arrangements furent conclus entre ces deux organismes pour effectuer un vol dans la mer du Nord, au moyen du dirigeable R. 33, lequel emporterait à bord deux membres de l'Administration des Pêcheries, comme observateurs. Malheureusement, un accident survint à un autre dirigeable, et le R. 33 fut repris pour se mettre à son poste habituel ; l'expérience fut donc reportée à une date ultérieure.

En 1922, un avion stationnant à Leuchars, fut mis à la disposition des pêcheries, mais pour plusieurs raisons, la zone des observations dut être limitée à la distance de 20 milles de la côte. Les bancs denses de harengs ne vinrent pas endéans de ce rayon, pendant la durée des expériences ; de plus le temps fut défavorable et seulement quelques vols préliminaires purent être entrepris dans la baie de St Andrew.

Aucun appareil d'aviation ne fut disponible en 1923 ; mais en juillet 1924, le « Air Ministry », qui avait toujours été très intéressé par ces essais, put mettre trois hydroavions à la disposition des pêcheries, pour rechercher d'une manière concluante l'efficacité de ces opérations.

Les avions qui ont été utilisés étaient des hydravions du type F. 5. Ils étaient pourvus d'appareils du T. S. F. et pouvaient produire des vols, abstraction de ceux des essais de sûreté, de 8 heures à une vitesse de 60 à 65 milles marins à l'heure. En plus, des observateurs du R. A. F., deux membres de l'Administration des pêcheries se trouvaient à bord, dont un fourni par le service scientifique et l'autre par le service exécutif, tous les deux possédant à fond les connaissances spéciales aux zones observées et aux particularités de ce genre de pêche.

Invergordon avait été choisi, pour plusieurs raisons, comme lieu de base le plus favorable, pour faire ces expériences ; de là il était possible de rayonner et surveiller continuellement pendant toute la durée des opérations, la zone entière qui comprend pratiquement tous les lieux de pêche, visités par les flottilles des ports, compris entre Peterhead et Stronsay. Cette zone est une des plus importantes, et les résultats obtenus par ces expériences, pouvaient être appliqués à toute la côte Est de l'Ecosse.

A l'exception de la partie, courant immédiatement le long de la côte, les profondeurs de la mer, dans cette zone, varient entre 20 et 60 brasses ; les 40 brasses sont les profondeurs les plus répandues. Le caractère et la couleur des fonds de cette mer sont bien connus, à la suite des nombreux échantillons recueillis dans les recherches océanographiques, entreprises précédemment par les navires appartenant à un service spécial. Les fonds dans les parties les moins profondes, composés principalement de sable et de coquillage, deviennent graduellement vaseux dans les profondeurs plus grandes, et prennent alors une apparence plus ou moins grisâtre. Des sondages de 20 brasses et moins ne se rencontrent qu'à proximité de la côte. Pendant la période des expériences, la pêche du hareng se faisait principalement en eau profonde, où le fond de la mer, vu sa couleur, ne donnait pas une clarté très bonne pour découvrir les bancs de poissons d'une certaine altitude.

Ces expériences eurent lieu du 9 juillet au 6 août inclus 1924 ; trente-deux vols furent faits ; la durée moyenne de ces vols atteint 4 à 5 heures ; des essais sur aussi grande échelle, ne furent pratiqués dans aucune autre occasion. Les conditions de temps ont été, en général, favorables pour voler et probablement aussi bonnes que possible dans ces latitudes Nord pour l'observation en avion à la mer. Pendant la troisième semaine, des forts vents d'Est et du Sud-Est, accompagnés de grandes pluies, ont quelque peu contrarié les opérations. La brume ou la bruine n'a pas souvent été rencontrée dans les environs de Fraserburgh, alors qu'au large de Wick, les opérations furent

pratiquement douteuses à la suite d'une brume dense flottant très bas.

Un vol fut toutefois pratiqué, pendant les heures d'obscurité, mais il fut trouvé que, voler la nuit au-dessus des flottilles avec filets flottants, provoquait de grandes difficultés, et présentait des risques considérables. Durant cette observations de nuit, il fut démontré que le résultat qui pourrait être obtenu, serait très douteux. Le ciel était nuageux et sombre, le temps était à grains, la mer était houleuse et n'avait aucune apparence de phosphorescence.

Les vols ont été effectués à toutes les heures du jour, de l'aurore au crépuscule, et le bon fonctionnement des hydro-avions fut pleinement démontré par le fait, que les opérations n'ont pas été interrompues, mais continuées par toutes les diverses conditions de temps.

Pendant les premiers quinze jours, bien que les conditions étaient en général bonnes pour les observations aériennes, les prises faites par la flottille de pêche étaient malheureusement désappointantes dans le « Moray Forth ». Les opérations des avions comprenaient tous les lieux de pêche au grand large fréquentés par les flottilles de Wick et de Fraserburgh, où les résultats les plus encourageants avaient été obtenus ; toutefois en aucune occasion, des bancs de harengs ne purent être aperçus par les aviateurs. Les opérations de la pêche semblent indiquer que, durant cette période, les bancs de harengs n'étaient pas réellement denses ou qu'ils ne s'approchaient pas de la surface de l'eau.

Les harengs se concentrèrent dans la zone entre Fraserburgh et Wick, pendant la dernière quinzaine des expériences. Une spéciale attention fut donc exercée dans les observations, répétées très souvent à ces endroits, où une grande flottille de pêcheurs opérait au large de Macduff et de Troup Head, où des bancs se montraient assez denses. Durant deux vols effectués dans la soirée du 31 juillet dernier, des bancs de harengs, jouant à la surface, ont été découverts par chacun des deux observateurs indépendamment, mais, sauf cette fois, aucune

trace des bancs n'a été décelée de l'avion, durant toute la période des expériences. En volant vers et des lieux de pêche, des routes le long de la côte furent adoptées, donnant ainsi l'opportunité de déterminer la profondeur à laquelle les observations étaient possibles d'être concluantes en altitude.

La visibilité d'un objet dans la mer, dépend de plusieurs facteurs, comme l'altitude du soleil et son relèvement, les conditions atmosphériques, la hauteur de laquelle l'observation est faite, l'état de mer, la nature de l'objet et sa profondeur dans l'eau, la clarté de l'eau et la nature du fond.

Des nombreuses observations faites, il semblerait que l'extrême limite de visibilité dans l'eau du « Moray Forth », dans les meilleures conditions, serait d'environ 10 brasses, et que cette visibilité pour des observations précises, ne peut pas être comptée au-delà de 6 à 7 brasses. Des lunettes ordinaires vertes et différentes combinaisons de verres colorés furent essayés dans l'exécution de ces observations, mais, malgré qu'ils donnèrent une plus grande uniformité de lumière, ils ne parvinrent pas à augmenter la portée de visibilité sous eau.

La nature et l'apparence changeantes de la surface de l'eau diminuèrent souvent la portée de vision. Les conditions idéales d'une mer calme et d'un ciel sans nuages, furent rarement obtenues. Quand régnait un temps calme, de légers cumulus flottaient au ciel et se réfléchissaient profondément dans l'eau, les objets de ce fait, étaient rarement identifiables sous eau. Dans ces circonstances, pendant un vol, des tâches claires et sombres se dessinaient constamment sur l'eau. un banc près de la surface n'aurait pas pu être distingué d'une réflexion de nuages. La force du vent augmente-t-elle et l'état d'agitation de la surface de la mer devient-elle plus grande, la visibilité sous eau diminue proportionnellement. Cette décroissance de visibilité n'est pas seulement produite par les grandes vagues, mais surtout provoquée par les nombreux petits flots. Quand les « têtes blanches » se sont formées, la mer prend une apparence bigarrée, causée par les stries, laissées par les vagues cassées. Ces circonstances ont fermement contrarié ces observations sous eau.

Les objets à la surface et toutes les autres indications, qui guident généralement le pêcheur dans la découverte du hareng étaient facilement identifiés. L'apparence huileuse de l'eau, dénotant la présence d'un banc, se présente fréquemment, et des notes continues ne cessèrent d'être enregistrées de la répartition des espèces des plus variés d'oiseaux de mer, survolant dans la zone. Le commun goélan harenguier fut fréquemment vu, mais le fou, genre de petit pélican, est probablement l'oiseau le plus marquant pour signaler le banc de harengs. La petite baleine, laquelle n'est pas facile à distinguer sous l'eau par sa couleur foncée, fut remarquée une fois au moment où elle vint à la surface, près d'un drifter occupé à rentrer ses filets. Des marsouins, qui généralement nagent en groupe, ne se montrèrent occasionnellement que dans les eaux rapprochées de la côte où leur présence fut plutôt définie par le sillage bien distinctif, qu'ils laissent derrière eux, quand ils sont près de la surface, que par la silhouette de leur corps qui est d'une couleur gris-brun foncé. Des dauphins, au contraire, furent facilement identifiés et remarqués, presque à chaque vol. La couleur blanche de leurs flancs les rend très visibles tant à la surface que sous eau. Rarement ils se trouvaient à une profondeur estimée à plus de deux ou trois brasses. La visibilité au delà de cette portée, était possible et des efforts ont été faits vainement pour spécifier si le dauphin était attiré par le banc. Une surveillance active a été faite particulièrement sur les lieux de pêche où le hareng était pris en abondance, il fallait rechercher les bancs de poissons jouant à la surface de l'eau. Ce phénomène a été observé deux fois dans la soirée du 31 juillet, alors que le hareng était bien reconnaissable par sa couleur, sa silhouette caractéristique et l'éclat de la lumière réfléchi sur les flancs argentés de ce poisson, quand il se retourne subitement. L'estimation de la profondeur à laquelle se trouvait ce banc, fut difficile à déterminer, quoiqu'elle fut tentée de différentes altitudes. Le vent était très faible et la visibilité bonne, quand ces harengs furent découverts. Malgré que ce fait fut observé deux fois, d'un

avion, son mouvement est tellement spasmodique, que des observations plus étendues auraient pu être continuées sans plus enregistrer ce même évènement. Les expériences qui eurent lieu, furent d'une grande valeur en fournissant un recueil d'observations, produites au moyen d'un avion à grande vitesse sur une zone étendue par toutes les conditions de temps. Aucun effort n'a été épargné, pour donner le plus de chances de succès aux expériences tentées pour atteindre les objectifs déterminés. Les avions employés offraient les plus grands avantages pour l'entreprise. C'étaient des appareils de mer, pouvant s'éloigner à longue distance de leur base. Ils étaient très stables en altitude avec une vitesse de 60 milles marins, à une hauteur moyenne, cette vitesse n'était pas trop grande, pour faire des observations sur un grand rayon.

Aucun hareng ne fut identifié sous la surface de l'eau dans les endroits, où d'après les pêches faites, se trouvaient les bancs de ce poisson. En groupant les renseignements, fournis par toutes les observations, il fut conclu qu'il n'était pas possible de déterminer d'un avion rapide, la présence des bancs de harengs dans les eaux de la côte Est d'Ecosse, à la profondeur à laquelle se tiennent ces poissons pendant le jour. Il serait reconnu que les bancs souvent viennent dans les couches supérieures de l'eau, quand l'obscurité commence à se prononcer; toutefois la clarté qui subsiste encore à ce moment, restreint de beaucoup la possibilité d'obtenir des observations sérieuses de visibilité sous eau. Les vols effectués la nuit, au crépuscule ou à l'aurore, ne peuvent pas être considérés satisfaisants, dans les conditions existantes. En ce qui concerne les phénomènes qui se passent à la surface de l'eau, lesquels sont des guides pour le pêcheur, l'avion a des avantages bien déterminés, pour ses rapides observations, sur l'appareil quelconque se tenant à la surface de l'eau, mais il semble que, cette raison seulement existant, l'emploi de l'avion ne soit pas justifié pour la pêche dans les endroits que nous venons d'explorer.

A bord du garde-pêche belge « ZINNIA »,

Le Commandant,
RYEZ.

Réfrigération du poisson.

Une des causes importantes du peu de succès que rencontre en Belgique, l'alimentation par le poisson, est certainement l'état de conservation dans lequel il se trouve, quand il est présenté aux consommateurs à l'intérieur du pays.

J'ai trouvé certains articles de journaux, entre autres dans le « Times Trade and Engineering supplement, fishing industries section », traitant la question de réfrigération. Je les ai traduits et vous les donne ci-dessous.

Quarante années se sont écoulées, depuis que des essais ont été tentés pour la conservation, à bord des bateaux pêcheurs, du poisson par des moyens artificiels, plutôt que la glace brisée en petits morceaux, embarquée au port avant le départ.

D'après M. Crawford Heron, qui a fourni un rapport à ce sujet, au quatrième Congrès international pour la réfrigération, des expériences furent faites sur le chalutier « St. Clement » d'Aberdeen, mais les appareils furent débarqués après quelques voyages à la suite des dépenses qu'ils exigeaient pour l'usage.

Depuis cette expérience, la réfrigération mécanique du poisson à la mer n'a plus été beaucoup éprouvée et même maintenant n'est pas amenée à un usage pratique.

Vers 1886, des chalutiers anglais adoptèrent un système spécial, par lequel la soute aux poissons était fournie mécaniquement d'air comprimé, maintenu à une température très basse, mais cette méthode fut surpassée par un système opérant avec de l'ammoniaque, placée directement dans la soute. Par ce moyen, le poisson était gelé fortement mais lentement. Cette manière de procéder provoqua des cristaux assez gros de glace dans les fibres délicates de la chair du poisson, amenant une désintégration des tissus musculaires. Dans le dégel, la rapidité de l'automolyse était plus grande que dans le cas du poisson gardé dans la glace salée ordinaire. Il n'est donc pas étonnant que cette dernière façon de procéder fût abandonnée. Il est maintenant reconnu que tenir le poisson dans une atmosphère très fraîche, n'est pas à conseiller, tant à terre qu'à la mer ; il y a également concordance d'avis que, à part la question de dépense,

le gel rapide du poisson est une proposition parfaite scientifiquement, mais pas commercialement. Malgré ce principe reconnu, il est un fait absolument certain, qu'il n'y a pas un seul chalutier à vapeur de la Grande-Bretagne, pourvu d'appareils de réfrigération ; tous sont revenus ou ne s'en sont jamais départis. Il faudrait ajouter toutefois, que dans certains cas, la précaution est prise d'avoir une soute bien isolée, avec de la glace pour le poisson.

En considérant que l'installation d'appareils de réfrigération est généralement coûteuse et que la glace dans une soute isolée peut très bien servir pour le cas où le poisson ne séjourne pas longtemps à bord, on admettra cependant qu'il y aurait bénéfice à établir cette installation à bord des chalutiers qui fréquentent les lieux de pêche très lointains, comme des côtes d'Islande, du Maroc, de la Mer Blanche ; chacun sait qu'il existe une tendance pour ces navires à aller toujours de plus en plus loin à la recherche du poisson. Dans de semblables longs voyages, le poisson pourrait être gardé dans un bon état, toutefois indéfiniment, s'il était gelé au moyen des procédés modernes.

Avec les conditions actuelles, il n'est pas possible de débarquer du poisson dans un état absolu de fraîcheur. Il faut une moyenne de sept jours au chalutier, pour atteindre les lieux de pêche et compléter ses prises par des pêches successives, puis trois à quatre jours pour rejoindre son port de vente. Pendant tout ce temps, la glace a progressivement fondu à la suite de la température moins froide du poisson, qui y est jeté, et des ouvertures souvent renouvelées de la cale, admettant ainsi de l'air qui ne devrait pas y pénétrer. Cette glace s'altère également par l'action chimique des nombreux germes de fermentation, présents dans la chair du poisson, provoquant une liquéfaction partielle. Alors que la glace fond, l'eau froide filtre à travers la masse des poissons, entraînant avec elle des matières organiques solubles ou insolubles, mais vu sa consistance glutineuse, seulement la partie extérieure de ce liquide gluant est lavé du poisson. Beaucoup en reste et, pendant les

fortes chaleurs, le développement de ces micro-organismes de putréfaction, sur le poisson et dans la soute, est extrêmement rapide, du fait que la structure et la composition des tissus musculaires du poisson facilitent une invasion des bactéries et un commencement prématuré de décomposition.

Aussi longtemps que la glace est employée, ces phases de détérioration sont inévitables, mais elles peuvent, et c'est souvent le cas, être encore accélérées par un manque de soins de la part du pêcheur à bord. Il est essentiel que le poisson soit manié avec précaution, depuis le moment qu'il émerge de l'eau et que la soute dans laquelle il est placé, soit suffisamment isolée et garnie de glace. M. Crawford Hetton recommande une disposition spéciale pour cet isolement pour la navigation des pêcheurs dans les eaux chaudes des mers. Cet arrangement est presque semblable à celui adopté par les chalutiers anglais. La soute est généralement divisée en huit compartiments avec un passage dans le centre, mais au lieu que seulement les côtés du navire et le sous-pont de la soute soient isolés et glacés, chacun des compartiments est séparé et entouré de glace. L'écouille qui couronne cette côle n'est ouverte que pour y admettre le poisson, puis immédiatement fermée hermétiquement ; la disposition de la glace et la répartition du poisson se fait avec panneaux établis. Le seul accès d'un compartiment à l'autre est une porte double garnie également de glace.

Réfrigération. Conservation du poisson.
Recherches de la Commission en Grande-Bretagne,
par M. MOSS-BLUNDELL.

La question de la préservation du poisson, au moyen du froid, a été étudiée depuis de nombreuses années, et de grands progrès ont été accomplis dans la réfrigération à la fois, pour le transport et pour la conservation. Des développements ont surtout été apportés dans les pays où la distance entre les ports de pêche et le consommateur est grande, ou quand le climat est peu favorable à la conservation d'articles périssables.

En Grande-Bretagne, où les distances sont relativement courtes et où le climat est tempéré, ce sujet n'a pas, sauf depuis quelques années seulement, attiré de sérieuse attention et la méthode de tenir au froid, dans la glace broyée, a été employée partout. De temps en temps toutefois, des expériences ont été faites, en vue de garder du poisson, alors qu'il était abondant pour le présenter au marché, quand les apports étaient réduits, mais sauf récemment cette situation ne s'est pas présentée au point de faire accomplir un effort, pour amener une innovation pratique, au point de vue commercial. Quand les méthodes de geler le poisson furent employées, la qualité du poisson en souffrait et il fut chaque fois reconnu que sur le marché, il ne put atteindre un prix suffisant, pour couvrir la dépense occasionnée par la réfrigération et la conservation en cet état. Ce fut seulement vers le milieu de la période de guerre, que la question provoqua de sérieuses considérations et c'est alors qu'il fallait être très méticuleux en ce qui concerne l'approvisionnement dans le pays, qu'on se dressa contre le gaspillage de poissons, qui se faisait particulièrement au moment de l'abondance des produits de la pêche, notamment pour le hareng et le maquereau.

Ce fut comme conséquence de cette situation que la Commission pour la conservation du poisson, attachée au département des études scientifiques et industrielles, se mit au travail avec mission de rechercher les moyens pratiques pour la conservation du poisson par le gel ou autres méthodes. Cette commission est principalement composée d'experts en sciences et de personnes actuellement occupées dans l'industrie de la pêche elles sont bien qualifiées pour approfondir ce sujet sous tous les points de vue.

A la conclusion des hostilités, quand les lieux de pêche, qui avaient été désertés, furent fréquentés à nouveau, ils donnèrent une telle abondance de poissons, que les rentrées aux divers marchés excédaient les demandes et l'attention du public abandonna ce problème. Les expériences du comité, formé pour la recherche des moyens de conservation de poisson, continuèrent toutefois normalement.

Les quantités de poissons pêchés à présent, ne dépassent pas du tout les demandes des consommateurs ; si un déclin dans les quantités rentrées progresse encore, il y aura sous peu une insuffisance pour satisfaire les besoins. Cette situation, en se précisant davantage, provoquera les nécessités suivantes : premièrement, la conservation des approvisionnements présents en empêchant le gaspillage et la détérioration, dans l'intervalle qui s'écoule entre la prise du poisson et la vente au consommateur ; secondement, il sera indispensable de trouver de nouveaux lieux de pêche pour remplacer ceux qui n'en produisent plus assez.

Prenant bien ces considérations en vue, la Commission a dirigé ses efforts vers la recherche et le perfectionnement d'une méthode, par laquelle, le poisson peut être gelé immédiatement après sa capture, et gardé dans ces conditions, jusqu'à son utilisation, par le consommateur. Si une méthode satisfaisante pouvait être pratiquement appliquée dans ce but durant la période de transit, laquelle peut être parfois entre trois semaines et 36 heures, selon la région dans laquelle le poisson est pris, l'industrie de la pêche serait beaucoup améliorée. Il serait alors possible pour le chalutier d'opérer dans des zones où de grandes quantités de poissons ont été découvertes, mais qui ne peuvent être exploitées, actuellement, vu la distance et les conditions atmosphériques. Ces zones, dont il est fait allusion, sont particulièrement celles de la côte Ouest de l'Afrique au Sud du Cap Ghir, lequel est à présent la limite sud du champ d'opérations des chalutiers britanniques. Un peu de développement de ce champ peut encore être espéré vers les bancs de Terre Neuve et les régions au large des côtes N. E. de l'Amérique du Nord, mais le Sud est, en pratique, la seule direction dans laquelle une grande extension pour les opérations de pêche pourrait se faire, vu que maintenant les chalutiers travaillent déjà aussi Nord que possible, et que la profondeur devient trop grande pour pêcher avec les engins actuels à l'Ouest des lieux de pêche connus.

Déjà dès les débuts de ses recherches, la Commission recon-

nut que la méthode ordinaire de geler au moyen d'air froid n'était pas convenable, car en utilisant ce système, on transformait l'humidité, dans le corps du poisson, en gros cristaux qui déchiraient les tissus de la chair, ce qui la rendait molasse et lui donnait un aspect très peu appétissant, lors du dégel pour l'utilisation. Il fut également reconnu, qu'au contraire, quand le poisson était gelé très rapidement, comme c'est le cas dans une solution de saumure à une très basse température, les inconvénients, cités plus avant, ne se produisaient pas et les cristaux trouvés étaient si petits qu'ils ne pouvaient provoquer aucune désintégration de la chair.

La commission a donc pris comme détermination de perfectionner cette méthode et de fournir des appareils, lesquels seraient utilisés par le pêcheur dans des conditions rendues aussi simples que possibles quant au travail.

Les expériences ont été faites à la station de basse température de Cambridge, et sont arrivées à un bon résultat, on peut avec confiance affirmer, que le poisson est tout aussi bon, sous le rapport de l'alimentation après la période de réfrigération que, quand il était frais ; mais il change quelque peu d'aspect, ce qui le désavantage au marché, quand il est placé à côté d'autres qui n'ont pas subi le même traitement. A la suite du contact avec la saumure, le poisson se décolore, les yeux deviennent blancs et il existe une certaine rugosité à la chair exposée. Ces changements d'aspect peuvent être évités en mettant le poisson dans un sac de soie, huilée durant les opérations, mais cela occasionne une dépense additionnelle, laquelle rend le procédé peu économique. Si cette méthode est employée commercialement, la dépréciation reprochée par le public concernant l'apparence du poisson, doit être combattue par des moyens éducatifs. Les recherches de la commission sont arrivées à un point, où les progrès n'appartiennent plus au travail de laboratoire, les résultats doivent maintenant être appliqués à bord d'un navire à la mer, pour être mis au point, au sujet du but commercial. Ceci est nécessairement une affaire coûteuse, comme la plupart des transformations, tout autant pour l'achat et l'installation des appareils, que pour le

navire utilisé en ce sens que ce n^e sera qu'après des essais que le résultat pourra conclure si le procédé est avantageux, mais utilisé par des mécaniciens peu expérimentés et des équipages de bateaux de pêche.

Afin d'apprécier l'étendue des avantages de réfrigération à la mer, il serait nécessaire, non seulement d'amener le poisson au port, dans les conditions visées plus avant, mais également de le garder dans ce même état, jusqu'au moment où il atteint le consommateur, ou au moins le marchand au détail. Ceci peut seulement être obtenu par l'emploi de wagons de réfrigération, pouvant garder le poisson à une basse température, pendant tout le trajet. Aucun wagon de ce genre n'est actuellement utilisé pour le transport du poisson en Angleterre, et depuis quelque temps, la Commission pour la conservation du poisson recherche, avec le comité de constructions mécaniques du département des sciences et des travaux industriels, les moyens d'améliorer les conditions de ces transports par chemin de fer pour arriver à former un type convenable de wagons.

Un grand avantage de l'adoption du procédé, dont il est causé plus avant, est la disparition de la plus mauvaise opération dans la manutention du poisson au port, c'est-à-dire l'exposition de la pêche sur les quais ou les pavements des marchés ; non seulement cette pratique est mauvaise concernant les changements brusques de température, mais aussi au sujet des froissements et de détériorisations, que subit le poisson. Cette procédure est actuellement nécessaire, parce que le poisson formant le chargement du bateau, n'a pas été pris en une fois, les différentes pêches donnant donc des qualités et des fraîcheurs variées, l'acheteur veut juger le poisson avant de s'en rendre acquéreur. Si tout le poisson de la soute était gelé immédiatement qu'il est capturé, cette variation en fraîcheur n'existerait pas et il suffirait alors au pêcheur de fournir quelques échantillons, pour vendre sa pêche sans cette manutention. Cette vente en totalité aurait cet avantage, de permettre le transbordement directement en wagons, ce qui remplacerait la mise en raisse avec de la nouvelle glace, après de nouveaux tassements du poisson.

A bord du garde-pêche « ZINNIA », le 23 décembre 1924.

STATISTISCHE TABELLEN

	Bladz.
Tabel I. Indeeling der stoomvisschloepen ingevolge de nettotonmaat	11
— II. Indeeling der gedekte zeilsloepen , ingevolge de nettotonmaat en de bijgevoegde drijfkracht	12-13
— III. Opene en halfgedekte visschersvaartuigen met aanduiding van het getal opvarenden	
— IV. Samenstelling der visschersvloot ingevolge de drijfkracht	15
— V. Indeeling der gedekte plathodems , ingevolge de nettotonmaat	16
— VI. Algemeene indeeling der vaartuigen (opene en gedekte) ingevolge de bemanning	17
— VII. Ondernemingen afhankelijk van eene handelsvennootschap	18
— VIII. Belgische vaartuigen die in 1924 in de Westerschelde gevischt hebben, bij toepassing der artikelen 6-11 der overeenkomst van 's Gravenhage	19
— IX. Indeeling der vaartuigen ingevolge het bedrijf en de stuwkracht	20
— X. Indeeling van het personeel der gedekte zeilsloepen ingevolge de nettotonmaat der sloep	22
— XI. Indeeling van het personeel der stoomvisschloepen , ingevolge de nettotonmaat der vaartuigen	24-25
— XII. Samenstelling van het Belgisch visscherspersoneel der gedekte vaartuigen (stoom en zeil)	26
— XIII. De voortbrengst der stoomvisscherij te Oostende 1909-1924.	31
— XIV. De verkoop in de vischmijn te Oostende gedurende 1924 (in franken)	32-33
— XV. Aanvoer in de vischmijn te Oostende gedurende 1924 (gewicht in kilogr.)	34-35

	Bladz.
— XVI. De voortbrengst der Belgische Motorsloepen ingevolge den verkoop in de mijnen van Oostende, Blankenberghe, Nieuwpoort en Zeebrugge (1924)	36
— XVII. De voortbrengst der Belgische zeilsloepen, ingevolge den verkoop in de mijnen van Oostende, Blankenberghe en Nieuwpoort (1908-1924)	37
— XVIII. De voortbrengst der Belgische visschersvloot, ingevolge den verkoop in de kustmijnen (1908-1924)	38
— XIX. De voortbrengst der Belgische zeilsloepen per aanleghaven, ingevolge den verkoop in de kustmijnen in (1924)	39
— XX. De vischverkoop in de voornaamste gemeentemijnen van België (1911-1924)	44-45
— XXI. De vischverzending naar de Brusselsche mijn (1910-1924)	46-47
— XXII. Opgave der voornaamste vischsoorten verkocht in de vischmijn te Brussel (1913-1924)	48-49
— XXIII. De verkoop van versche haring in de Belgische kustmijnen in (1924)	50
— XXIV. De verkoop van vreemde visch in de Oostendsche vischmijn (1911-1924)	51
— XXV. Staat van den verkoop van visch in de Antwerp-sche mijn (1913-1924)	52
— XXVI. De Belgische vischhandel in 1923. Invoer.	53
— XXVII. De Belgische vischhandel in 1923. Uitvoer en doorvoer	54
— XXVIII. Hoeveelheid zeevisch in 1924 per spoor verzonden uit de kusstaties naar verbruikcentrums van het land en naar het buitenland	55
— XXIX. Aantal leerlingen in de visschersscholen (1908-1924)	70-71
— XXX. De uitslagen der examens voor het toekennen van leerbeurzen in de zeilvisscherij (1906-1924)	72-73
— XXXI. Toestand der hulp- en voorzorgkas der visschers van Oostende (1913-1924)	74-75
— XXXII. Werkzaamheid der hulp- en voorzorgkas der visschers van Oostende (1915-1924)	76-77
— XXXIII. Toestand der hulpkas voor slachtoffers van zeeongevallen te Oostende (1914-1924)	78
— XXXIV. Werkzaamheid der hulpkas voor zeevisschers der gemeente Heyst aan-Zee (1922-1924)	79

	Bladz.
— XXXV. Toestand der hulp- en verzorgkas voor visschers der gemeente De Panne (1914-1924)	80-81
— XXXVI. Hoeveelheid en waarde van de visch gelost in Engeland en het land van Walis (1913-1923)	83
— XXXVII. 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 (1913-1923)	84
— XXXVIII. Hoeveelheid en waarde der visch gelost op de Schotsche kusten (1917-1923)	88-89
— XXXIX. Ontwikkeling der Schotsche zeevisschersvloot van 1914 tot 1923	90
— XL. Ontwikkeling der Schotsche zeevisschersvloot van 1913 tot 1923 (vervolg)	91
— XLI. Grootte der, Hollandsche visschervloot (1913-1923)	94
— XLII. Totale hoeveelheid en opbrengst der visch gedurende 1913-1923 door de Nederlandsche Grootzeevisscherij aangevoerd	95
— XLIII. De Fransche Visschersvloot (1916-1922)	99
— XLIV. Opbrengst der zeevisscherij in Frankrijk. Visscherij met vaartuig en visscherij te voet (1918-1922)	100

