ENQUÊTE SUR LA PÊCHE MARITIME EN BELGIQUE

BRUXELLES
Imprimerie A. LESIGNE
Rue de la Charité, 27

VLIZ (vzw)
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE
FLANDERS MARINE INSTITUTE
Oostende - Belgium

ROYAUME DE BELGIQUE

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU TRAVAIL

OFFICE DU TRAVAIL

ENQUÊTE

SUR

LA PÊCHE MARITIME

EN BELGIQUE

36109

DEUXIÈME PARTIE

ÉTUDE SOCIALE DE LA PÊCHE MARITIME

PAR

ROBERT VERMAUT
Avocat
Docteur en Sciences politiques et sociales.

CHARLES DE ZUTTERE
Docteur en Sciences administratives
Membre-Secrétaire de la Commission de pêche maritime de la Flandre occidentale.

BRUXELLES

OFFICE DE PUBLICITÉ
J. LEBÈGUE & Cie
RUE NEUVE, 36

Albert DEWIT
RUE ROYALE, 53

1914

Le 14 mars 1914.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de vous faire parvenir la partie finale de l'enquête monographique sur la situation économique et sociale des marins-pêcheurs belges, dont vous avez bien voulu nous charger.

Pareillement à la première partie de l'enquête, publiée par votre Département, ce travail est conforme au programme prescrit. Toutefois, comme la pêche maritime s'exerce en très grande partie dans un domaine ouvert à l'activité internationale, nous avons cru utile de comprendre aussi dans nos recherches les éléments de législation maritime comparée. La connaissance de ces données permet d'apprécier plus exactement la situation de nos pêcheurs.

Nous remplissons un agréable devoir en remerciant les nombreux particuliers, fonctionnaires, armateurs et pêcheurs dont le bienveillant concours nous a permis de conduire notre tâche à bonne fin. Nous ne pouvons les citer tous ; mais nous tenons à rendre un hommage particulier aux fonctionnaires

de la section de statistique de l'Office du Travail. C'est à leur talent et à l'aide attentive que nous avons constamment trouvée auprès d'eux que notre ouvrage doit maintes améliorations de fond et de forme.

Nous devons aussi mentionner spécialement MM. A. PIERRARD, *directeur général de la Marine, à Bruxelles,* R. S. MARTYR, *du « Board of Agriculture and Fisheries », à Londres,* F. DUGE, *inspecteur de la pêche maritime, à Cuxhaven, et* J.-M. BOTTEMANNE, *inspecteur en chef des pêches, à La Haye. Les documents qu'ils ont gracieusement mis à notre disposition ont considérablement facilité nos recherches dans plusieurs domaines.*

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de nos sentiments respectueux.

R. VERMAUT. CH. DE ZUTTERE.

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE Ier.

Pages.

LE PERSONNEL DE LA PÊCHE MARITIME 1

CHAPITRE II.

GÉNÉRALITÉS CONCERNANT LE PERSONNEL.

1. L'origine des marins pêcheurs 12
2. L'immigration et l'émigration 18

CHAPITRE III.

LE RECRUTEMENT DU PERSONNEL.

1. Le personnel du pont 21
2. Le personnel des machines 29
3. Le personnel de quai 33

CHAPITRE IV.

LA FORMATION DU PERSONNEL PÊCHEUR.

1. L'apprentissage 35
2. L'enseignement de la pêche maritime :

A. L'école des mousses d'Ostende 42
B. L'œuvre royale de l'*Ibis* :

a) Ses origines 46
b) Son organisation 48
c) Ses résultats 57

Pages.

C. Les écoles professionnelles de pêche.
a) L'école communale de pêche d'Ostende. 66
b) L'école libre de pêche d'Ostende 73
c) L'école libre de pêche de Blankenberghe 80
d) L'école libre de pêche de Nieuport 84
e) L'école libre de pêche de La Panne 85
f) Les écoles libres de pêche de Coxyde, Heyst et Oostduinkerke 86
D. Les écoles de pêche et les pouvoirs publics.
Résultats généraux. 87
E. Les bourses d'apprentissage. 92
F. Le recrutement des patrons-pêcheurs en Belgique . . . 100
a) En Angleterre. 106
b) En Hollande 109
c) En Allemagne. 110
d) En France 113
Considérations générales 113

CHAPITRE V.

LES ENGAGEMENTS RELATIFS A LA PÊCHE MARITIME.

1. Le rôle d'équipage 117
2. Les engagements des marins-pêcheurs :
A. La législation 124
B. La législation maritime et la pêche 127
C. Les obligations des marins-pêcheurs 135
D. Le payement des gages ou parts 141
E. La teneur des engagements :
a) Les conditions écrites 143
b) Discussion des engagements écrits 147
c) Les conditions non écrites :
Ostende 153
Blankenberghe 164
Les pêcheurs de l'Escaut 163
Heyst 165
La Panne 170
Coxyde 175
Oostduinkerke 175
Nieuport 178

Pages.

3. Les engagements relatifs à la pêche en Angleterre, en Hollande et en Allemagne :
A. En Angleterre 179
B. En Allemagne 183
C. Aux Pays-Bas 186
4. Considérations générales :
A. La législation maritime 190
B. Les engagements non écrits 196

CHAPITRE VI.

LES SALAIRES DES MARINS-PÊCHEURS.

1. Gains effectifs. 212
2. Le chômage et le truck-system 228

CHAPITRE VI*bis*.

LES SALAIRES DES MARINS-PÊCHEURS.

Tableaux détaillés des salaires 235

CHAPITRE VII.

LA VIE A BORD 315

CHAPITRE VIII.

LA SÉCURITÉ ET L'HYGIÈNE.

1. La signalisation maritime 332
2. Les signaux météorologiques d'avertissement 334
3. Le service de sauvetage maritime 339
4. L'hygiène et la securité à bord :
A. L'aménagement et l'équipement des bateaux de pêche . 346
B. La navigabilité des bateaux de pêche. 354
5. Considérations générales sur le travail, l'hygiène et la securité à bord 366

CHAPITRE IX.

L'HABITATION DES PÊCHEURS. 384
Ostende : *a*) Le fait. 388
b) L'action publique et privée 394
Blankenberghe 399
Heyst 404
Nieuport 404
La Panne, Coxyde et Oostduinkerke 408

Pages

CHAPITRE X.

L'ASSOCIATION.

1. Les associations professionnelles de pêcheurs 414
2. La coopération maritime 416
3. Les mutualités de retraite et de secours d'intérêt maritme . . 419
4. Le crédit et l'assurance maritime mutuelle 423

CHAPITRE XI.

LES CAISSES DE PRÉVOYANCE ET DE SECOURS DE PÊCHEURS.

1. La caisse de Blankenberghe 453
2. id. Heyst 455
3. id. Nieuport 456
4. id. La Panne 458
5 id. prévoyance des pêcheurs d'Ostende 460
6. id. secours pour les victimes des accidents de mer à Ostende 462
7. Considérations générales concernant les caisses de prévoyance et de secours de pêcheurs 464
8. La caisse de prévoyance et de secours pour les victimes des accidents du travail 466

CHAPITRE XII.

LES MARINS PÊCHEURS ET LE CODE DU TRAVAIL.

1. Lois relatives au contrat de travail 470
2. Lois relatives à la protection du travail et des travailleurs . . 475
A. Loi du 13 décembre 1889 concernant le travail des femmes, des adolescents et des enfants dans les établissements industriels 475
B. Les pêcheurs et la loi du 15 mai 1910 sur les Conseils de prud'hommes 475
C. Lois sur le payement des salaires 477
D. Les pêcheurs et la loi de 1889 sur les habitations ouvrières 480
E. La loi sur le repos du dimanche 485
F. La loi sur les Conseils de l'industrie et du travail . . . 486
G. La législation sur l'inspection du travail 487
3. L'assurance sociale des mains-pêcheurs :
A. L'assurance accidents 488
B. Les assurances-veillesse, maladie et invalidité prématurée 492
Annexes 507

TABLE DES GRAVURES

Pages.

1. Bouchaute. — Type de pêcheur 8
2. Maisons de pêcheurs à Bouchaute 9
3. Ecole communale d'Ostende. — Le musée 67
4. Ecole communale de pêche, Ostende. — Le donkey 70
5. Ecole libre de pêche à Ostende. — Leçon de matelotage . . . 74
6. Id. Id. — Le laboratoire de recherches relatives à la pêche maritime 78
7. Ecole libre de pêche à Ostende. — Le musée. 79
8. Service de sauvetage. Transfert du canot. 341
9. Id. Mise à l'eau du canot 343
10. La rue Saint-François à Ostende. 349
11. Blankenberghe, rue Jacques De Meyer. — Maisons de pêcheurs, construites par la Société « Eigen Woonst » 352
12. Blankenberghe. — La rue de la Paix, avec anciennes maisons de pêcheurs 356
13. Maisons de pêcheurs à Nieuport 362
14. Maisons de pêcheurs du Vieux-Nieuport 364
15. Maisons de pêcheurs du Nouveau Quartier Nieuport 370
16. Maisons de pêcheurs à La Panne 375
17. Maisons de pêcheurs à La Panne 386
18. Maison de pêcheur à Oostduinkerke 387
19. Maisons de pêcheurs à Oostduinkerke. 390
20. Dans les dunes d'Oostduinkerke 391
21. Sur la route de Coxyde 393
22. Intérieur de maison de pêcheur. 396
23. Intérieur de maison de pêcheur. 400
24. Blankenberghe. — Intérieur de maison de pêcheur 406

GRAVURES HORS TEXTE

	Pages.
Le Havre de Bouchaute.	10
Œuvre royale de l'*Ibis*. Ecole de pupilles de la pêche.	
Le stationnaire *Ibis I*.	46
Leçon de matelotage	48
Leçon de pêche : Les filets dérivants	50
Leçon de pêche : Le chalut	52
Exercices de gymnastique.	54
Manœuvre des embarcations.	56
Exercice de natation	60
Ecole communale de pêche à Ostende. Leçon de réparation de filets.	68
Id. Id. Leçon de manœuvre	70
Ecole libre de pêche à Ostende. Leçon de réparation de voilure	72
Id. Id. Lectures de cartes marines	74
Id. Id. Leçon de navigation.	76
Id. Id. La confection des filets.	80
Intérieur de pêcheur à Ostende. — Maison à double escalier	382
Id. Id.	385
Id. Id.	386
Id. à Oostduinkerke	404
Id. à La Panne.	408
Id. Id.	410

CHAPITRE PREMIER

Le personnel de la pêche maritime.

Le recensement des entreprises de pêche et celui des pêcheurs de haute mer et des eaux territoriales ont été effectués au mois de septembre 1905 par l'Office du Travail (1).

Le littoral flamand comptait à cette date 1,980 pêcheurs enrôlés. Sont seuls soumis aux formalités de l'enrôlement par l'Administration de la Marine, les pêcheurs montant des embarcations pontées à même d'affronter la haute mer.

Le relevé complet de tous les pêcheurs, enrôlés et non enrôlés, quel que soit le genre de pêche pratiqué : pêcheurs de haute mer, pêcheurs dans les eaux territoriales ou sur l'estran, et pêcheurs embarqués sur des bateaux étrangers (une trentaine de pêcheurs d'Islande), renseignait un total de 2,336 personnes.

Les 1,980 pêcheurs enrôlés constituaient les équipages de 426 embarcations appartenant à 329 entreprises.

(1) *Enquête sur la Pêche Maritime en Belgique.* Introduction. Recensement de la Pêche Maritime. Bruxelles, 1909.

Ces 329 entreprises de pêche se répartissaient comme suit, entre les différents ports d'attache :

Adinkerke (La Panne)	40	entreprises	exploitant	40	chaloupes,	soit 9.39	p. c. du total.
Blankenberghe . . .	34	»	»	49	»	» 11.50	»
Coxyde.	1	»	»	1	»	» 0.23	»
Heyst.	50	»	»	63	»	» 14.79	»
Nieuport	86	»	»	86	»	» 20.19	»
Oostduinkerke . . .	16	»	»	16	»	» 3.76	»
Ostende	102	»	»	171	»	» 40.14	»

Sur les 171 chaloupes recensées à Ostende, on comptait 147 chaloupes à voiles et 24 chaloupes à vapeur. Ces 24 chaloupes à vapeur appartenaient à huit entreprises de pêche; elles étaient montées par 270 hommes d'équipage.

En considérant le total du personnel recensé, soit 1,980 (patrons, matelots et mousses, constituant les équipages des 426 embarcations) par rapport aux deux modes de propulsion des barques, à savoir : la vapeur et les voiles, on trouvait :

Chalutiers à vapeur :	270	pêcheurs,	soit	13.64	p. c.	du total.
Bateaux à voiles :	1,710	»	»	86.36	»	» »

Comme la proportion des chaloupes à vapeur au total des embarcations n'est que de 5.63 p. c. (24 sur 426), il en résulte que le personnel des chalutiers était notablement supérieur par unité à celui des chaloupes à voiles. En effet, 21 chalutiers sur 24 occupaient un équipage de plus de 10 hommes. Aucun voilier n'atteignait un chiffre semblable.

Le personnel des 402 bateaux à voiles était variable. Toutefois, 339 barques, soit 84.33 p. c. du total, avaient un équipage qui ne dépassait pas 5 hommes. On peut en conclure que le type dominant des bateaux de la flottille belge était la chaloupe à voiles montée par 4 ou 5 pêcheurs, y compris le patron et le plus souvent un mousse.

Les 109 embarcations du type du grand voilier d'Ostende, qu'on ne trouve que dans ce port, occupaient 511 marins.

Disons tout de suite que les entreprises qui exploitaient les bateaux de cette catégorie ont diminué de plus d'un tiers depuis l'époque du recensement. Les pêcheurs qui y trouvaient emploi sont actuellement disséminés, en grande partie, sur les petites chaloupes, dont le nombre a doublé à Ostende depuis 1905.

Les 1,980 personnes recensées se classaient comme suit d'après leur rôle à bord :

Patrons ou capitaines	426
Seconds	16
Matelots ou pêcheurs proprement dits . . .	1,133
Mousses	329
Mécaniciens	25
Chauffeurs	51

Les seconds, les mécaniciens (sauf un) et les chauffeurs étaient tous occupés à bord des chalutiers à vapeur.

Le recensement constata qu'un certain nombre d'embarcations n'avaient pas de mousse à bord.

La moitié à peu près des 426 patrons recensés (211) commandaient des voiliers dont ils étaient les propriétaires. Nous avons fait ressortir ailleurs le développement et l'importance sociale de ce mode d'exploitation (1).

Voici quels étaient, au moment du recensement, les effectifs des différents ports de pêche :

Personnel total 1,980.

Adinkerke	188	pêcheurs,	soit	9.49	p. c.	du total.
Blankenberghe.	194	»	»	9.80	»	»
Coxyde.	4	»	»	0.20	»	»

(1) *Etude économique de la pêche maritime*, par Ch. Dezuttere, p. 413.

Heyst	245	pêcheurs, soit	12.37	p. c.	du	total.
Nieuport	363	»	» 18.34	»		»
Oostduinkerke	59	»	» 2.98	»		»
Ostende	927	»	» 46.82	»		»

dont pour Ostende :

Sur les chaloupes à vapeur	270	pêcheurs, soit	13.64	p. c.	du	total.
» » à voiles.	657	»	» 33.18	»		»

La pêche dans les eaux côtières du littoral flamand occupait lors du recensement un personnel de 325 marins; 240 travaillaient à bord de barques commandées presque toujours par un patron propriétaire. On comptait en outre 91 pêcheurs à la ligne et 24 pêcheurs à cheval.

Les relevés statistiques publiés en 1913 par la Commission provinciale de pêche maritime de la Flandre occidentale indiquent la composition du personnel et de la flottille de pêche au 31 décembre 1912. La situation de la pêche à vapeur a peu changé depuis 1905. La pêche a voiles a perdu 9 bateaux et une centaine d'hommes à Ostende; à Nieuport et à La Panne le nombre de bateaux n'a guère changé, mais les effectifs enrôlés ont diminué de 88 hommes. Dans les stations de pêche secondaires, on constate un léger progrès (1).

*
* *

La présente enquête semble ne devoir porter que sur les marins belges qui se livrent à la pêche en haute mer et sur ceux qui travaillent dans la mer territoriale.

L'article 1er de la loi du 19 août 1891, relative à la pêche maritime, indique bien qu'il faut entendre par eaux territoriales... « la partie de la mer située dans le rayon de trois milles géographiques de 60 au degré de latitude, comptés de la laisse de basse mer, le long de toute l'étendue de la côte belge ».

(1) *Premier rapport annuel de la Commission provinciale de pêche maritime*, 1912; Bruges, Gueuns-Willaert.

La même loi dit également... « que la capture de tout poisson, mollusque ou crustacé et la destruction ou l'enlèvement de frai, de fretin et de naissain constituent des « faits de pêche »...

Mais, ces éléments ne nous donnent pas une définition explicite du pêcheur maritime; ils nous permettent, tout au plus, de conclure que les pêcheurs belges de la partie maritime de l'Escaut occidental ne sont pas compris dans le terme générique de marin-pêcheur.

La question présente une importance pratique considérable pour les pêcheurs de Bouchaute en particulier et, d'une manière générale, pour tous les pêcheurs belges de la partie de l'Escaut située en aval d'Anvers.

Faudra-t-il appliquer à cette catégorie de pêcheurs la législation protectrice dont les travailleurs de la mer seront un jour appelés à bénéficier?

Remarquons que la zone maritime englobe naturellement toute la partie de l'Escaut située en aval d'Anvers, puisque le flux et le reflux s'y font quotidiennement et visiblement sentir (1).

D'autre part, les poissons capturés dans ces eaux appartiennent incontestablement à la faune marine; à savoir : les éperlans, anchois, sardines, carrelets, anguilles, huîtres, moules, crevrettes, salicoques, crabes, etc. En fait, il n'existe donc pas de raison pour refuser aux pêcheurs de moules de Bouchaute et aux hommes composant le personnel des barques d'Anvers, Kieldrecht, Mariekerke, etc., la qualité de marin, si celle-ci est reconnue aux pêcheurs-lamaneurs d'Ostende.

D'ailleurs, la loi néerlandaise du 6 octobre 1908 sur la

(1) L. Hennebicq. — *Principes de droit maritime comparé*, 1, n° 109.

pêche (1) est logique lorsqu'elle considère tout l'Escaut occidental comme faisant partie des eaux territoriales (2).

Il en résulte, qu'au regard de la législation hollandaise, les pêcheurs belges travaillant dans l'Escaut occidental sont réputés marins.

Or, en vertu de l'article 9 § 6 du traité du 19 avril 1839 entre la Belgique et la Hollande, le droit de pêche et le commerce de pêcherie s'exercent dans toute l'étendue de l'Escaut sur le pied d'une parfaite réciprocité.

Suivant le règlement du 20 mai 1843, l'article 9 § 6 précité s'applique au champ de travail des pêcheurs de moules de Bouchaute et des pêcheurs de crevettes et salicoques des rives belges de l'Escaut.

Aux termes de la déclaration du 27 février 1890, échangée entre la Belgique et les Pays-Bas, la convention de La Haye du 6 mai 1882 sur la police de la pêche dans la Mer du Nord est rendue partiellement applicable aux eaux régies par le règlement international du 20 mai 1843.

Au contraire, en Belgique le régime légal de la pêche dans la partie belge de l'Escaut située en aval d'Anvers est fixé par l'article 3 de la loi du 19 janvier 1883 sur la pêche fluviale, qui prescrit qu'un arrêté royal déterminera les eaux intérieures où la pêche est susceptible d'être mise en adjudication et que l'amodiation des eaux qui ne sont pas comprises dans la nomenclature officielle se fera par voie de licences.

Le tableau annexé aux règlements coordonnés (3), pris en exécution des lois sur la pêche fluviale, ne mentionne pas l'Escaut maritime et l'article 4 stipule expressément que la partie belge de l'Escaut située en aval de l'écluse de Gentbrugge, le Rupel, la Nèthe inférieure depuis l'écluse de Lierre et la Durme depuis le pont de Lokeren, sont soumis au régime des licences.

(1) *Staatsblad*, n° 311.

(2) Arrêté royal du 13 avril 1911 *Staatsblad*, n° 117.

(3) Arrêtés royaux des 31 décembre 1900, 25 août 1906, 16 juillet 1907, 5 octobre 1907, 5 octobre 1908 et 4 avril 1909.

En réalité, ces prescriptions administratives n'ont aucune portée en ce qui concerne la nature de la navigation et de la pêche dans l'Escaut.

Le caractère maritime de la navigation dépend de la présence du flux, et de la poursuite du poisson de mer ou d'eau saumâtre peuplant ce fleuve relève de la pêche maritime (1).

Ce sont ces considérations de fait qui permettent d'attribuer formellement la qualité de marin-pêcheur aux pêcheurs belges qui poursuivent le poisson du Braakman et de l'Escaut inférieur.

***

On a longtemps ignoré en Belgique l'existence de pêcheurs pratiquant leur industrie dans l'Escaut maritime. Toutefois, la situation particulière et l'extension de la pêche à Bouchaute, ont récemment attiré l'attention sur cette partie intéressante de notre population maritime.

Nous possédons à Bouchaute une quarantaine de barques de pêche du type hollandais désigné sous le nom de « hoogarzen ». Ce sont des embarcations demi-pontées jaugeant de 7 à 15 tonneaux. Elles s'adonnent, pendant l'été, à la pêche dans l'Escaut et dans les eaux territoriales et, pendant l'hiver, à la cueillette du naissain de moule sur les ouvrages maritimes du littoral belge. Leurs équipages sont formés de pêcheurs de race dont le travail fait vivre une population de 700 à 800 personnes.

(1) Cf L. Hennebicq. — *Principes de droit maritime comparé*, n° 110.

Ces pêcheurs sont établis à l'extrême limite du territoire belge; leur port est le havre de Bouchaute, dont le nom ne figure même pas dans les répertoires officiels des ports de la



FIG. 1. — BOUCHAUTE. TYPE DE PÊCHEUR.

Zélande. Ils vivent presque complètement en marge de la législation belge sur la police maritime. Les marins ignorent le livret prescrit par l'arrêté royal du 16 janvier 1855 pour les hommes naviguant à la pêche et les formalités de l'enrôlement ainsi que du licenciement des équipages.

Maîtres et seigneurs de la barque qu'ils commandent, les patrons ne font la déclaration de propriétaire prescrite par la loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer, qu'en vue de l'obtention des licences nécessaires pour la pêche dans l'Escaut et la cueillette du naissain de moule en Belgique. Cette déclaration leur vaut l'attribution d'un numéro, avec l'obligation de prendre les initiales « Bou » sur leur embarcation, conformément aux articles 6-11 de la convention de La Haye (déclaration du 27 février 1890); le commissaire maritime d'Anvers leur délivre le certificat de nationalité prescrit par l'article 12 de la même convention. C'est tout.



FIG. 2. — MAISONS DE PÊCHEURS A BOUCHAUTE.

Par ailleurs, l'oubli dans lequel ils sont restés ne semble pas leur avoir nui beaucoup. Les pêcheurs de l'Escaut qui possèdent, grâce aux règlements pris par les arrêtés royaux des 29 août 1903 et 7 septembre 1910, le monopole de fait de la

culture des moulières et du commerce du naissain de moule, ont procuré une aisance relative, par leurs travaux de pêche, aux quartiers qui environnent le havre de Bouchaute.

Le paupérisme est inconnu dans cette commune.

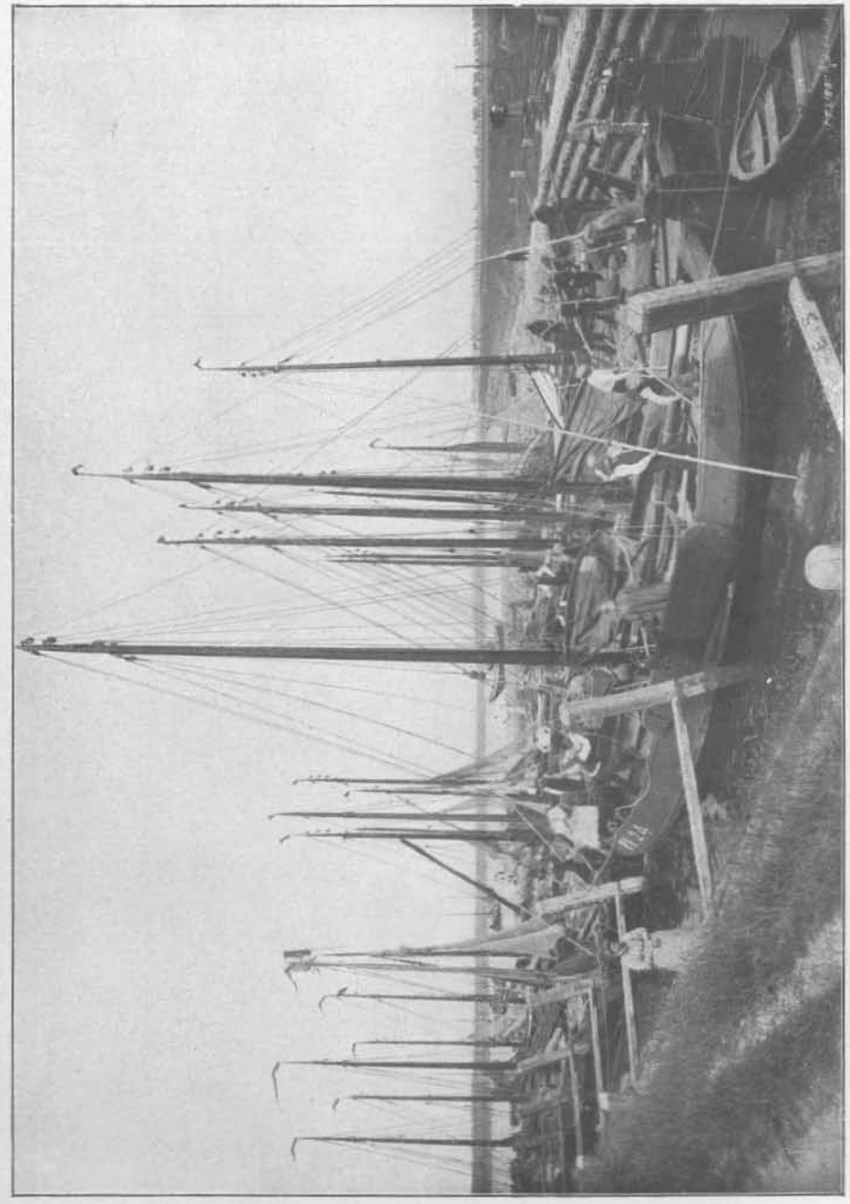
D'autres colonies belges de pêcheurs s'échelonnent encore le long de l'Escaut. Nous les indiquons d'après les renseignements qui nous ont été gracieusement fournis par l'Administration de la pêche dans l'Escaut et les fleuves de la Zélande, établie à Zierikzee (1).

Aussi intéressante peut-être, mais beaucoup moins importante, apparaît l'industrie de la pêche dans la partie belge de l'Escaut inférieur.

C'est ce que prouve le relevé ci-après, qui nous a été aimablement communiqué par l'Administration belge des Eaux et Forêts.

(1) État des licences délivrées au 31 décembre 1911 :

Bouchaute	34	hoogaarzen.
Kieldrecht	10	hengsten, hoogaarzen.
Santvliet	2	hengsten.
Doel	2	id.
Anvers	7	knotsen.
Mariekerke	3	booten.
Rupelmonde	4	id.
Berchem-lez-Anvers	1	hengst.
Bornhem	1	boot.
Beirendrecht	1	hengst.
Assenede	1	hoogaars.
La Panne	1	cutter.
	67	



LE HAVRE DE BOUCHAUTE.

Licences délivrées dans le courant de l'année 1911 pour l'exercice de la pêche par des pêcheurs professionnels, *dans l'Escaut depuis le pont de Tamise jusqu'à la frontière hollandaise.*

LIEUX D'ORIGINE ou port d'attache des bateaux.	NOMBRE DE LICENCES DÉLIVRÉES.				*Observations.*
	1re classe (45 francs) Senne.	2e classe (30 francs) Tramail.	3e classe (15 francs) Chalut.	5e classe (6 francs) Crochets, lignes, nasses.	
Anvers	—	—	—	1	Les autres licences (classes 4,6 à 11) sont délivrées à des pêcheurs *amateurs*, ne faisant pas usage de bateaux.
Beirendrecht	—	—	—	3	
Bornhem	—	—	—	1	
Burght	—	—	—	1	
Calloo	—	1	1	—	
Doel	—	—	—	2	
Hemixem	—	—	1	—	
Lierre	—	—	—	3	
Mariekerke	2	4	10	—	
Oordene	—	—	—	2	
Rupelmonde	—	2	1	—	
Santvliet	—	—	—	3	
	2	7	13	16	

CHAPITRE II.

Généralités concernant le personnel.

---

§ I. — L'origine des marins-pêcheurs.

Le recensement de 1905 permet d'étudier l'origine des pêcheurs, tant au point de vue du lieu de naissance qu'à celui de leur race.

Nos marins-pêcheurs se recrutent, presque exclusivement, dans les milieux maritimes : sur *2 336* pêcheurs, dénombrés dans l'enquête entreprise par l'Office du Travail, *2,029* sont nés dans la commune où ils habitent; si l'on y ajoute 216 pêcheurs nés dans un autre centre de pêche ou dans une commune voisine, on voit que la presque totalité (*2,245* sur *2,336*) sont originaires des communes du littoral.

Les chiffres sont particulièrement caractéristiques pour Ostende : sur les *1,070* pêcheurs qui habitaient cette ville en 1905, *907* y étaient nés. Déjà, en 1835, le bailli maritime d'Ostende constatait que les 580 pêcheurs ostendais étaient tous originaires de cette ville ou de Nieuport (1). Malgré les vicissitudes qui ont marqué le développement d'Ostende, c'est

(1) *Archives provinciales de la Flandre occidentale.* Industrie nationale, n° 433.

la population autochtone qui continue à fournir presque exclusivement le personnel de la pêche.

La proportion des pêcheurs nés dans la commune où ils habitent ou qui sont originaires d'une autre station de pêche, est plus faible parmi les pêcheurs exerçant leur profession dans les eaux territoriales : elle est de *147* sur *211*, soit *69.68* p. c.; mais le nombre de ceux qui sont nés dans une commune d'une activité purement agricole, voisine d'une station de pêche, est beaucoup plus élevé : *59* matelots-pêcheurs sur *211* et *33* patrons propriétaires sur *114* sont dans ce cas.

Sans vouloir conclure d'une manière absolue, on pourrait trouver la cause de cette différence dans le fait que la pêche dans les eaux territoriales, exigeant moins de connaissances nautiques et d'endurance, est plus accessible à ceux qui n'y sont pas préparés depuis l'enfance par la tradition familiale (1). Si les lieux de naissance des pêcheurs sont localisés étroitement, leur origine, d'autre part, trahit l'influence d'agents économiques très actifs.

Sur les *2,336* pêcheurs recensés, on en compte *1,594*, soit *68.24* p. c. dont le grand-père était pêcheur et parmi ceux-ci on en relève *1,524*, soit presque la totalité, dont le père a suivi la profession du grand-père. Dans 736 cas, le grand-père se livrait à une occupation autre que la pêche; mais pour la moitié environ, soit 357, le père était pêcheur.

Le nombre des pêcheurs dont ni le père ni le grand-père n'ont exercé l'industrie de la pêche est donc excessivement restreint; il est de 362 unités (non compris 17 cas où le père exerçait une autre profession maritime).

A Blankenberghe, les pêcheurs forment une véritable caste : presque tous sont issus de grands-pères pêcheurs. Dans les stations importantes de La Panne, Heyst et Ostende, les

(1) *Recensement*, p. 62.

deux tiers des pêcheurs recensés sont dans le même cas. La proportion est beaucoup moins forte à Coxyde et à Oostduinkerke, où l'effectif maritime se recrute dans les professions agricoles, qui restent au surplus associées à la pêche, comme occupations accessoires.

Dans presque toutes les familles comptant des pêcheurs dans leur sein, le père figure parmi ces derniers. *1,429* familles sur *1,648*, soit *86.71* p. c., sont dans ce cas; ceci prouve une fois de plus combien la ***tradition professionnelle est fréquente dans notre pêche maritime*** (1).

Ces diverses constatations plaident en faveur de l'endurance et des qualités nautiques des pêcheurs flamands. Le proverbe anglais qui dit que pour posséder un estomac capable d'affronter la mer il faut descendre d'un grand-père qui était marin, se réalise ici à la lettre.

La statistique de l'Office du Travail prouve, d'autre part, que la pêche maritime n'exerce actuellement aucune attirance, ni au littoral ni à l'intérieur du pays, sur ceux qui n'ont pas avec elle des attaches traditionnelles.

Dans les pays maritimes, la vocation des populations côtières est généralement inspirée par le voisinage de la mer, qui appelle l'exploitation de ses richesses naturelles. Les carrières maritimes foisonnent dans les familles habitant les côtes.

La physionomie du littoral flamand présente un caractère particulier : rendez-vous élégant de la villégiature cosmopolite, la côte met à la disposition de ses habitants assez d'occupations faciles et lucratives pour les dispenser de songer à embrasser la rude vie de marin. Chez nous, on ne devient pas pêcheur sous l'impulsion du besoin, mais par *atavisme*, ce qui revient à dire que, dans la situation présente, la population pêcheuse de la West-Flandre est quasiment vouée à la stagnation.

(1) *Recensement* pp. 89, 107, 110.

A part l'impulsion qu'on peut espérer de stimulants énergiques : création de forts armements et œuvres d'éducation maritime, les possibilités d'accroître fortement nos effectifs maritimes sont réduites aux seules ressources qu'offrent les familles côtières dont les membres sont et restent marins par tradition et par instinct.

Dans ces conditions, la question de la natalité parmi les pêcheurs mérite un examen spécialement attentif.

Les *1,648* familles de pêcheurs comptant un total de *8,521* membres comprenaient *3,167* enfants de moins de douze ans (1). Cette prédominance de l'élément infantile démontre la forte natalité dans les familles de pêcheurs. L'attention publique a été fréquemment appelée sur l'excessive mortalité infantile, parmi la population de la plaine maritime flamande. Nous avons cité des proportions variant de *24.8* à *36* p. c. pour les différentes stations de pêche (2). Disons à l'honneur des pêcheurs que sous ce rapport la situation est notablement meilleure chez eux. Sur *6,834* enfants nés dans ces familles, *1,226* ou *17.24* p. c. sont décédés. En 1906, la moyenne générale pour le royaume était de *15.3* p. c., encore ne comprend-elle que les enfants décédés avant l'âge d'un an; au contraire, la moyenne constatée relativement aux pêcheurs indique la mortalité générale parmi les enfants au moment du recensement. La différence vaut d'être notée et elle est tout à l'avantage des pêcheurs.

Une question se pose ici naturellement : Serait-il possible éventuellement d'élargir les cadres de l'industrie de la pêche en cultivant le goût de la mer et en encourageant les carrières maritimes parmi les jeunes terriens ?

Tout est à faire dans ce domaine. Ni les écoles primaires

(1) *Recensement*, p. 90.
(2) Voir entre autres : *Etude économique de la pêche maritime*, p. 17.

dans la plaine maritime, ni les écoles de bienfaisance ou les orphelinats existant à l'intérieur du pays, ne contribuent par leur enseignement à la formation de l'esprit maritime parmi les jeunes générations qu'il s'agirait de conquérir.

L'agriculture est depuis longtemps mieux traitée sous ce rapport. Afin d'inspirer à l'élève l'amour des champs, la loi sur l'enseignement primaire mentionne des notions d'agriculture, parmi les matières obligatoires inscrites au programme des écoles des communes rurales ; et pour que cet enseignement ne soit pas négligé, le gouvernement a institué un concours annuel pour l'octroi de primes et de mentions honorables aux instituteurs (1).

D'ailleurs, en bonne pédagogie, l'enseignement primaire doit être approprié au milieu et emprunter ses caractères dominants à l'ambiance locale; il n'est que naturel, dès lors, que dans la plaine maritime et sur les bords de l'Escaut, l'enseignement de l'économie maritime ne soit pas complètement perdu de vue dans les écoles, et comme, aux termes de l'article 4, § 2, de la loi organique de l'enseignement primaire, l'administration locale peut donner au programme de ses écoles primaires les extensions utiles, il ne faut pas attendre que la loi innove dans ce domaine. En signalant ce point, nous ne faisons qu'amplifier un vœu présenté au Congrès international de pêche, tenu à Anvers en 1906, par M. le Directeur général Stevens, en faveur de l'introduction de l'enseignement de travaux manuels, dans les écoles fréquentées par les enfants de marins-pêcheurs (2).

L'institution du quatrième degré ou cours primaire supérieur, qui constitue un des objets poursuivis par le projet de loi,

(1) H Axters. — *Commentaire de la loi organique de l'enseignement primaire* ; Bruges, 19 8 p. 164.
(2) *Rapports*, p. 44.

déposé à la Chambre le 20 juin 1913 et décrétant l'instruction obligatoire, permettrait de réaliser ces vues plus facilement, pourvu qu'on accorde à l'intérêt maritime la part qu'il mérite. Le quatrième degré tendra surtout à donner aux aptitudes naturelles et aux vocations l'occasion de se dévoiler et de s'affirmer; il importe, dès lors, qu'au moins dans les régions voisines de la mer, on apprenne aux jeunes gens à connaître les industries de la mer et leurs ressources.

Il ne manque pas d'opinions fort sceptiques au sujet des résultats qu'on peut attendre de pareil enseignement. Les pessimistes invoquent triomphalement l'exemple de l'école des mousses établie à Ostende. Cette école fut créée en 1867. Elle était une compensation accordée pour la suppression des primes à la pêche, afin de parer à la pénurie de pêcheurs dont on s'est plaint de tout temps. Elle n'a pas donné les résultats qu'on en espérait; on est à peu près d'accord sur ce point et nous verrons pourquoi il en a été ainsi.

Disons, en attendant, que les expériences poursuivies en d'autres pays n'ont pas abouti aux mêmes résultats négatifs. A cet égard, il faut citer l'exemple de l'Allemagne, où les difficultés qui ont fait obstacle au relèvement de la pêche rappellent toutes celles qu'il nous reste à vaincre en Belgique.

Fondé à Hambourg en 1903, afin de remédier à l'insuffisance du personnel des voiliers de pêche de la Mer du Nord, le comité « Zur See » décida de placer sur les navires de pêche des enfants recrutés dans le pays. Les premières expériences échouèrent en partie pour des raisons financières; mais, en 1906, une institution de charité d'Altona accorda son appui au Comité et paya aux patrons-pêcheurs qui se chargeaient de l'apprentissage, des pensions de 100 à 200 mark par an et par pupille. Depuis lors, l'œuvre fonctionne régulièrement et se propage. En 1909, 104 mousses avaient été formés de cette

manière et 83 étaient définitivement entrés dans la pêche maritime ou dans la marine marchande (1).

On peut opposer à ce système de placement en famille, l'éducation collective sur les navires-écoles. Celle-ci est depuis longtemps pratiquée avec succès en Angleterre. Ce pays possède une quinzaine de stationnaires ayant à bord des orphelins, qui se destinent à la carrière maritime, ou des mineurs condamnés à l'embarquement à la suite de contraventions ou de méfaits sans gravité.

Deux bateaux-écoles ont aussi été gréés à Emden, en Allemagne, à l'initiative du gouverneur de la Westphalie, par cette province et celles du Hanovre et du Pays Rhénan; l'institution a pour but de développer les cadres de la marine et de la pêche maritime à l'aide d'orphelins tombés à la charge de la charité publique et préparés à la vie maritime par une éducation appropriée. Celle-ci comprend un enseignement théorique et technique à bord des stationnaires, en hiver, et un stage pratique à bord des harenguiers pendant la saison de pêche, en été. Les pupilles, écrit le Dr Kool, directeur de la Société de pêche au hareng « Neptune » d'Emden, se sont bien comportés à bord des harenguiers et y sont préférés à raison de la préparation spéciale, pratique et théorique, qu'ils ont subie. Leur passage dans la marine marchande après un écolage de deux années n'a pas offert la moindre difficulté (2).

§ II. — L'immigration et l'émigration.

Fidèle à ses habitudes, à sa profession et aux traditions de ses ancêtres, le marin-pêcheur flamand est fortement enraciné

(1) K. Johns.— *Seemanischer Nachwuchs durch das Seefischerlehrlungswezen*, dans *Mitteilungen des Deutschen Seefischereivereins*, 1910, p. 4

(2) R. Kool. — *Die Ausbildungsschiffe für fürsorgezögliche in Emden*, dans *Mitteilungen des Deutschen Seefischereivereins*, 1910, p. 314. — H. de Hoon. — *Achterlijke kinderen. Geneeskundig tijdschrift van België*, 30 Juni 1912, bl. 201.

au sol natal. A l'époque du recensement, sur 2,336 pêcheurs recensés, il n'en était pas moins de 2,039 habitant leur commune d'origine. Dans la Flandre occidentale, où les migrations des habitants sont extrêmement intenses, plus d'une localité à forte natalité se dépeuple ou reste stationnaire à cause de l'exode en masse des jeunes générations.

Rien de semblable ne se manifeste parmi les pêcheurs. Les émigrations sont quasi nulles, de même que les migrations. Il est exceptionnel qu'on rencontre à bord d'une chaloupe attachée à tel port de pêche, un équipage composé de pêcheurs d'une autre localité.

On a souvent parlé, surtout à Ostende, de familles entières de pêcheurs émigrant à Dunkerque, Boulogne ou ailleurs; ou de pêcheurs abandonnant en grand nombre leur profession pour s'enrôler dans la marine marchande. Il a pu en être ainsi lors de la suppression des primes (1) et pendant la période de déclin de la pêche à la morue. Actuellement, les expatriations de pêcheurs, avec ou sans esprit de retour, sont rares et ceux qui prennent service à bord des navires marchands sont généralement des candidats aux postes de la marine de l'Etat. Ils cherchent dans la navigation au long cours des titres à faire valoir ultérieurement.

A Bouchaute, la situation désavantageuse du havre local ou le monopole de la cueillette du naissain de moule dont jouissent les habitants du pays, détermine une certaine émigration de pêcheurs belges vers la Hollande ou d'immigration de sujets hollandais en Belgique. Mais la réciprocité des deux mouvements de population est à peu près équivalente.

Annuellement un certain nombre de jeunes gens de Lombartzyde, Coxyde et Adinkerke s'engagent à bord de goélettes françaises pour faire la campagne morutière sur les bancs de

(1) *Enquête sur la pêche maritime*, 1863, Procès-verbal, n° 16.

Terre-Neuve et d'Islande, mais leur nombre a constamment diminué et il est devenu presque insignifiant.

Notre corps de pêcheurs est pour ainsi dire complètement homogène; aucun élément étranger n'y a pénétré. A la vérité, le recensement de 1905 renseignait l'existence de 22 pêcheurs étrangers, dont 21 résidaient à Ostende; mais il s'agit là de marins qui se sont établis dans cette ville à l'époque où le commerce de poisson était moins protégé en France et qui ont voulu bénéficier des avantages du marché belge. La plupart ont fondé une famille à Ostende, mais continuent à naviguer à bord de chaloupes françaises, afin de ne pas perdre certains avantages attachés à l'inscription maritime, telle qu'elle existe en France. Ces hommes ne constituent pas un appoint pour notre flottille.

Les harenguiers de Nieuport et d'Ostende embarquent quelques marins français spécialisés dans leur industrie. Celle-ci réclame des aptitudes plutôt rares en ce moment à la côte belge. Le commandant du bateau et le mécanicien, ou l'un ou l'autre, sont généralement recrutés en France; les matelots sont choisis de préférence parmi les pêcheurs de l'ouest de notre littoral qui ont participé aux campagnes morutières en France.

CHAPITRE III.

Le recrutement du personnel.

§ 1. — Le personnel du pont.

Les plaintes au sujet des difficultés de recrutement du personnel sont aussi anciennes que les documents qui se rapportent à l'histoire de la pêche. Sous les régimes autrichien et hollandais, plus tard à l'époque des primes, lors aussi de l'enquête parlementaire faite en 1865, enfin dans les annales de la Chambre de commerce d'Ostende et dans celles de l'enquête tenue en 1888, on relève des témoignages répétés et concluants relativement à la pénurie de pêcheurs et aux inconvénients qui en résultaient à ces époques, tant pour les armements que pour l'industrie maritime. Ces plaintes furent particulièrement vives à Ostende vers 1880, lorsque la pêche de la morue atteignait son apogée et que le port abrita environ 200 grands voiliers ayant chacun de 5 à 7 hommes d'équipage. La population s'occupant de la pêche à Ostende n'était pas plus nombreuse alors que maintenant; elle comptait 1,020 matelots et patrons et il n'était guère possible au moyen de ces effectifs de procurer à la grande pêche et à la pêche côtière le nombre suffisant d'hommes d'équipage.

Jusque vers 1900, le nombre des marins enrôlés de Blankenberghe a régulièrement décliné ; il est tombé de 295 unités, recensées en 1836, à 159 unités en 1900; pendant cette période le nombre des armements oscillait autour du chiffre 45. Le manque d'hommes se manifesta sensiblement à cette époque, quoique l'introduction de la chaloupe actuellement en usage dans ce port ait permis l'économie d'un matelot par équipage. Ce n'est que depuis quelques années qu'on constate une légère reprise.

A Heyst et dans la partie ouest du littoral, les armateurs et les patrons se plaignent moins. Là, les équipages se composent et se recomposent avec une facilité parfois très grande. Les armements se développent et augmentent en nombre : le personnel a doublé en peu de temps. Si depuis 1880 nos effectifs de la pêche maritime sont montés de 1,768 à 2,212, ce progrès doit être attribué pour ainsi dire exclusivement aux vaillants pêcheurs de La Panne, Coxyde et Oostduinkerke et à ceux de Heyst qui seuls se sont multipliés. De récentes fluctuations des effectifs de la pêche à La Panne sont cependant de nature à inspirer des inquiétudes.

Voici quelques chiffres :

Le personnel de la Pêche Maritime (hommes d'équipage) de 1836 à 1912, d'après le Tableau général du commerce de la Belgique avec les pays étrangers.

ANNÉES.	LOCALITÉS.									
	Anvers.	Ostende.	Nieuport.	Oostduinkerke.	Coxyde.	Blankenberghe.	Heyst.	La Panne.	Bruges.	TOTAL.
1836	—	534	106	—	—	295	60	42	6	1043
1840	60	600	63	—	—	270	70	49	10	1124
1845	80	672	53	—	—	269	80	61	21	1236
1850	62	660	56	—	—	270	100	73	23	1244
1855	60	720	128	—	—	227	80	91	—	1306
1860	114	888	95	—	—	210	120	101	—	1528
1865	133	950	48	—	—	240	130	145	—	1646
1870	125	942	36	—	—	235	130	171	—	1639
1875	96	828	36	—	—	214	140	250	—	1564
1880	137	1010	54	—	—	209	180	168	—	1768
1885	133	1200	40	—	—	221	190	146	—	1930
1890	64	1230	14	—	—	215	185	180	—	1888
1895	14	995	52	—	—	191	182	324	—	1758
1900	—	970	32	80	90	159	165	420	—	1916
1905	—	1021	318	50	4	179	234	167	—	1973
1910	—	1062	165	50	40	200	256	421	18	2212
1912 (*)	—	832	101	50	39	203	249	362	38	1874

(*) *Premier rapport annuel de la Commission provinciale de pêche*, 1913, p. 20.

Le recensement de 1905 confirme ces observations. L'Office du Travail a fait dans chaque station de pêche le dénombrement des pêcheurs exerçant leur profession depuis moins de cinq ans; il a établi en même temps leur pourcentage par rapport au nombre total des pêcheurs occupés dans les mêmes localités. Ce sont Blankenberghe et Ostende qui ont les rendements moindres, respectivement avec des proportions de 13.22 et de 17.38 p. c. de jeunes marins. Le recrutement est donc le plus faible à Blankenberghe et à Ostende; or, c'est précisément dans cette dernière ville que le développement industriel a été le plus rapide, grâce aux entreprises de pêche à vapeur (1).

Si l'on se rappelle qu'à Ostende et Blankenberghe plus qu'ailleurs la population pêcheuse est restée inaccessible à tout élément hétérogène et que ces deux cités sont les plus belles stations balnéaires de notre littoral, on aura une explication suffisante de ces données statistiques.

D'autres éléments viennent corroborer cette constatation. Ainsi, il existe une disproportion très marquée entre le nombre des pêcheurs et le nombre des patrons-pêcheurs ayant fourni une longue carrière maritime : près de la moitié des patrons qui sont propriétaires de leur embarcation exercent la pêche depuis vingt-cinq ans au moins; il en est de même pour près des deux cinquièmes des patrons travaillant pour le compte d'un armateur; la proportion est d'un cinquième seulement pour les matelots-pêcheurs.

Qu'est-ce à dire? Les patrons-pêcheurs trouvent généralement dans l'exploitation de leur chaloupe et dans le travail de la pêche des ressources suffisantes pour les attacher à leur profession, tandis que les simples pêcheurs cherchent dans d'autres carrières des occasions de se créer une meilleure situation et ils y réussissent souvent. L'ensemble des pêcheurs

(1) *Recensement*, p. 125. — De 1905 à 1912, la proportion générale de mousses est tombée de 16.6 p. c. à 15.9 p. c.

âgés de 35 ans et plus constitue moins d'un tiers du total, exactement 28.10 p. c. (1).

A 60 ans d'ailleurs et bien souvent avant cet âge dans la grande pêche, la carrière du pêcheur est terminée. C'est un fait d'observation constante et qui est d'ailleurs confirmé par les renseignements de la statistique. Dans notre corps de pêcheurs, à l'époque du recensement, les hommes âgés de plus de 50 ans ne représentaient que 9.54 p. c. du total; ceux de plus de 55 ans, 5.20 p.c.; ceux de 60 ans à peine, 2.44 p.c. du total.

Le recensement général des industries et des métiers de 1896 fournit, pour les âges correspondants des ouvriers travaillant dans les usines et dans les ateliers, des proportions de 14.59, 8.27 et 4.18 p. c. Il faut chercher la raison de cet état de choses dans les dangers et les fatigues inhérents à l'exercice de la pêche. Il est évident que les possibilités de recrutement du personnel pêcheur s'en trouvent plus réduites.

Quoi qu'il en soit, depuis peu d'années, un phénomène déconcertant vient donner à la question un nouvel aspect, surtout en ce qui concerne Ostende : c'est la diminution rapide des grands voiliers. De 200 qu'il était en 1875, le nombre de ces navires de pêche est tombé à 70, et il est à craindre que la chute ne se précipite encore. Cette décadence a jeté sur le marché du travail et a porté vers la pêche à vapeur, et surtout vers la pêche côtière, une quantité d'hommes d'équipage en quête d'occupation. Et ainsi la pénurie endémique de marins-pêcheurs, dont on se plaignait principalement à Ostende, a été enrayée momentanément, tout au moins en saison normale de pêche.

Cette crise de la main-d'œuvre atteint les grands voiliers pêcheurs à la fin de la campagne d'hiver; ce moment occasionne toujours parmi les équipages de nombreuses déser-

(1) *Recensement*, pp. 80, 121.

tions. La saison d'été d'ailleurs est éminemment défavorable à la pêche de marée entreprise par les voiliers; en effet, les « calmes » sont plus fréquents, le prix du poisson subit une baisse marquée au moment de la vente de primeurs. Ces circonstances rendent les voyages bien moins rémunérateurs et bon nombre de pêcheurs profitent de la revue de débarquement à Pâques, pour remettre leur engagement.

Vers ce moment, d'ailleurs, commencent à Ostende les préparatifs de la saison des bains. La main-d'œuvre est recherchée et les pêcheurs peuvent réaliser à terre des gains égaux ou supérieurs à ceux que leur procurerait la grande pêche à voile. Plus tard, lorsque la villégiature battra son plein, ces mêmes pêcheurs trouveront encore des emplois plus ou moins lucratifs : soit comme cocher de fiacre, commissionnaire, ou dans bien d'autres petits métiers.

Une centaine d'hommes sont ainsi perdus tous les ans pendant une bonne partie de l'été pour la grande pêche à voile ; il est manifeste que, sur les faibles effectifs dont celle-ci dispose, un pareil déchet doit entraîner le chômage de plusieurs navires. Tous les ans, à l'époque des enrôlements pour la campagne d'été on voit les armateurs, soucieux de libérer leur capital d'exploitation d'un poids mort, faire de louables efforts afin d'assurer la composition de leurs équipages, mais tous les ans aussi ces efforts échouent en partie et un certain nombre de chaloupes doivent être désarmées tandis que d'autres naviguent avec un équipage réduit.

Ce n'est pas le moment d'insister sur les inconvénients ou les dangers de cette situation.

La cause occasionnelle du départ des pêcheurs saisonniers réside sans doute dans le licenciement général des équipages qui se pratique à Ostende vers les Pâques, ce qui permet aux hommes de se libérer juste au moment où s'ouvre devant eux la perspective de travaux faciles et lucratifs. Dans les autres

stations de pêche du littoral, où la durée du rôle est annale, l'engagement ne se termine qu'au commencement de l'hiver ; on n'y voit pas ces désertions en masse. On constate tout au plus le départ de quelques rares pêcheurs accidentellement débarqués.

Néanmoins, les causes réelles et profondes du mal sont d'ordre social et économique. En voici la preuve : les hommes des vapeurs de pêche et les pêcheurs côtiers d'Ostende restent pendant toute l'année, à quelques exceptions près, fidèles à leur profession. D'ailleurs, la catégorie des pêcheurs saisonniers n'était guère connue à l'époque de la grande pêche à la morue, lorsque nos chaloupes allaient entreprendre vers le Nord de longues campagnes, aussi fructueuses pour leur entraînement nautique que pour le bien-être de leurs familles. Donc la valeur professionnelle des pêcheurs d'Ostende a incontestablement baissé en même temps que l'industrie déclinait. Cette modification s'est opérée au moment même où le milieu économique se transformait dans un sens défavorable à la pêche. Cette évolution a d'ailleurs été précipitée par certains facteurs sociaux sur lesquels nous aurons soin d'insister en temps et lieu.

Les hommes des vapeurs de pêche ne quittent généralement pas leur bord en été, c'est dire qu'actuellement les difficultés du recrutement n'existent pas pour ces navires, tout au moins si l'on envisage la question au strict point de vue du nombre. « Nous avons autant de pêcheurs que nous voulons, » a dit un armateur des plus en vue. Ces paroles ne signifient pas que tous les pêcheurs d'Ostende recherchent avidement un enrôlement à bord d'un vapeur, car cette branche de la pêche constitue une spécialité qui exige un entraînement approprié et impose au matelot-pêcheur une intensité de vie très grande. L'existence à bord des voiliers est bien moins dure, plus normale, plus calme et plus régulière; les voyages sont moins longs et les séjours à terre plus fréquents.

Nous verrons aussi que le travail du matelot à bord des vapeurs, tout en étant plus pénible, n'est souvent pas mieux rémunéré que celui du pêcheur sur les voiliers, pendant la campagne d'hiver. Quant aux pêcheurs ostendais, la petite pêche côtière a pour eux des attraits particuliers : elle offre avec la perspective d'une vie pour ainsi dire exempte de dangers, celle d'une existence indépendante et partagée également entre le travail en mer et le repos à terre. L'appât de gains réguliers et suffisants, qui offre l'espoir aussi de devenir patron-armateur d'une petite chaloupe ou d'un canot, contribue à entretenir cette préférence.

Aussi bien depuis quelques années cette branche de la pêche à voile croît-elle tandis que la grande pêche à voile dépérit incontestablement.

Enfin, nous allons parler ici d'une lacune déplorable dans l'organisation économique de notre pêche : nous voulons dire l'absence d'institutions mutuelles de crédit et d'assurance. Cette situation engendre des cas vraiment navrants. Nous n'oublierons jamais l'accent poignant avec lequel un des meilleurs pêcheurs nous avoua que la perte de sa barque l'avait fait tomber dans la situation de patron dépendant. N'est-elle pas déplorable aussi cette constatation faite au congrès international de pêche à Anvers : des pêcheurs ne pouvant trouver de crédit pour l'achat d'une chaloupe et qui en sont réduits à aller travailler dans des briqueteries (1)! Ce manque de soutien ou parfois le manque de travail atteint aussi les petits patrons comme, par exemple, à Blankenberghe, où la pêche des crevettes chôme presque complètement en hiver, celle de l'esprot est peu pratiquée et celle du hareng inconnue. Alors les petits patrons pêcheurs ont parfois l'occasion, comme leurs

(1) *Considérations générales sur la pêche maritime, envisagée spécialement au point de vue de la côte Ouest*, par G. Crieux. *Congrès international de la Pêche ;* Anvers, 1907, p. 94.

hommes, de s'engager à bord de grandes chaloupes de pêche, pour lesquelles cet appoint en hommes est très utile ; sans lui, certaines unités devraient chômer pendant toute une campagne.

Nous envisagerons plus loin la question des difficultés que présente le recrutement des bras pour la pêche maritime, car bon nombre de pêcheurs la délaissent pour la marine de l'Etat.

§ II. — Le personnel des machines.

Le recrutement de ce personnel est libre et nous ne croyons pas qu'il donne lieu à des difficultés, sauf celles qui résultent du mode d'apprentissage actuellement en vigueur, faute d'enseignement professionnel spécial, approprié à la grande pêche.

L'arrêté royal du 12 novembre 1888 (1) a organisé un examen facultatif de mécanicien de bateau à vapeur.

Indépendamment du cours de machines à vapeur, compris dans les programmes annexés à l'arrêté royal organique des écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende (15 février 1868), il est donné dans chacune de ces écoles, par des fonctionnaires du service des constructions maritimes, un cours spécial de machines, en vue de former les mécaniciens de bateaux à vapeur.

Un diplôme de mécanicien de 1re et de 2e classe est délivré par le Ministre des Postes et de la Marine aux candidats qui ont satisfait aux conditions énoncées et à l'examen prescrit par les programmes annexés à l'arrêté royal.

A Ostende, le jury d'examen se réunit dans la seconde quinzaine des mois de janvier et de juillet.

(1) *Moniteur* du 24 novembre 1888.

En comparant les programmes belges des examens de mécanicien et le programme hollandais pour l'obtention des diplômes de machiniste et de machiniste-chauffeur sur vapeur de pêche, on constate que ce dernier est essentiellement pratique et se réduit aux connaissances strictement utiles. Les programmes belges excluent toute spécialisation, à part la distinction entre les mécaniciens de 1re et de 2e classe; ces derniers sont compétents pour la conduite de toutes machines de 300 chevaux au maximum, et les autres pour la conduite de machines de plus de 300 chevaux. Les deux catégories ont à faire preuve de connaissances théoriques et pratiques assez étendues.

En fait, aucun mécanicien ou mécanicien-chauffeur des vapeurs de pêche belges n'est diplômé; ce personnel est formé pratiquement, non parfois sans difficultés, à bord des bateaux.

M. Goetbloet, président du « Cercle des mécaniciens de la marine belge », écrit à ce sujet : « En Belgique, il est permis au premier venu de s'enrôler en qualité de mécanicien à bord des steamers, même s'il n'a jamais vu une machine ou s'il n'a pas navigué, quoiqu'une machine mal conduite et des chaudières négligées constituent un plus grand danger que la proximité des écueils ou le voile épais des brouillards. Qu'arriverait-il si un mécanicien non diplômé causait une explosion de chaudières, qui ferait des victimes à bord et ferait sombrer le navire avec sa cargaison et si le tribunal jugeait que ce sinistre provient de l'incompétence de ce mécanicien? La condamnation frapperait-elle l'armateur parce qu'il a confié à un mécanicien incompétent la conduite de la machine? Ceci n'est qu'un cas parmi les centaines qui pourraient se produire (1). »

Tout en admettant que la perspective des dangers, la crainte de compromettre le sort du bateau, et la surveillance exercée

(1) P. J Goetbloet. — *Etude d'avant-projet de loi sur la marine marchande belge présentée à l'Association de droit commercial*, 1911 ; Aug. Van Nylen, Anvers.

par les compagnies d'assurances constituent une certaine garantie contre l'imprudence lourde, il faut cependant reconnaître que cela ne peut suffire. Cette question autant que celle relative au diplôme de capacité des patrons-pêcheurs, demande une solution, car elle est plus pratiquement réalisable que cette dernière.

C'est donc avec beaucoup de raison que M. Goetbloet propose de créer, comme en Hollande, un diplôme inférieur à celui des mécaniciens de la marine marchande (1), pour tout mécanicien chargé de la conduite de la machine sur un bâtiment de pêche. Au VIe Congrès international de la pêche, tenu à Ostende en 1913, on a préconisé la création d'un bateau-école à vapeur, accessible aux candidats mécaniciens (2).

L'examen de mécanicien de vapeur de pêche est facultatif en *Hollande*. Un arrêté ministériel du 3 mai 1910 porte que le Gouvernement organise des examens pour l'obtention du diplôme de machiniste-chauffeur et de machiniste de vapeur de pêche devant une commission officielle. L'examen est public, il se fait oralement et par écrit, d'après un programme annexé à l'arrêté.

N'oublions pas cependant que les navires de pêche néerlandais sont soumis, comme tous les navires de la navigation marchande, au régime de la loi du 1er juillet 1909, préventive des accidents de mer et organique d'un Conseil d'enquête et de discipline de la marine.

Le Conseil peut, par un jugement motivé, suspendre le droit du machiniste d'exercer ses fonctions ou le priver complètement de ce droit, que l'intéressé soit diplômé ou non (3).

(1) P.-J. Goetbloet. — *Etude d'avant-projet de loi sur la marine marchande belge présentée à l'Association de droit commercial*, 1911 ; Aug. Van Nylen, Anvers.
(2) Commandant H. De Houst. — *La formation des patrons à la pêche.*
(3) Art. 34-36.

En *France*, tout mécanicien chargé de la conduite de la machine sur un bâtiment de pêche de plus de 25 tonneaux à propulsion mécanique doit être breveté (1).

En *Allemagne*, cette matière fait l'objet de deux décrets du Conseil fédéral, respectivement en date des 5 mai 1904 et 7 janvier 1909. Le premier arrêté définit la pêche côtière et la pêche hauturière et distingue dans celle-ci la petite, la moyenne et la grande pêche. Les vapeurs de petite pêche hauturière, sauf les voiliers munis d'un moteur auxiliaire, doivent avoir à leur bord un machiniste diplômé de 4e classe lorsque le bateau jauge moins de 250 mètres cubes, et deux machinistes de 4e classe lorsque le bateau cube plus de 250 mètres ou plus; ceux de moyenne pêche, un machiniste en chef de 3e classe et un aide-machiniste de 4e classe; les vapeurs de grande pêche, un machiniste en chef de 2e classe et un aide-machiniste de 2e classe (2).

Nos programmes de l'examen des mousses des bateaux pêcheurs de haute mer et des mousses de bateaux pêcheurs de petit tonnage dont il sera question plus loin, comprennent une partie relative au treuil à vapeur. Les récipiendaires doivent connaître la manière de se servir de la machine, sa conduite et son entretien; la description des différentes pièces; ses avantages, ses dangers. Ces questions ne sont posées que lorsque le mousse a navigué à bord d'une chaloupe munie d'un haleur à vapeur, mais comme c'est la quasi-généralité des cas, cette matière est en fait obligatoire.

Les écoles de pêche d'Ostende possèdent des installations nécessaires pour enseigner pratiquement le maniement des haleurs. Malheureusement, les autres écoles ne sont pas outillées à cet effet. C'est regrettable, d'autant plus que l'usage du haleur mécanique se généralise rapidement.

(1) Décret du 20 septembre 1908, art. 4.
(2) *Deutscher Seefischereialmanach*, 1912, p. 162 et suiv.

L'enseignement pratique des moteurs auxiliaires à essence se donne à l'école libre de pêche à Ostende et aux pupilles de la pêche sur quelques annexes navigantes de l'OEuvre royale de l'*Ibis*.

§ III. — Le personnel de quai.

Jetons ici un coup d'œil sur la situation juridique du personnel de quai, et plus particulièrement, voyons si les ouvriers ostendais, par exemple, qui exécutent les gros travaux d'entretien et de débarquement, lorsque les bateaux sont amarrés, rentrent dans le cadre de cette enquête. Dans les autres stations de pêche tout travail de quai est toujours fait à chaque rentrée par les pêcheurs eux-mêmes et les armateurs n'emploient pas des ouvriers d'atelier, sauf dans de très rares exceptions.

A Ostende, des armateurs possèdent soit des ateliers de fabrication de voiles, soit des ateliers de construction et de réparation d'articles de pêche. La situation sociale de ce personnel relève du droit commun; inutile dès lors d'insister.

En est-il de même des ouvriers travaillant à bord des bateaux à vapeur lorsqu'ils se trouvent à quai : veilleurs, chauffeurs chargés de l'entretien des foyers, de l'alimentation des chaudières et des soins à donner à la machine; débardeurs employés au déchargement du poisson, au chargement de la glace, au nettoyage des cales et autres gros ouvrages ?

A bord des grands voiliers d'Ostende, le travail de quai est fait par un personnel de caliers, manœuvres, conducteurs, etc. Les pêcheurs se bornent à collaborer au déchargement et au triage du poisson.

En tous cas, qu'il s'agisse de voiliers ou de vapeurs, d'ouvriers engagés par l'armateur ou par le patron du bateau, la

législation maritime n'est pas applicable ici. Ces hommes ne sont pas des gens d'équipage, ils n'engagent pas la fortune de mer de l'armateur, mais la généralité de ses biens (1). De plus, lorsque le navire séjourne dans les bassins, ce personnel n'est pas engagé dans une opération de navigation. La législation maritime ne lui est donc pas applicable; son statut social est celui du travailleur terrien.

(1) Cf. *Code maritime*, art. 46.

CHAPITRE IV.

La formation du personnel pêcheur.

§ I. — L'apprentissage.

Le recensement de 1903 indiquait les données suivantes au point de vue de l'apprentissage, en considérant l'ensemble du personnel de la pêche maritime :

340 pêcheurs ou 14.55 p. c. avaient fait un apprentissage dans une école de pêche;

1,007 pêcheurs ou 43.11 p. c. avaient fait un apprentissage avec leur père;

235 pêcheurs ou 10.06 p. c. avaient fait l'apprentissage avec un autre membre de la famille;

754 ou 32.28 p. c. avec un étranger (1).

D'après cette statistique, un septième des pêcheurs aurait passé par une école professionnelle de pêche ; les autres auraient reçu une éducation purement traditionnelle. A Blankenberghe, notamment, où l'école de pêche, annuellement fréquentée par une quarantaine d'élèves, existe depuis plus de vingt ans, aucun pêcheur n'aurait passé par cette école, et à Ostende,

(1) *Recensement*, p. 128.

où deux établissements d'enseignement professionnel de la pêche existent depuis plus de vingt-cinq ans, un peu plus du quart, exactement 28.69 p.c. auraient seuls profité de l'instruction qui s'y donne.

Ces données ne prouvent certes pas en faveur de l'influence des écoles de pêche, encore que l'Office du Travail en les commentant fait remarquer qu'elles ne peuvent donner la mesure exacte de l'efficacité de l'enseignement technique de la pêche, pour la double raison que nombre de jeunes garçons fréquentant les écoles de pêche ne persévèrent pas dans leur carrière primitive et embrassent d'autres professions, ensuite parce que beaucoup de pêcheurs renoncent à la pêche après quelques années.

Ceci n'explique pas l'influence absolument nulle de l'école de Blankenberghe et la proportion trop faible, à notre avis, des pêcheurs ostendais ayant reçu un commencement d'éducation professionnelle à l'école. Nous ne sommes donc pas loin de croire à une erreur statistique résultant soit d'une interprétation erronée de la question, de la part des agents recenseurs ou de la part des recensés (1).

Quoi qu'il en soit, nous aurons l'occasion de démontrer que nos écoles de pêche ont sur la formation et le recrutement du personnel de la pêche maritime une influence profonde, surtout depuis que l'institution des bourses pour l'apprentissage des

(1) Une révision des *Bulletins de recensement de la ville de Blankenberghe* a fait constater qu'effectivement la question avait été mal interprétée par les agents recenseurs. Voici, pour cette localité les chiffres rectifiés : parmi les 132 pêcheurs et patrons-pêcheurs ayant déclaré avoir fait leur apprentissage avec leur père, 45 ont aussi fréquenté l'école de pêche ; parmi les 29 pêcheurs ayant déclaré avoir fait l'apprentissage de la pêche avec un autre membre de leur famille (frère, oncle, beau-père, etc.), 11 ont fréquenté l'école de pêche ; 17 autres pêcheurs sur les 81 ayant déclaré avoir fait leur apprentissage avec des étrangers, sont dans le même cas. Il en résulte que sur les 242 pêcheurs de Blankenberghe, 91 ont suivi plus ou moins longtemps des leçons de l'école de pêche.

mousses appartenant à la grande ou à la petite pêche, a poussé à l'organisation d'une école dans toutes les stations de pêche qui n'en possédaient pas encore.

L'éducation traditionnelle, exclusivement basée sur l'expérience et la routine du patron de barque, apparenté ou non au mousse, tend à devenir plus rare à mesure que le respect pour l'école et pour l'apprentissage scientifique se fortifie et nous avons pu constater, à différentes reprises, combien ce sentiment a gagné du terrain dans les milieux les plus réfractaires. Voyez la statistique des écoles de pêche et le nombre de mousses et de matelots légers qui, après avoir débuté dans la carrière sous les auspices d'un vétéran de la routine, sacrifient courageusement une ou deux des quelques heures qu'ils peuvent passer à terre, pour suivre les cours du dimanche ou du soir dans une de ces écoles !

Mais puisque l'apprentissage existe et existera probablement toujours, tout au moins pour ceux qui n'ont ni les aptitudes nécessaires ni l'ambition de briguer un jour le commandement d'une barque, il importe d'en tenir compte. Pour les hommes qui aspirent à pouvoir conduire à travers l'océan les navires modernes de pêche, vapeurs ou voiliers, l'absence d'une éducation nautique basée sur des règles scientifiques ne se conçoit même plus. Les temps sont passés où les pêcheurs de marée conduisaient leurs barques à travers les mêmes passes pour aboutir toujours aux mêmes parages peu éloignés que leurs ancêtres avaient appris à connaître ; les progrès de la technique moderne ont ouvert aux explorateurs de la mer, des régions presque aussi vastes que le continent européen. D'autre part, le poisson lui-même, devant les moyens de destruction de plus en plus puissants qui le menacent, semble déserter les anciens fonds côtiers. Les connaissances techniques et nautiques requises de la part de ceux qui assument la direction des expéditions de marée augmentent constamment et dépassent

même celles exigées naguère des capitaines d'armement à la grande pêche du hareng ou de la morue. Bien plus, on ne comprend pas l'obligation du diplôme pour l'officier au cabotage, si la conduite du navire moderne de pêche peut être confiée au premier venu.

L'apprentissage traditionnel se réduit donc essentiellement au travail manuel et routinier de la petite pêche côtière et aux besognes inférieures de pont, sur les navires qui font la pêche au large. Besognes intérieures mais nullement secondaires ! Le travail de nettoyage et de mise en cale du poisson de marée est une opération qui exige beaucoup de soins et qui influe directement sur le rendement des expéditions. La valeur des produits sur le marché dépend en partie des précautions qui ont présidé aux diverses manipulations qui précèdent la mise en vente. C'est la préparation de la morue salée qui lui octroie sa réputation et sa valeur. Le caquage et l'embarillage du poisson, dans la pêche au hareng, sont en rapport avec les aptitudes du personnel et celles-ci à leur tour se répercutent sur le sort économique de l'entreprise. Plus le travail est rapide plus abondante pourra être la pêche.

La valeur professionnelle du patron y a aussi sa part: c'est son autorité, son énergie physique et morale qui animent la société placée sous ses ordres et qui lui impriment sa physionomie. Les bons patrons rapportent toujours les meilleures pêches et toujours ils ont le moins d'accidents. Pour le surplus la formation des matelots-pêcheurs n'échappe pas à la loi physique de l'adaptation. Ce sont des règles purement contingentes qui font de l'apprenti soit un matelot agile et solide, soit un voilier ou un réparateur expert des filets et des cordages, ou encore un cuisinier plus ou moins adroit. Embarqué vers l'âge de douze ans, le mousse n'est guère apte qu'aux besognes auxquelles sont employés la plupart des « garçons » dans tous les métiers, bien souvent au détriment de leur avenir professionnel: courses, travaux de nettoyage, cuisine, etc. Ce n'est qu'au moment où il disposera d'un certain développement physique que le travail de matelotage lui sera accessible et que sa formation commencera effectivement, pour s'achever plus ou moins rapidement selon les circonstances, vers dix-sept ou dix-huit ans.

Notre législation sociale et maritime ne protège pas l'apprenti-pêcheur. Tout ce qui le concerne ressortit au droit commun. En fait, les meilleurs armements à vapeur ont pour l'éducation physique et morale des jeunes marins qu'ils prennent à bord des soins dignes d'éloges. Maintes fois nous avons observé qu'afin de leur épargner la promiscuité du logis commun, les mousses des vapeurs de pêche étaient logés au cadre des principaux du bord. D'une façon générale d'ailleurs, les commissaires maritimes ne se plaignent pas de la conduite des pêcheurs à l'égard des mousses. Le fameux « calvaire du mousse » ne se rencontre pas à bord des navires de pêche belges.

Quant à l'âge auquel les enfants entrent dans la pêche maritime, on a relevé, en 1905; *15* enfants de moins de *12* ans et *86* de moins de *14* ans (1). On ne peut que regretter les embarquements précoces; ceux-ci n'ont aucune utilité réelle. L'âge de 13 ans est un minimum généralement admis par presque tous les intéressés.

La plupart des grands pays de pêche ont édicté une série de mesures protectrices dans l'intérêt des mousses.

En *Angleterre*, la formation des carrières maritimes est entourée de soins spéciaux et protégée par le *merchant shipping act* 1894. (57 et 58 Vict. chap. 60).

Aux termes des articles 392 et suivants, l'admission dans la pêche maritime d'enfants de moins de 13 ans est interdite et les

(1) *Recensement*, p. 71.

enfants de moins de 16 ans ne peuvent être embarqués en quelque qualité que ce soit, à moins qu'ils n'aient été engagés en vertu d'un contrat d'apprentissage. Toute personne qui contrevient à cette disposition s'expose à une amende de £ 20. Les contrats et engagements doivent être passés devant un surintendant de la marine (commissaire maritime) chargé de vérifier si l'acte satisfait aux prescriptions de la loi, si le patron est apte à remplir la charge qu'il assume, si l'apprenti a l'âge, la santé et la vigueur requis et si ses parents ou tuteurs autorisent l'embarquement. Au besoin, le surintendant doit agir en leur lieu et place. Le contrat est fait en triple : un exemplaire est conservé par le patron, un autre par l'apprenti et un troisième par le surintendant. Nous donnons en annexe (1) la formule telle qu'elle a été arrêtée par le *Board of Trade* pour les principaux ports de pêche. On peut voir qu'elle règle minutieusement la vie à bord de l'apprenti et sauvegarde tous ses intérêts.

En *Allemagne*, le code maritime du 2 juin 1902, modifié par les lois du 23 mars 1903 et du 12 mai 1904 (Seemansordnung) est intégralement applicable à la pêche maritime. Il règle en détail les conditions du travail maritime. En ce qui concerne les mousses, il porte spécialement à l'article 7 que le matelot allemand ne peut être admis à prendre du service sur un navire avant l'âge de 14 ans révolus ; il doit justifier du consentement de son représentant légal à son engagement sur un navire.

L'augmentation de la solde des mousses et des novices est réglée comme suit dans certains cas :

Le mousse a droit, à partir de la troisième année, à la solde portée dans le rôle d'équipage, ou à la solde moyenne telle qu'elle résulte de ce même rôle pour les matelots novices et à

(1) Annexe I.

partir de la quatrième année, a la solde fixée dans le rôle d'équipage pour les matelots accomplis.

Le matelot novice touche à partir de la troisième année la solde des matelots accomplis, fixée dans le rôle d'équipage, et à partir de la quatrième année un cinquième en sus de cette solde (§ 52).

Le *code néerlandais* de commerce, pas plus que le titre VII du code civil relatif aux conventions concernant le travail, ne stipule rien de particulier au sujet des mousses et des apprentis marins ou pêcheurs, mais la loi du travail (1) est partiellement applicable à la pêche maritime (2) ; la seule disposition qui mérite d'être signalée est celle qui défend d'employer au travail des enfants de moins de 12 ans. Cette prohibition disparaît si l'enfant habite à bord avec son frère ou son tuteur.

La *loi française* du 17 avril 1907 et les décrets pris en exécution de cette loi, interdisent l'embarquement de mousses ou de novices qui, au moment du départ des navires armés pour la grande pêche, n'ont pas atteint l'âge de 15 ans révolus. Sur d'autres navires, les enfants de moins de 13 ans ne peuvent être embarqués à titre professionnel, que lorsqu'ils sont titulaires d'un certificat d'études primaires. Dans ce cas, il suffit de l'âge de 12 ans. Le travail des enfants à bord des bâtiments de mer est réglé par une série de dispositions légales (3)

(1) Loi du 5 mai 1889 modifiée par celle du 31 mai 1896 et 21 octobre 1902, 28 avril 1906.

(2) Article 23.

(3) Art. 29-30 de la loi et 11 du décret du 20 septembre 1908.

§ II. — L'enseignement de la pêche maritime.

A) *L'école des mousses d'Ostende.*

La Commission parlementaire, instituée en 1865, afin de procéder à une enquête sur la situation de la pêche maritime, se prononça à l'unanimité moins une voix, en faveur de la création d'une école de mousses, établie à bord d'un bateau qui exercerait en mer la surveillance de la pêche ; à l'unanimité, elle recommanda la suppression des primes à la pêche (1).

Dans l'esprit de la Commission, la première mesure était destinée à procurer une compensation aux pertes résultant de l'application de la seconde ; il s'agissait de fournir à l'industrie de la pêche maritime les ouvriers intelligents dont elle avait besoin (2).

L'école des mousses d'Ostende sortit de cette proposition ; elle fut créée par un arrêté royal en date du 30 septembre 1867 ; celui-ci n'a pas été publié et son laconisme est singulier : il se borne à déclarer l'école instituée (3).

Voici les conditions auxquelles l'administration de la marine subordonne l'admission à l'école, laquelle est réservée aux fils de marins, de pêcheurs ou de bateliers.

Le nombre des élèves est limité à 120.

Pour être admis, le candidat doit être belge, être âgé de douze ans au minimum et de quinze au maximum et fournir au moment de son inscription les pièces suivantes :

1° Extrait de son acte de naissance, sur papier timbré, à moins d'indigence constatée par un certificat délivré par le bourgmestre de sa résidence ;

2° Certificat de bonne conduite, vie et mœurs ;

(1) *Annales parlementaires*, Chambre. Doc. 1865, p. 598.
(2) *Annales parlementaires*, Chambre. Doc. 1865, p. 623.
(3) *Pandectes belges*, V° Gens de mer, p. 189.

3° Certificat officiel constatant que le père exerce la profession de marin, de pêcheur ou de batelier ou, s'il y a renoncé, qu'il l'a exercée pendant au moins dix ans, sauf le cas où la renonciation aura été la conséquence forcée d'un accident ;

4° Un certificat médical constatant qu'il a été vacciné avec succès ou vacciné deux fois sans résultat ;

5° Une déclaration des parents ou du tuteur portant que l'enfant n'est pas sujet à des incontinences d'urine ;

6° Une déclaration conforme au modèle existant et signée par les parents ou le tuteur ainsi que par l'intéressé, constatant leur consentement à l'engagement pour un terme de quatre ans.

En cas de pénurie de candidats des différentes catégories, sont admis également les enfants qui, — n'étant pas fils de marins du commerce ou de l'Etat, de pêcheurs ou de bateliers, — peuvent fournir la preuve qu'ils comptent au moins trois mois de navigation, en qualité de mousse, sur des navires nationaux ou étrangers, et que pendant leur stage au commerce, ils se sont bien conduits.

Au moment de sa présentation, le candidat doit être reconnu, par le médecin agréé de l'Ecole, exempt de tout défaut physique ou d'affection des organes visuels ou auditifs.

L'admission d'élèves se fait deux fois par an : vers Pâques et dans le courant de septembre. L'inscription se prend à Ostende, dans les bureaux du chef de service des paquebots.

Les mousses sont logés à bord du navire-école, nourris, habillés et instruits aux frais de l'Etat.

Le programme des études comprend deux parties : 1° l'enseignement primaire confié à deux instituteurs diplômés, comporte la langue flamande et la langue française (lecture, grammaire, rédaction), les éléments du calcul et du système métrique, la géographie, l'histoire, le dessin, les formes géométriques, la calligraphie, la morale et la religion ; 2° l'enseignement professionnel qui est donné par les officiers et les

sous-officiers marins du bord, porte sur le matelotage, la navigation, la pêche, la construction navale, la natation. Le cours de pêche date de 1893 (1) et ne comprend guère de notions pratiques.

Les élèves sont logés à bord d'un trois-mâts barque et d'un ponton annexe amarrés dans un bassin d'Ostende. Ils se perfectionnent dans le métier de marin au cours d'embarquements périodiques à bord des croiseurs de l'Etat, principalement affectés à la surveillance des pêcheries dans la Mer du Nord.

La *Mathilde*, le premier garde-pêche belge, n'était aménagée qu'en vue de l'embarquement de 25 mousses. Le nombre des élèves fut doublé en 1881, lors de l'organisation définitive de ce service, et porté à *120* quelques années plus tard. Ce dernier nombre a été maintenu.

Les résultats donnés par l'école des mousses ont été commentés dans un sens généralement défavorable en ce qui concerne la pêche maritime. La Chambre de commerce d'Ostende (2) et le Comité local de mariculture sont très formels à cet égard. Ce dernier collège s'exprimait en ces termes dans son rapport pour l'exercice 1905 : « Nous avons prouvé depuis longtemps que l'école des mousses manque complètement son but. Cette institution fut créée lors de la suppression des primes à la pêche maritime, afin de procurer à cette industrie de bons équipages et des mousses exercés, et nous constatons que sur 100 élèves, il n'y en a pas 5 qui entrent dans la pêche maritime. Cela est tellement vrai, que le Ministère a été obligé d'instituer des primes pour les patrons qui enrôlent un mousse. Ajoutons que pour parer à cette insuffisance, des établissements d'instruction professionnelle de la pêche maritime ont dû être créés le long du littoral. »

(1) *Bulletin de la Chambre de Commerce d'Ostende*, 1893, p. 150.
(2) Voir *ibid*, 1881, p. 34; 1888, p. 92; 1893, p. 150.

L'administration de la marine a bien voulu nous mettre en mesure de contrôler le degré de fondement de ces plaintes. De 1890 à 1910 inclus, *807* élèves sont sortis de l'école des mousses; de ce nombre *501* sont devenus marins de commerce, *108* ont embrassé la carrière de pêcheur, *95* se sont adonnés à une autre profession; pour *103* élèves l'administration n'a pu se procurer des renseignements précis. En conséquence, il y a eu *609* élèves — soit 75 p. c. environ du total des mousses sortis pendant la période considérée — qui sont devenus marins ou pêcheurs, ce qui constitue un résultat fort satisfaisant.

En ce qui concerne spécialement la pêche maritime, il serait intéressant aussi de rechercher combien d'anciens élèves de l'école des mousses, engagés dans cette industrie avec ou sans diplôme de patron, y ont trouvé la carrière convenant à l'instruction et à l'éducation qu'ils avaient reçues. Il est fort malaisé de donner des précisions à ce sujet, mais on peut présumer que souvent ces élèves ne font qu'un stage dans la pêche afin de pouvoir solliciter une place dans la marine de l'Etat ou dans la marine marchande.

Le métier de pêcheur est rude et essentiellement pratique. Les jeunes mousses quittant le navire-école sont habitués à un genre de vie qui doit leur rendre pénible l'existence qu'on mène à bord des chaloupes et les éloigner de la carrière de pêcheur.

D'ailleurs le règlement organique qui prévoit l'apprentissage simultané *et* de matelots pour la marine marchande *et* de marins-pêcheurs, ne peut donner d'autres résultats. Ces deux catégories d'ouvriers de la mer n'ont de commun que le nom de marin; leur éducation doit être entreprise suivant des méthodes différentes.

L'instruction pratique de la pêche est tout autre que celle qui doit former les marins : la pêche ne s'enseigne

qu'au large, à bord d'un bateau spécial, armé de tous ses engins; en outre, le pêcheur doit posséder certains éléments de navigation et de cabotage dont le matelot n'a que faire. Enfin, le marin de commerce professe un profond dédain pour le pêcheur et celui-ci, de son côté, déteste le matelot de commerce. Il est donc impossible de former en même temps deux éléments aussi hétérogènes (1).

Dans ces conditions, il semble bien que les critiques du comité de mariculture d'Ostende ne sont pas dénuées de fondement. Au demeurant, la question a perdu beaucoup de son importance depuis qu'une série d'autres institutions pourvoient à l'éducation professionnelle des pêcheurs.

B) *L'OEuvre royale de l'Ibis.*

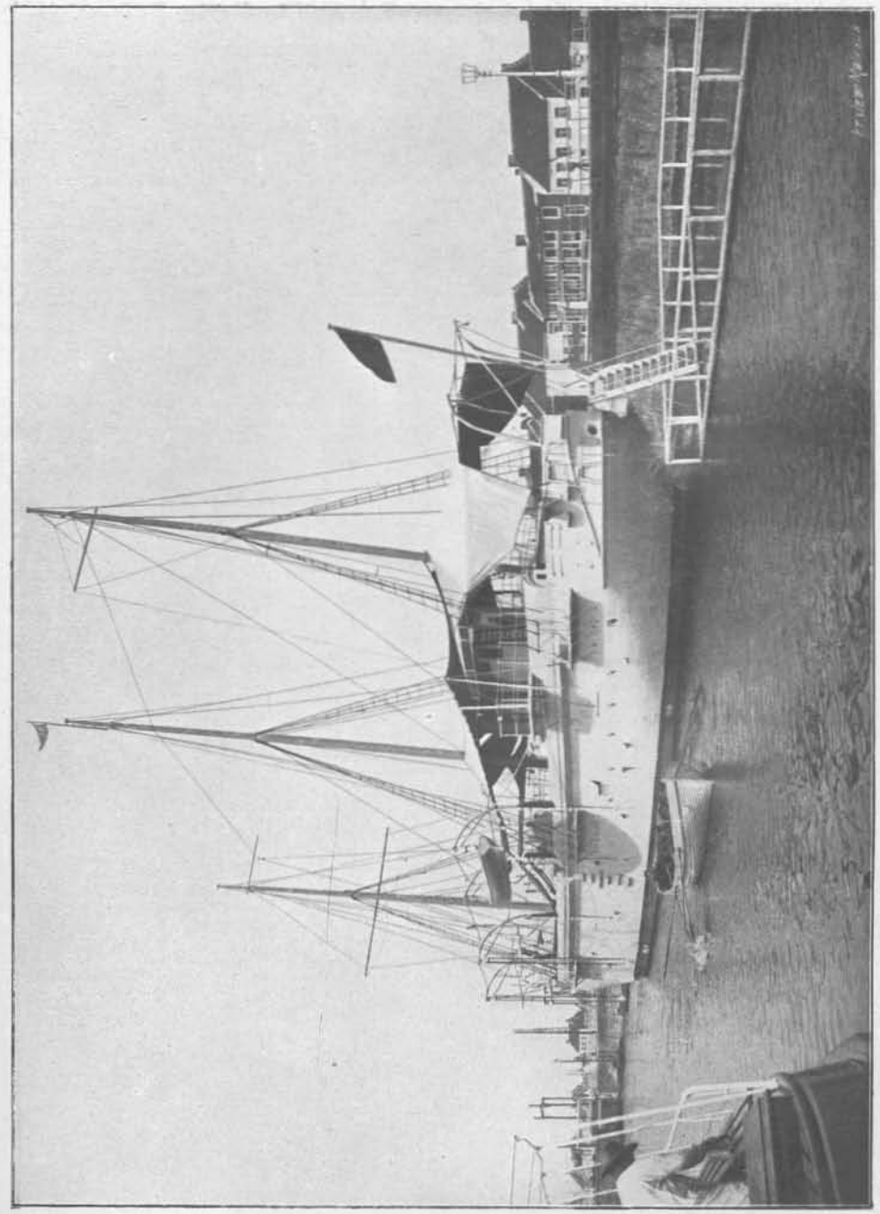
a) SES ORIGINES.

Le 6 juillet 1906 se réunissaient dans les salons de l'hôtel de ville, à Ostende, les personnalités les plus marquantes du monde industriel et maritime du pays. L'assemblée attendait autre chose qu'une cérémonie strictement protocolaire ; le bel exemple de clairvoyante générosité qu'elle était appelée à recueillir de la part de l'héritier présomptif de la couronne de Belgique, la pénétrait d'émotion respectueuse.

Après la réception d'usage, S. A. R. M^gr^ le Prince Albert de Belgique, actuellement Roi des Belges, prit la parole et exposa en ces termes le but et l'organisation de l'OEuvre des pupilles de la pêche, dont Elle avait conçu le beau projet :

« La mer hélas, dit le royal orateur, fait bien des victimes. Il y a dix jours à peine, une tempête est encore venu augmenter la liste déjà si longue des disparus et priver plusieurs familles de leur soutien.

(1) *La pêche maritime.* Discours préparé par le comte CHARLES D'URSEL. Bruges, 1903.



ŒUVRE ROYALE DE L'IBIS. — ÉCOLE DES PUPILLES DE LA PÊCHE
LE STATIONNAIRE IBIS I.

» Pour toutes les industries il y a des lois qui règlent la réparation des accidents du travail. Or, rien de semblable n'existe en faveur de l'industrie de la pêche. Il est vrai que les enfants orphelins de pêcheurs sont toujours recueillis par les autres familles; ainsi le veut la traditionnelle et touchante solidarité qui unit ces rudes travailleurs.

» Mais les enfants adoptés imposent une lourde charge à ces nombreuses familles, qui sont elles-mêmes dénuées de ressources suffisantes. On conçoit aisément ce que sont l'instruction et l'éducation de ces enfants dans de pareilles conditions. Souvent aussi les orphelins sont placés à la campagne, chez des parents ou des amis et ils deviennent cultivateurs, mais ne reviennent jamais au métier de leur père.

» L'œuvre qu'il convient d'instituer a pour but de recueillir, instruire et éduquer les orphelins de pêcheurs et de les conserver au métier de leurs ancêtres en leur donnant un enseignement professionnel élémentaire... On recueillera des orphelins à partir de six ans; jusqu'à cet âge ils bénéficient des crèches et des écoles gardiennes. Ils resteront sur un navire jusqu'à douze ans et y recevront l'instruction primaire et les notions pratiques d'enseignement professionnel. A douze ans, ils quitteront le bateau-école.

» Les rouages éducatifs intermédiaires existent. C'est l'âge où ils peuvent être admis soit à l'école des mousses de l'Etat, soit sur les chaloupes de pêche dont les armateurs reçoivent dans ce but une prime du Ministère du Travail.

» L'apprentissage des mousses étant de trois ans, ces jeunes gens, vers quinze ans, seraient repris par notre œuvre, à bord de bateaux de pêche-écoles, pour parfaire leur éducation de marin et de pêcheur... A l'issue de leur stage sur ces navires, nous rendrions ces marins (car ils le seraient devenus alors) aux armateurs, qui trouveraient en eux, nous en avons la conviction, des éléments d'élite. A la réalisation de ce but élevé ont

bien voulu s'intéresser de généreux donateurs, dont les noms sont si souvent associés aux œuvres de progrès et d'émancipation sociale. Je veux citer M. Ernest Solvay, M. Raoul Warocqué, M. Edouard Empain et M. Evence Coppée. »

Voilà l'idée, quelques années ont suffi pour en faire la réalité vivante que nous allons voir.

b) SON ORGANISATION.

Le premier navire battant le pavillon bleu et blanc de l'*Ibis*; couleurs joyeuses qui paraient la capitale le 7 octobre 1900, lorsque le pays acclama la gracieuse princesse Elisabeth qui venait de s'unir à l'héritier présomptif; est une ancienne canonnière anglaise qui a reçu les modifications et les installations nécessaires au logement et à l'instruction d'environ quatre-vingt-dix mousses. Il est amarré à Breedene, dans le havre situé à côté de l'écluse du canal d'Ostende à Bruges.

Le stationnaire a été aménagé d'ingénieuse façon. Les élèves vivent à bord absolument comme en mer. Les cuisines sont logées sous le gaillard d'avant et reliées par un monte-plats au vaste entre-pont servant de dortoir. Une salle de travail ornée de nombreux tableaux instructifs fait suite à la première partie; elle sert de salle de cours et de réfectoire et conduit à un lavoir et à une salle de bains. Une infirmerie a été installée dans un des anciens carrés; à proximité se trouvent deux chambres utilisées par le personnel de garde, qui dispose en outre du poste arrière et d'un bureau. Les cales contiennent les magasins et les soutes. Sur le pont, vaste et dégagé, on rencontre les accessoires de manœuvre, un rouf servant de bureau pour le directeur et divers locaux de service.

Le bâtiment possède un poste nouveau de télégraphie sans fil qui le met en communication constante à 500 milles marins à la ronde, avec le principal des bateaux de pêche de



ŒUVRE ROYALE DE L'IBIS. – ÉCOLE DES PUPILLES DE LA PÊCHE. LEÇON DE MATELOTAGE.

l'armement, en attendant la généralisation de la mesure (1). Les opérateurs-télégraphistes se recrutent parmi les mousses. Le poste reçoit des communications météorologiques, notamment de la tour Eiffel; il fait pendant à un petit observatoire météorologique dont le service est assuré par les élèves. Ici, comme dans toute l'organisation de l'école, l'apprentissage se combine avec une pratique positive et nettement progressive.

Les exercices de natation ont lieu dans un bassin flottant clôturé.

L'œuvre a été mise sur pied par un comité central, assisté d'un comité de dames et d'un conseil d'administration. Celui-ci est chargé de la gestion de l'orphelinat, lequel se trouve placé sous la direction immédiate du secrétaire de l'*Ibis*.

Le directeur est assisté par un professeur de religion, un médecin et deux maîtres surveillants s'occupant l'un de l'éducation professionnelle au point de vue de la pêche, l'autre de l'enseignement primaire et du cours de gymnastique. Un matelot, un cuisinier et un gardien de nuit complètent ce cadre.

Les plus petits orphelins trouvent à bord de l'*Ibis* des soins dévoués. Les notions de l'enseignement primaire ne leur sont inculquées que par doses sagement mesurées. Les élèves d'âge moyen, lequel va jusqu'à dix ans environ, bénéficient déjà des principaux avantages de l'OEuvre : l'hospitalité, l'instruction primaire et professionnelle, données à bord du stationnaire. Quant aux aînés, ils jouissent de la plénitude de l'enseignement pratique et des bienfaits de l'*Ibis*. Leur éducation se poursuit et s'achève à bord de bateaux-écoles qui se livrent à la pêche maritime. Ces bateaux sont actuellement au nombre de quatre navires de pêche de haute mer, et d'un crevettier à moteur. Ce sont :

L'*Ibis II*, qui sert de vedette, de bateau de première initiation

(1) Commandant A. Bultinck.— *La radiotélégraphie et la navigation* dans *Le droit maritime*, 1912, p. 549.

au maniement du moteur et à des essais de pêche côtière.

La chaloupe mixte *Ibis III* dont la description et le dessin ont été donnés dans le premier volume de cette enquête (1).

L'*Ibis IV* (ex-*Pionnier II*) reproduction exacte de l'*Ibis III*, mais construit en acier sur un chantier belge.

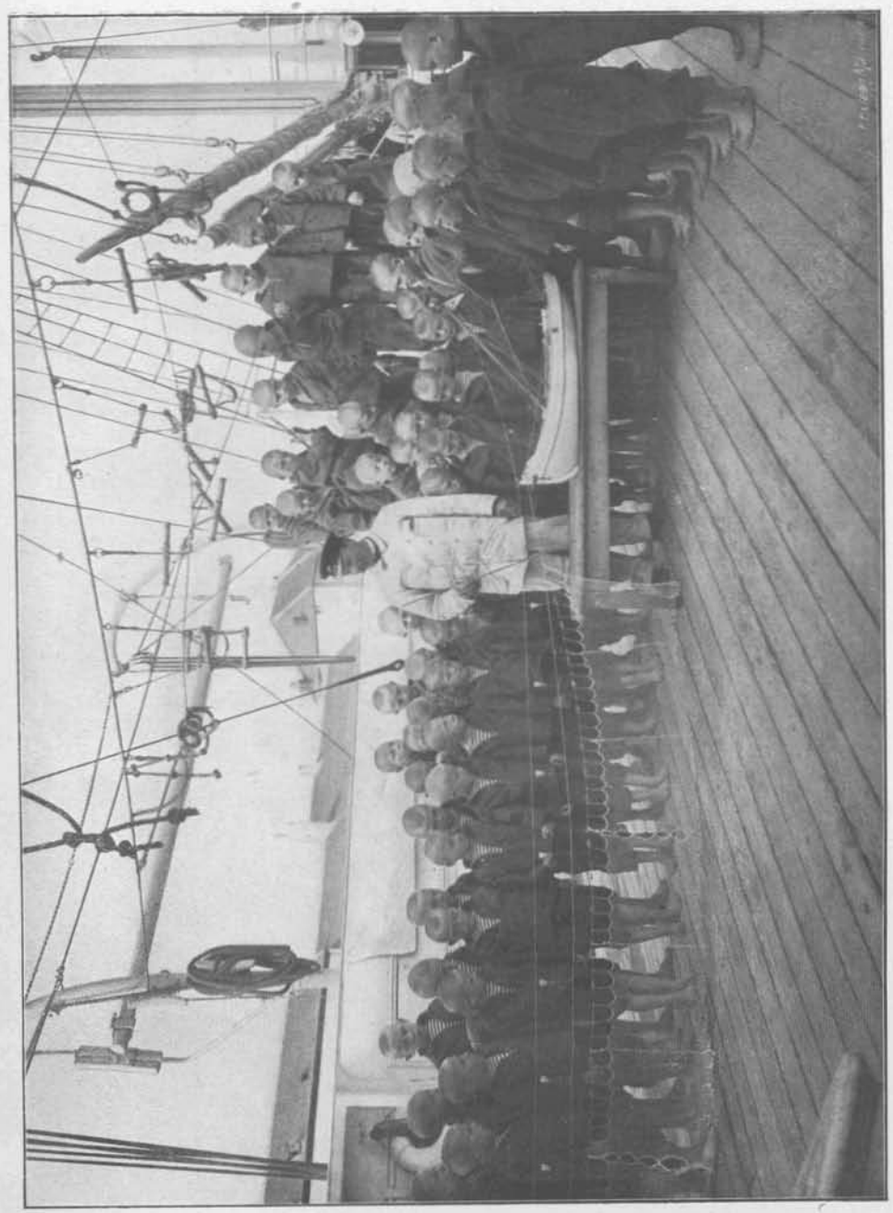
L'*Ibis V*, lancé en 1908 en Angleterre, est un vapeur de 34m60 de longueur, 6m45 de largeur et 3m70 de creux. La machine développe une force de 443 H. P. Le bateau se particularise par une voilure auxiliaire relativement importante. Comme équipage, il a un capitaine, un second, un mécanicien, deux chauffeurs, quatre marins, un cuisinier et huit mousses.

L'*Ibis VI*, bâti d'après un plan tout à fait identique, mais de construction entièrement belge.

La caractéristique générale de l'enseignement est celle qui a été prévue par l'illustre Fondateur de l'école : tout l'effort tend à donner aux enfants, par la méthode intuitive, des notions pratiques de navigation et de pêche maritimes. Nous verrons que le programme des examens officiels de mousse sert de base à l'enseignement des écoles de pêche : ce programme implique assez bien d'études théoriques; celles-ci sont complétées par un stage pratique de navigation à bord de chaloupes. La conception de l'*Ibis* est différente, elle repose principalement sur l'observation et la continuité dans la pratique professionnelle. L'enfant fait et voit tout ce qui constitue l'ensemble de son métier; les leçons théoriques ne font que consolider les notions qu'il a acquises par ses propres moyens. Tout le matériel didactique a été façonné à cette fin. Ce système qui témoigne d'un sens pédagogique sûr, s'applique particulièrement bien à l'âge des enfants adoptés par OEuvre royale.

L'instruction théorique ne comporte que 2 3/4 heures

(1) Voir p. 345.



ŒUVRE ROYALE DE L'IBIS. — ÉCOLE DES PUPILLES DE LA PÊCHE. LEÇON DE PÊCHE : LES FILETS DÉRIVANTS.

d'étude par jour ; elle se réduit aux connaissances primaires indispensables : la religion, la lecture, le style, l'arithmétique, la géographie, l'histoire nationale, la conversation française et anglaise, le chant, la navigation et le cours de Croix-rouge.

Par contre, l'instruction professionnelle, la gymnastique, les repas et les soins corporels prennent journellement 9 heures. Il y a 2 1/2 heures de récréation et 10 heures de sommeil. Les pupilles se lèvent à 7 heures pour l'arrangement des literies et les soins de toilette. A 8 heures, appel, inspection et déjeuner. Vient ensuite le nettoyage du stationnaire. Les leçons commencent à 9 heures pour se terminer vers l'heure du dîner, qui a lieu à midi. Repos de 12 1/2 à 13 1/2 heures. L'après-midi est consacrée à l'instruction pratique et théorique, avec une interruption à 4 heures pour le goûter. A 7 heures, souper ; à 8 heures, coucher.

L'enseignement religieux fait l'objet de deux leçons hebdomadaires, indépendamment des cours extraordinaires paroissiaux, pour les enfants en âge de la communion solennelle.

Un officier de l'armée donne aux enfants, deux fois par semaine, une conférence sur les droits et les devoirs envers la patrie et la famille. Les promenades à terre ont lieu trois fois par semaine ; elles se passent en jeux variés, dans les dunes de Breedene.

En dehors des précautions sanitaires méthodiques observées à bord, on s'imagine sans peine qu'un régime aussi substantiel, renforcé des bienfaits de la vie au grand air, assure aux enfants une santé physique et un développement merveilleux. C'est un plaisir de voir leurs exercices et de constater en même temps comment dans toute l'exubérance de leurs ébats enfantins, ils savent observer les règles d'une parfaite sociabilité.

Le travail manuel et professionnel comprend le matelotage, la pêche, l'enseignement pratique et théorique de la manœuvre des navires de pêche et des embarcations, les exercices prati-

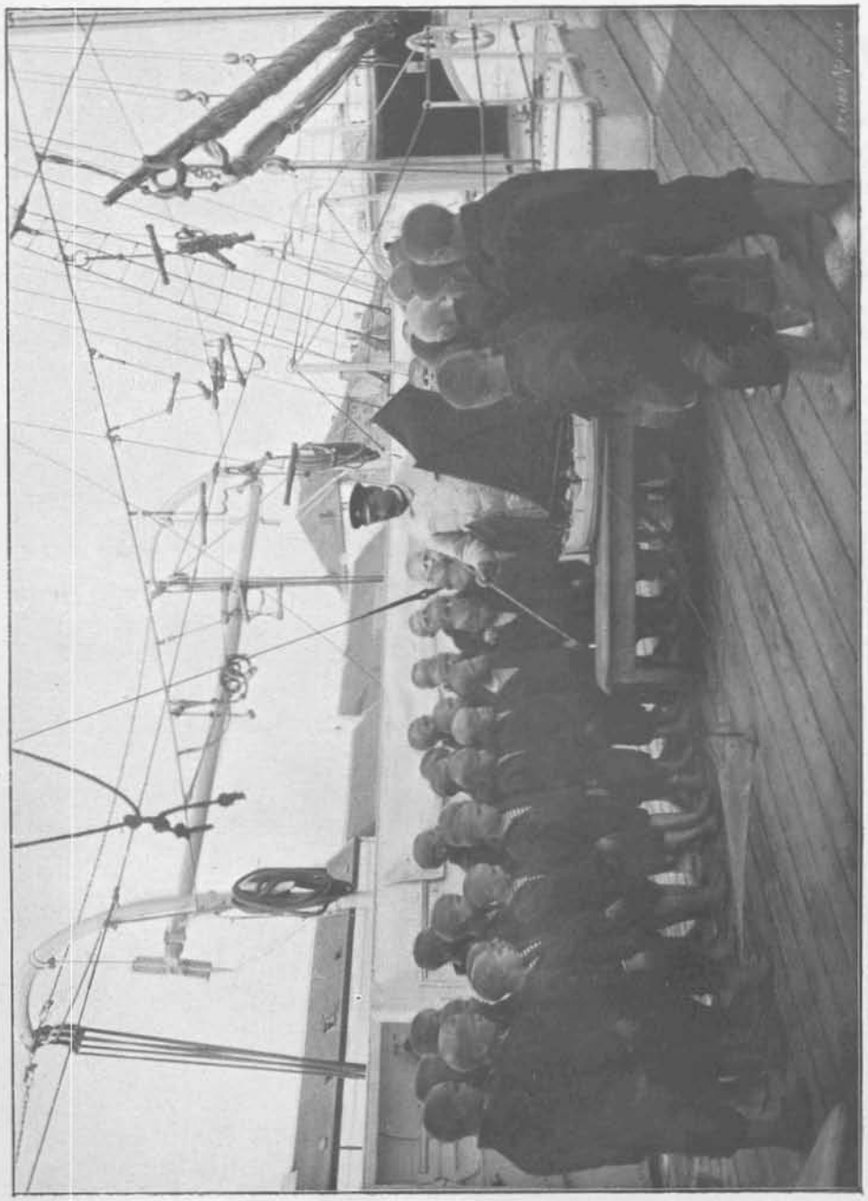
ques de charpente et de forge, le dessin, les éléments de la conduite des navires de pêche, en vue et hors de vue des côtes.

Les mousses disposent, pour l'enseignement du matelotage et de la pêche, d'un outillage très complet, composé de voiles qui sont installées dans la mâture de l'*Ibis I* et du modèle employé dans la marine marchande et la pêche; l'outillage comprend, en outre, des engins de pêche, des accessoires de manœuvre et des tableaux instructifs, composés et tracés par l'OEuvre à l'usage spécial des pupilles et gradués de façon à les préparer méthodiquement au métier de marin.

Les plus robustes sont initiés au travail du fer et du bois et suivent à cette fin, deux fois par semaine, les cours de l'école professionnelle d'Ostende, où ils apprennent à faire et à réparer les engins maritimes, à construire des accessoires divers, à forger des boulons, des écrous et d'autres pièces utiles en cas d'avaries du navire ou du moteur.

A partir de l'âge de dix à onze ans, les enfants apprennent la cuisine et la conduite du moteur auxiliaire. De onze à treize ans ou plus, ils sont embarqués sur les annexes de l'OEuvre par escouades de cinq à dix. Les premiers voyages de pêche sur l'*Ibis III* ne sont que des sorties d'entraînement et d'acclimatation à la mer. Après, le programme devient plus strict. L'instituteur du stationnaire a rédigé, à l'intention des jeunes élèves, des questionnaires sur les objets que le marin a l'occasion d'observer en mer. Ces questionnaires servent de base à des travaux écrits auxquels les mousses sont astreints en mer durant une heure par jour. On peut, par ce moyen, aiguiser le sens de l'observation si utile au navigateur. Ces leçons sont complétées par un exercice de mémoire quotidien, consistant dans la récitation d'un passage des règlements maritimes.

L'enseignement de la navigation revêt un caractère exclusivement pratique. Il porte sur quelques points seulement : la correction des routes gouvernées, la lecture et le pointage des



ŒUVRE ROYALE DE L'IBIS. — ÉCOLE DES PUPILLES DE LA PÊCHE. LEÇON DE PÊCHE : LE CHALUT.

cartes marines, les sondages et les relèvements de feux ou d'objets à terre, la détermination du point et la tenue du journal de bord. Les règlements qui ont pour objet de prévenir les abordages en mer sont enseignés au moyen du disque de Broughton et de diagrammes. Il en est de même pour l'étude des divers systèmes de balisage des ports et des chenaux.

Au cours du voyage de pêche, le capitaine ou le second, qui sont alternativement de quart, indique sommairement aux apprentis le pourquoi du procédé que l'on met en pratique pour fixer la position du navire. L'apprenti prend note de ces observations et lors de la rentrée, celles-ci sont examinées par un professeur de navigation qui les commente, signale éventuellement les lacunes ou les erreurs et refait tous les travaux de calcul et de tracé effectués en mer.

Certaines évolutions et manœuvres sont traitées de la même manière. Enfin, les professeurs donnent périodiquement une leçon de météorologie, de thermométrie et de mécanique, adaptée aux besoins du marin-pêcheur. Le fonctionnement du moteur fait l'objet d'une étude approfondie.

Après six mois de navigation régulière, le mousse reprend ses études professionnelles pendant un trimestre, à bord du stationnaire. A l'âge de treize ans environ, il a le choix entre une prolongation de service sur les navires de l'OEuvre, l'entrée à l'École des mousses de l'Etat ou — pour les orphelins de pêcheurs — sur les chaloupes de pêche belges — pour les orphelins de marins de la navigation marchande; — sur les voiliers de la Société des Entreprises maritimes à Anvers. Ensuite, après un voyage sur voilier ils peuvent, à bord d'un des paquebots de la *Red Star Line* à Anvers, être pris, en qualité cette fois de cadet, à raison de deux élèves de l'*Ibis* par navire.

En ce qui concerne le placement de ses pupilles, l'OEuvre a été amenée à modifier légèrement une partie du programme primitif.

Un service scolaire de la Caisse générale d'Épargne a été institué par les soins de la direction de l'OEuvre. Les indemnités exceptionnelles que les mousses reçoivent pour services prestés à bord des navires de pêche ou de commerce ou encore les dons faits autrement à leur bénéfice sont inscrits à cette institution en leur nom personnel.

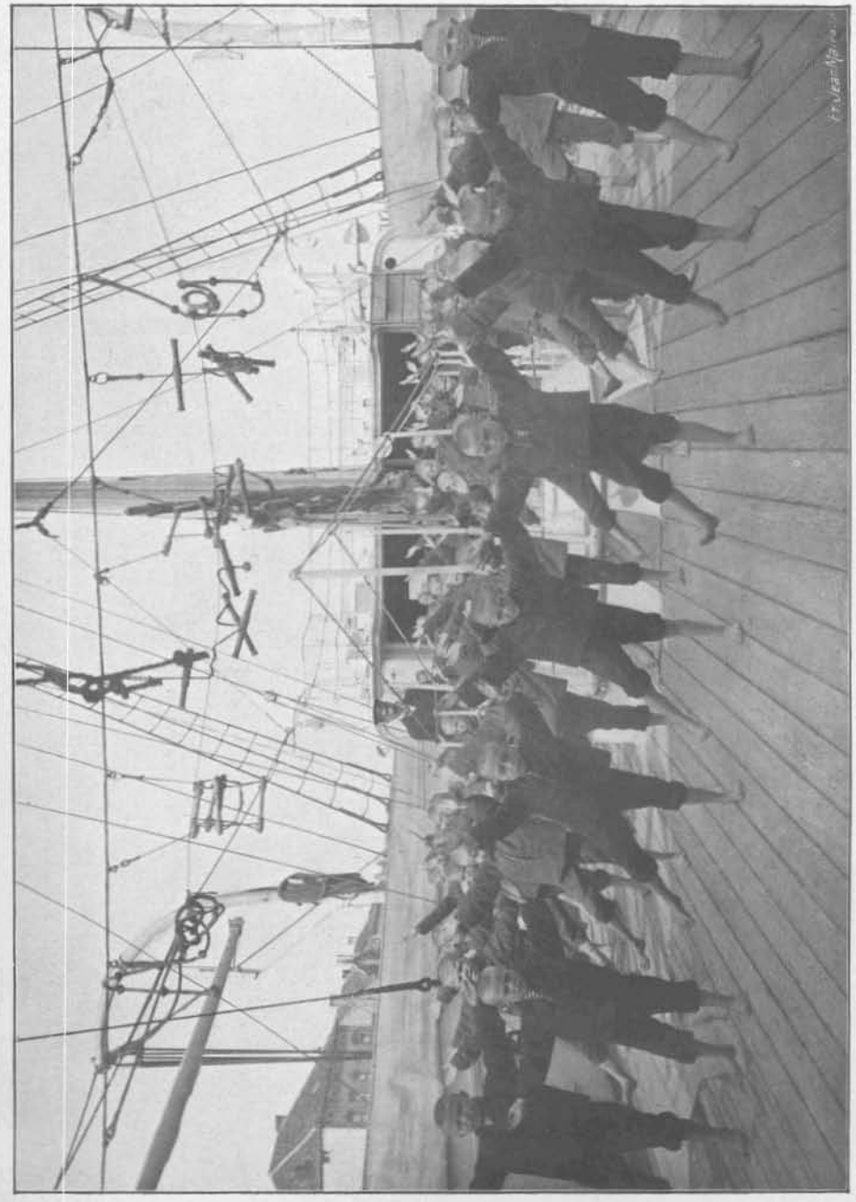
Depuis sa fondation, l'*Ibis* a fourni un total de 35 mousses naviguant à la pêche. D'autres pupilles, au nombre de 18 sont entrés dans la marine marchande (1).

Une maison de marins a été annexée au stationnaire à l'intention des anciens élèves employés sur les navires et ne possédant pas de foyer. Cette annexe est pourvue de tout ce qu'il faut pour procurer à ses jeunes pensionnaires un logement confortable, un équipement et un ravitaillement complets.

Au moment de notre visite, l'OEuvre royale de l'*Ibis* pourvoyait à l'éducation de 83 élèves et au soutien de 39 jeunes pêcheurs ou novices de la marine marchande.

On conçoit sans peine que l'OEuvre des pupilles de la pêche, créée et maintenue sans subventions officielles, entraîne des dépenses considérables. Issue d'une pensée de charité et de prévoyance, elle s'ingénie néanmoins à trouver dans ses éléments constitutifs et dans son développement, des garanties de vitalité et d'avenir permettant de maintenir intactes ses origines et son essence. Il fallait à cette fin combiner l'exploitation des annexes navigantes de telle manière que leur affectation à l'instruction professionnelle des élèves marchât de pair avec la pratique industrielle. Cette entreprise conçue d'après les principes mêmes qui avaient présidé à l'institution de l'école, ne serait-elle pas la continuation logique de cette dernière, et comme elle une constante leçon de choses non seule-

(1) *Premier rapport annuel de la Commission provinciale de pêche de la Flandre occidentale*, p. 52.



ŒUVRE ROYALE DE L'IBIS. — ÉCOLE DES PUPILLES DE LA PÊCHE. EXERCICES DE GYMNASTIQUE.

ment pour les mousses, mais aussi pour ceux que l'industrie de la pêche maritime et les progrès dont elle est susceptible intéressent à un titre quelconque? Nous ferons ressortir la signification de l'école libre de pêche d'Ostende au point de vue de l'enseignement et de l'industrialisation des produits de la pêche. L'OEuvre royale de l'*Ibis* a la même importance au point de vue du développement technique, économique et social de la pêche elle-même.

Pierre angulaire de tout l'édifice, la société coopérative l'*Ibis*, c'est-à-dire l'armement (1), fut fondée à Bruxelles le 16 mai 1908, sous le haut patronage de S. A. R. Mgr le Prince Albert de Belgique. Elle a pour objet l'amélioration de l'industrie de la pêche par le développement de l'enseignement professionnel et par la recherche et l'application des meilleurs moyens de capture, de conservation et de vente du poisson. Cette énumération embrasse tout le vaste domaine des intérêts économiques de la pêche maritime.

Le minimum du fonds social fut fixé à 500,000 francs, divisé en 100 parts de 5,000 francs. M. Harry Jungbluth, à ce moment-là lieutenant général, aide de camp de S. A. R. Mgr le Prince Albert de Belgique, contribua pour la plus large part à la fondation de la Société. Ses apports consistèrent en :

L'*Ibis III*, dandy à moteur auxiliaire de 114 tonneaux . . . . . fr.	48,800
L'*Ibis IV*, cutter à moteur auxiliaire de 15 tonneaux (depuis, naufragé et remplacé)	16,200
Une maison à Slykens, cad. sect. A, n° 353, a	10,800
Une somme de	24,200
Fr.	100,000

(1) Annexe au *Moniteur* du 5 juin 1908 (acte 3561).

D'autres souscripteurs sont intervenus à concurrence de 400,000 francs.

Le nombre des parts et celui des membres sont illimités. Chaque associé n'est tenu que pour le montant de ses parts sociales, sans solidarité ni divisibilité. A noter que des coupures de part peuvent être créées à l'intention des apprentis qui deviendront ainsi associés de l'OEuvre.

La Société est administrée par un administrateur-gérant et surveillée par un Conseil de cinq commissaires. Voici quelle est la combinaison financière qui fut jugée la plus apte pour faire face aux frais d'exploitation et à ceux de l'œuvre philanthropique dont elle est l'émanation.

Sur les bénéfices nets, déduction faite des frais généraux, charges et amortissements, il est prélevé dans l'ordre suivant :

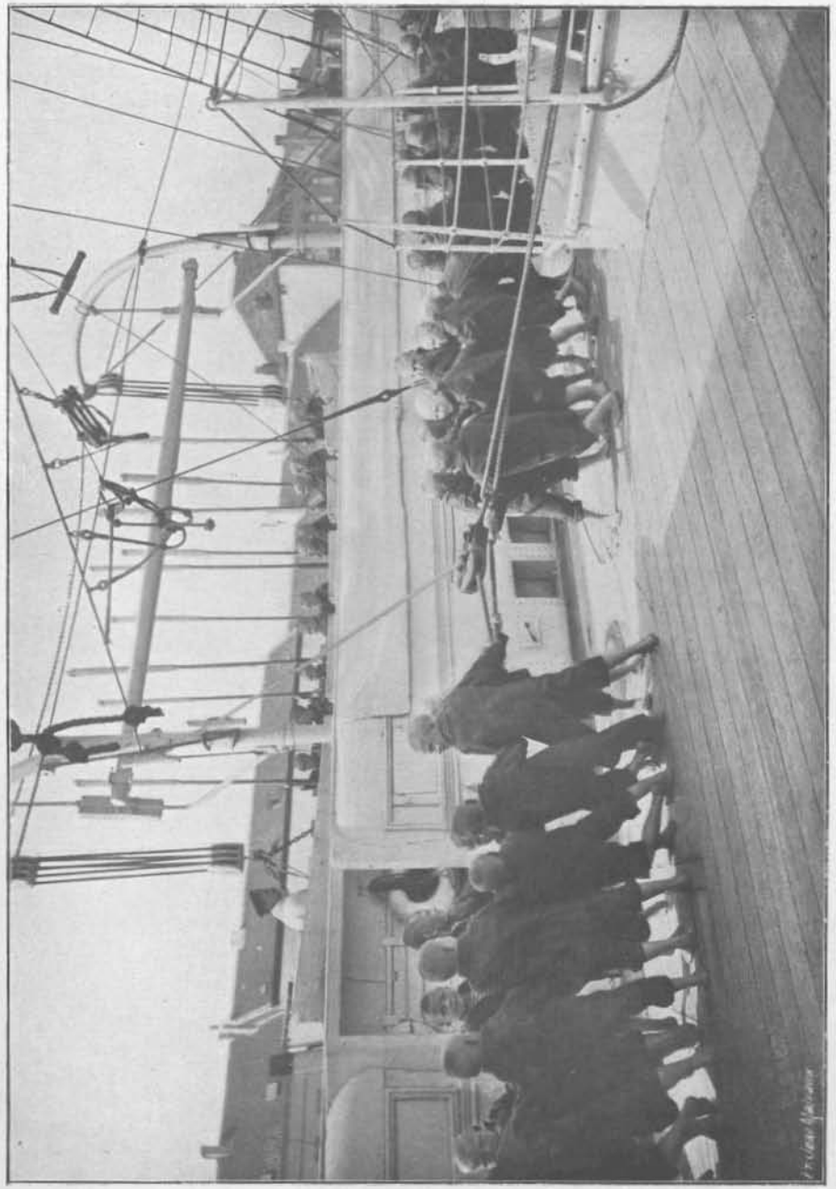
1°. 5 p. c. pour le fonds de réserve légale. Ce prélèvement cessera d'être obligatoire, lorsque cette réserve atteindra le 1/10e du fonds social ;

2°. La somme nécessaire pour rembourser, le cas échéant, les parts ou coupures de membres démissionnaires ou décédés;

3°. La somme nécessaire pour payer un intérêt ou dividende de 3 p. c.

Le surplus des bénéfices est affecté à la constitution et à l'alimentation d'un fonds de réserve extraordinaire, pouvant servir en tout ou en partie à subsidier l'école des pupilles de la pêche. Toutes les libéralités faites à la société, à quelque titre que ce soit, servent à augmenter le fonds de réserve extraordinaire.

C'est donc le fonds extraordinaire qui procure à l'école des pupilles les ressources nécessaires. Fruit du travail de la direction et des aînés de l'OEuvre, il est employé à l'éducation des petits orphelins. Cet exemple heureux d'une solidarité pratique et élevée méritait d'être mis en relief. Le complé-



ŒUVRE ROYALE DE L'IRIS. — ÉCOLE DES PUPILLES DE LA PÊCHE. MANŒUVRE DES EMBARCATIONS.

ment nécessaire de ressources est donné à l'*Ibis*, grâce à l'inépuisable charité de son Haut Protecteur.

En cas de dissolution, après apurement des charges et remboursement des parts sociales au pair de leur libération, le reliquat actif de la coopérative est abandonné à des œuvres intéressées au bien-être des marins-pêcheurs ou au développement de la pêche maritime.

M. A. Bultinck est administrateur-gérant de la Société coopérative. Le collège des commissaires se compose de MM. le baron Albert Ruzette, gouverneur honoraire de la Flandre occidentale et membre du Sénat, Louis de Hemptinne, industriel, à Gand, Charles Lejeune, courtier d'assurances, à Anvers, Paul Osterrieth, propriétaire, à Anvers, Edouard Thys, banquier, président de la Compagnie nationale des Transports maritimes.

c) SES RÉSULTATS.

Voyons sommairement comment l'*Ibis* s'attache à poursuivre par ses armements et par les autres moyens mis à sa disposition, le bien de la population pêcheuse.

Le régime instauré à bord de ses bateaux contraste vivement avec celui qui prévaut sur la plupart des bateaux de pêche. C'est une démonstration pratique de l'ordre, de la méthode et surtout de l'esprit d'observation ; la vie à bord, la direction des machines et du bateau, le travail de la pêche, sont réglés d'après des vues sociales élevées et des connaissances pratiques et nautiques complètes.

Le confort donné au personnel de l'armement à bord des annexes navigantes dépasse tout ce que les pêcheurs des voiliers flamands ont jamais pu rêver. Les navires sont dotés de cuisines et de lavatories : l'hygiène et la décence y gagnent ; le capitaine et le second ne vivent pas en commun avec leurs

matelots : l'autorité et la discipline s'en trouvent bien. Les lits sont garnis de matelas propres, bourrés de varech, de matières saines et qui offrent l'avantage de flotter en cas de naufrage. Chaque marin dispose de deux couvertures, de deux paires de draps de lit ou d'une enveloppe en toile pour matelas. La toilette journalière est obligatoire. L'équipage dispose de tables, de sièges, d'armoires pour le linge. Les vêtements de travail, dont l'odeur est caractéristique, sont exclus des dortoirs. Le logis et les cales de pêche ont suffisamment de hauteur pour que les hommes puissent y travailler debout. Les chambres à poisson sont isolées, aérées et régulièrement lavées à grande eau. Tout est propre, net, bien entretenu et spacieux.

(1) *Caisse I destinée aux petites chaloupes de 3 à 5 hommes d'équipage.*

QUANTITÉS.	DÉSIGNATION DES OBJETS.
250 gr.	Eau de Goulard.
250 »	Liniment Oléo-calcaire.
250 »	Solution de sublimé 0.10/1000.
180 »	Alcool camphré.
180 »	Potion calmante.
150 »	Vaseline boriquée.
250 »	Sulfate magnésie (sel anglais, purgatif).
20	Comprimés d'Emétique à 0.05 (vomitif).
20	Pilules de quinine à 0.10 (fièvre).
1	Flacon sel à respirer.
11	Rouleau Sparadrap anglais.
1 b.	Brique Savon sublimé.
1	Paire de ciseaux aseptiques.
1	Cuvette en fer émaillé 15 × 20.
3 × 50 gr.	Ouate hydrophile.
2 × 1 m.	Gaze boriquée.
1	Bandage à la minute.
1	Compresseur d'artères.
1/2 m.	Toile imperméable (Bilroth).
3	Attelles en fil métallique étamé 30 × 5.
1	Verre à médecine (gradué).
3	Doigts en caoutchouc rouge.
12	Epingles de sûreté.
4	Bandes de 10 centimètres.
4	» 7 »
6 b.	» 5 »
1	Bouteille vide.

Nous verrons qu'à bord de nos bateaux pêcheurs à voiles, on ne prend généralement aucune précaution pour parer aux maladies ou aux accidents qui pourraient survenir au cours des voyages. Pas le moindre médicament, aucun objet de pansement ne se trouve à bord. Dès 1906, l'*Ibis* a réagi par son exemple contre cette regrettable incurie. Chaque navire de l'armement a sa petite pharmacie portative, agencée de manière à pouvoir être transportée sans risque de bris sur d'autres chaloupes. Les pharmacies marines composées à cette fin méritent d'être analysées (1).

Caisse II pour vapeurs de pêche ou grands bateaux à moteur.

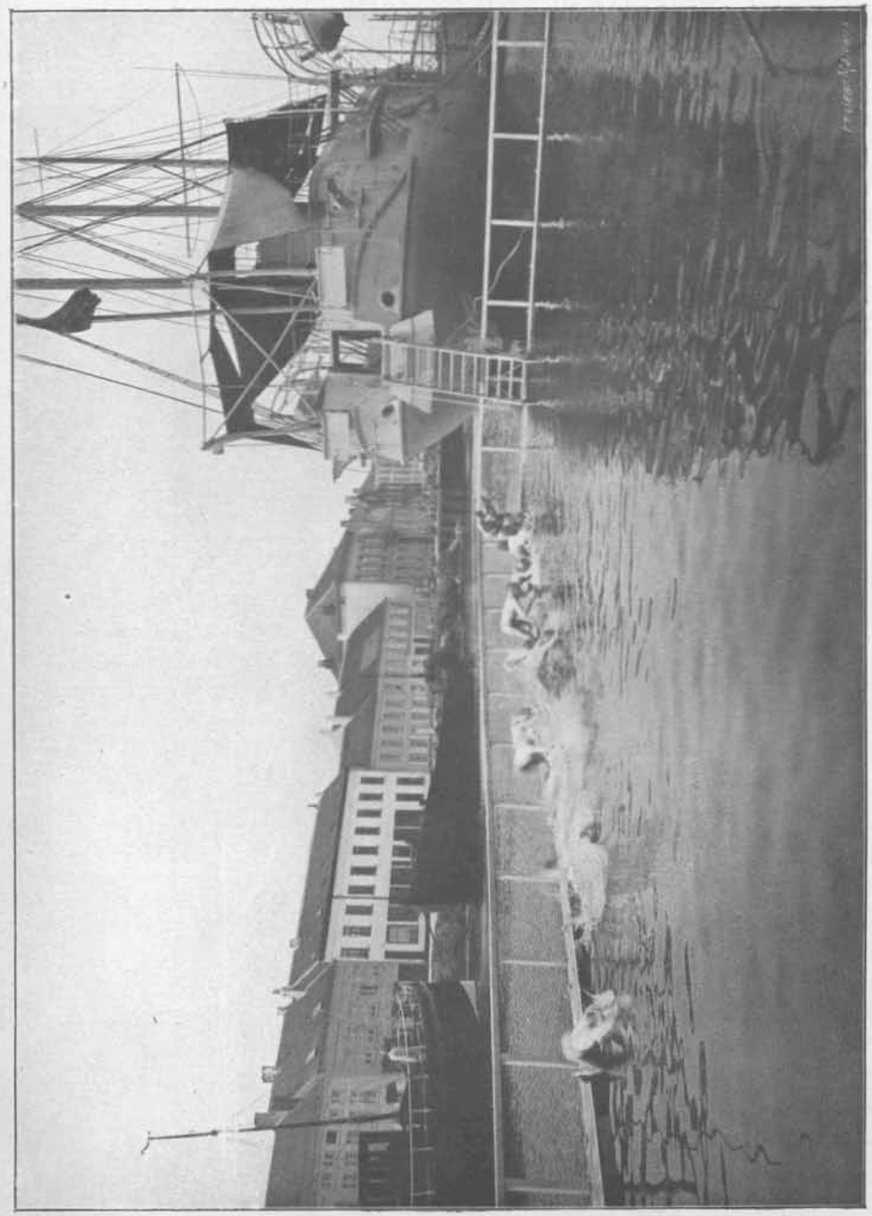
QUANTITÉS.	DÉSIGNATION DES OBJETS.
1 × 500 gr.	Eau de Goulard.
1 × 500 »	Liniment Oléo-calcaire.
2 × 500 »	Solution de sublimé 0.10/1000.
125 »	Alcool camphré.
125 »	Ether sulfurique.
125 »	Huile de ricin.
225 »	Potion calmante.
2 × 150 »	Vaseline boriquée.
20	Comprimés d'Emétique à 0.05 (vomitif).
20	Pilules de quinine à 0.10 (fièvre).
250 gr.	Sel anglais.
1	Flacon sel à respirer.
1	Trousse garnie avec divers instruments.
1	Cuvette en fer émaillé 15 × 20.
1	Compresseur d'artères.
12	Épingles de sûreté.
1	Paire de ciseaux aseptiques.
3	Attelles en fil métallique étamé 30 × 5.
1	Verre à médecine (gradué).
4 × 100 gr.	Ouate hydrophile.
3	Pansements à la minute.
5 × 1 m.	Gaze boriquée.
1 m.	Toile imperméable (Bilroth).
6	Bandes de 10 centimètres.
6	» 7 »
12	» 5 »
1	Brique Savon sublimé.
1	Rouleau Sparadrap anglais.
6	Doigts en caoutchouc rouge.
1	Bouteille vide.

Chaque navire possède à bord un jeu complet de cartes marines, tenues à jour par l'armement. Chaque homme a son corset de sauvetage placé sous l'oreiller. Les bouées en bague munies de lignes à flotteurs sont à la portée de tout le monde. Les vapeurs sont pourvus de deux embarcations de sauvetage, dont une est insubmersible, et munis de douze fusées de détresse.

Dans la pêche maritime belge règne l'usage général de laisser aux hommes le soin de pourvoir à leur alimentation; nous avons entendu plus d'une discussion sur les avantages et les inconvénients que présente cette méthode. Contentons-nous de faire remarquer que dans la marine marchande et dans la grande pêche anglaise, hollandaise et allemande, existe l'obligation ou l'usage de nourrir les hommes d'équipage aux frais de l'armement. On peut admettre, en effet, qu'il est préférable tant au point de vue de l'accord entre les membres de l'équipage, qu'au point de vue de la bonne marche du travail et du rendement de la main-d'œuvre, d'astreindre les hommes à un régime alimentaire commun aussi substantiel et aussi régulier que possible.

Une tentative de ce genre a été faite, il y a quelques années, par le directeur d'une compagnie de pêche à vapeur d'Ostende. Elle ne réussit point. L'OEuvre de l'*Ibis* a entrepris de nourrir ses pêcheurs substantiellement mais sans luxe. Le menu, qu'elle a adopté, invariable et rédigé pour dix jours, figure en note (1).

(1) *Menu des équipages des annexes de l'*Ibis.
Déjeuner : Fromage, café, pain, beurre.
Dîner : *1er jour.* — Potage aux légumes, rôti, pommes de terre.
2e jour. — Potage aux petits pois, porc étuvé, pommes de terre.
3e jour. — Soupe au bouilli, hâché, pudding, pommes de terre, légumes.
4e jour. — Carbonades, pommes de terre, pudding.
5e jour. — Soupe aux tomates, porc étuvé, oignon.
6e jour. — Oeufs, pommes de terre étuvées aux légumes, crêpes.
7e jour. — Soupe aux petits pois, lard salé, pommes de terre.
8e jour. — Boulettes au poisson, sauce au vinaigre.
9e jour. — Soupe aux tomates, poisson, pommes de terre.
10e jour. — Soupe verte, poisson, pommes de terre.



ŒUVRE ROYALE DE L'IBIS. — ÉCOLE DES PUPILLES DE LA PÊCHE. EXERCICE DE NATATION.

Ce menu coûte par homme et par jour de 70 à 75 centimes. Il est interdit de prendre les repas autrement qu'en commun; tout ce qui n'est pas consommé est utilisé à la cuisine. L'approvisionnement des vivres est contrôlé à l'aide de listes spéciales pour chaque voyage. L'eau potable est filtrée; l'embarquement de boissons fortes est puni du renvoi.

C'est dans l'organisation technique de ses annexes que l'*Ibis* a réalisé une œuvre remarquable. Nous verrons le laisser-aller et les abus qui règnent à Ostende dans certains armements à voiles. Le système comptable en usage à bord de l'*Ibis* enserre dans ses mailles et tend à placer sous les yeux de la direction toutes les parties et toutes les phases de la gestion économique et nautique du bâtiment. Il ne laisse place ni au vol, ni au coulage, ni à l'irrégularité. Au bout de quelques jours, l'incurie de l'équipage se traduirait en chiffres dont la signification n'échapperait pas à une autorité attentive.

Le patron intervient directement dans la comptabilité de sa chaloupe; il sait ce qu'il gagne, il connaît aussi ce qu'il consomme. Il lui incombe de remplir les formules *ad hoc* dressées par la direction.

*Menu des équipages des annexes de l'*Ibis *(suite).*

Souper : *1er jour.* — Hareng, thé.
2e jour. Id.
3e jour. — Petit poisson, thé.
4e jour. Id.
5e jour. Id.
6e jour. Id.
7e jour. Id.
8e jour. Id.
9e jour. Id.
10e jour. Id.

Equipage : 5 hommes, 6 mousses. (3 mousses comptent pour 2 hommes, donc 9 hommes.)

Montant des rations d'hommes : Pommes de terre, 1 kilogramme par jour.
Pain ou biscuit, 750 grammes (*).
Viande, 300 grammes (*).
Oeufs, 2 pièces.
Hareng, 1 pièce.

(*) N'est fourni aux marins qu'à bord des bateaux mixtes de l'Œuvre.

Voyons d'abord le contrôle de la pêche : le poisson doit être compté, lors du débarquement, par un préposé de l'armement et le résultat de l'opération est consigné dans un relevé des captures. Les fuites dont on se plaint souvent sont ainsi rendues beaucoup plus difficiles ; les hommes sont mis au courant des résultats donnés par leur chaloupe ; ils s'y intéressent et perdent ainsi toute occasion d'abandonner leur confiance en l'armement.

Dans presque tous les armements à voiles du littoral, le salaire consiste en une part du produit ; il ne comprend aucun élément fixe. Au contraire, le gain des matelots du bateau à moteur de l'*Ibis* se compose d'une partie fixe : 20 francs par semaine pour le matelot et 25 francs pour le patron ; la ménagère peut s'en réserver la perception. Chaque homme a droit, en plus, à une part de pêche qui est de 5 p. c. pour les matelots, 6 p. c. pour le second et 10 p. c. pour le capitaine. Ces pourcentages sont calculés sur le revenu brut après déduction des frais de minque, du pétrole et de l'huile consommés par la machine. Cette dernière retenue s'impose pour engager le personnel à faire un usage judicieux du moteur. Donc point de multiples déductions plus ou moins discutables, sous prétexte de coassociation des pêcheurs à la bonne gestion de l'entreprise ; tout est laissé à l'appréciation d'une direction confiante dans sa perspicacité et dans la force de sa discipline. Le payement se fait tous les mois, suivant un état indiquant tous les éléments du calcul, qui est dressé par le capitaine d'armement et émargé pour acquit par les intéressés. Ce mode de liquidation, qui permet à chacun de vérifier rapidement le calcul de sa part, se rapproche de celui que la législation maritime prescrit en Angleterre.

Quant au mode de rémunération des équipages des vapeurs, il correspond à celui qui est en usage dans tous les armements analogues.

Les rapports de mer dressés par les patrons des bateaux mixtes mentionnent l'approvision de combustible, le nombre d'heures de marche du moteur pour le voyage, la pêche et le halage du filet ainsi que la consommation de combustible et d'huile lubrifiante. Il indique jour par jour la situation du bateau, la direction et la force du vent, l'état de la mer et du baromètre, la température de l'air et de l'eau. Il spécifie les produits de la pêche et les observations auxquelles le voyage, les installations du bord, la santé et la conduite des mousses donnent lieu. La marche de la machine fait l'objet d'un rapport spécial de la part des mécaniciens des steamers. En un mot, on sent qu'une autorité en éveil doit animer tous les rouages de l'entreprise, suivre les péripéties de chaque voyage et que la synthèse méthodique de ses observations doit donner des principes directeurs aussi sûrs que possible.

L'*Ibis* ne se borne pas à cette action intrinsèque : il se préoccupe, en outre, de développer la sphère de travail de nos armements à la pêche. Nous avons décrit ailleurs le déclin et l'état actuel de la grande pêche du hareng en Belgique. En 1907, la firme Carbonez et Billiau entreprit de restaurer à Nieuport cette antique industrie flamande. Ses efforts, énergiquement soutenus jusqu'à nos jours, ne pouvaient échapper à l'attention d'un organisme qui s'était imposé la mission de rénover notre industrie de la pêche. Il s'agissait de prouver que, dans les conditions économiques actuelles, la grande pêche au hareng est encore viable en Belgique ; d'attirer l'attention publique sur la signification des résultats obtenus et de stimuler ainsi les initiatives qui se manifestaient en faveur de cette industrie. OEuvre d'apostolat et d'enseignement, l'*Ibis* ne pouvait s'engager dans les complications d'une entreprise industrielle. Le *Pionnier II*, haranguier qu'il lança l'année même de sa fondation, sous les auspices de son royal fondateur, était un bateau d'expérimentation au même titre que

l'*Ibis III* dont il était d'ailleurs la reproduction, avec cette différence toutefois qu'il fut construit en acier, afin de servir de démonstration pratique des avantages résultant de l'emploi du métal dans la construction des bateaux mixtes de pêche de moyen tonnage.

Le *Pionnier* a fait deux campagnes de pêche: l'une en 1909 a rapporté 23,719 francs et la suivante, en 1910, a produit 17,200 francs, soit un total de 40,919 francs. En dépit d'installations notoirement insuffisantes, une des principales sociétés de pêche ostendaises a repris pour son compte et dans un but commercial les tentatives de l'*Ibis*, dont elle continue à employer les apprentis.

Complétant le cycle des intérêts qu'il a pris pour tâche de défendre et de promouvoir, l'*Ibis* a tenté au mois de septembre 1908 des essais de vente directe à la minque d'Anvers. De plus, il a fait procéder à une enquête méthodique et complète sur la situation de notre commerce de poisson. S'inspirant de cette vérité élémentaire que le poisson est capturé pour être vendu et consommé, l'OEuvre a voulu se rendre compte de l'état de la concurrence internationale sur nos marchés, des moyens de faire pénétrer le poisson belge sur les marchés belges et ainsi contribuer, par une propagande appropriée, au développement de la consommation du poisson de mer dans les milieux agricoles et industriels. La constitution de la Commission provinciale de pêche maritime de la Flandre occidentale, réalisée en 1912, par le Gouverneur de cette province, a sa cause médiate dans les conclusions de cette enquête.

L'œuvre royale de l'*Ibis* et ses initiatives diverses n'ont pas toujours été comprises par ceux qu'elles intéressent; pouvait-il en être autrement dans un milieu où les traditions professionnelles, avec tout ce qu'elles contiennent de bon et de mauvais, sont si profondément enracinées? Les résultats d'une action aussi radicalement opposée à tant de conceptions basées sur

des pratiques séculaires ne s'imposent qu'à la longue par la force de leur rayonnement et par l'évolution des intérêts qu'ils pourraient contrarier. D'ailleurs, l'esprit qui caractérise la direction de l'*Ibis* n'est pas le lot commun des hommes; il n'est pas possible, dès lors, qu'il se généralise immédiatement dans les armements, mais il est évident que la conception pédagogique de l'école des pupilles, la gestion économique et nautique de ses annexes, les habitudes de correction inculquées aux élèves et au personnel, l'ampleur de vues qui préside à la réalisation du programme de la coopérative de pêche, constituent des moyens d'action efficaces et méritent un ample tribut d'éloges.

L'*Ibis* est une institution puissante et féconde, une œuvre dont le nom brillera dans l'histoire des plus remarquables efforts accomplis en Belgique pour la rénovation de la pêche maritime belge.

Aussi, nous associons-nous, sans réserve, aux encouragements et aux vœux que lui adressait son royal fondateur à la fin de son discours inaugural :

« L'OEuvre de l'*Ibis* a répondu à une nécessité, sa vitalité le prouve d'ailleurs et vous serez tous d'accord avec moi pour désirer que, dans l'avenir, elle s'affirme davantage encore et soit la pépinière de marins d'élite. »

Protégée et dirigée comme elle l'est, l'avenir de l'OEuvre royale et son succès paraissent être assurés; par ailleurs, cette appréciation est corroborée par l'attention que les pays maritimes prêtent à l'initiative hardie que nous venons de décrire dans ses grandes lignes.

C) *Les Ecoles professionnelles de pêche.*

a) L'École communale d'Ostende.

La question de l'instruction professionnelle est une des plus importantes que l'on puisse agiter à propos de la pêche, car à cette question se rattache celle du recrutement des pêcheurs (1).

Au moment où la section de pêche de la Chambre de commerce d'Ostende publiait ces lignes, la situation était franchement lamentable. L'école des mousses, le seul établissement d'instruction professionnelle de la pêche existant alors, avait donné des résultats peu appréciables, et l'enseignement primaire était négligé. Le jeune pêcheur abandonnait généralement l'école après l'époque de sa première communion.

Ecolier, son père l'emmenait parfois avec lui pour l'habituer à la mer, puis, une fois la première communion accomplie, c'est-à-dire vers dix à onze ans, l'enfant était définitivement embarqué et oubliait peu à peu toutes les notions acquises à l'école; celle-ci, d'ailleurs, ne lui avait rien appris au sujet de son futur métier.

Cet embarquement précoce était considéré comme une nécessité. N'était-il pas à craindre, en effet, qu'en obligeant l'enfant à fréquenter l'école jusqu'à l'âge de treize ou quatorze ans, on ne l'amenât à renoncer à la carrière maritime? Car, bien avant cet âge, il préférait quitter l'école pour prendre la mer; plus âgé, il choisirait plus souvent une autre carrière.

Ces idées et ces tendances conduisaient fatalement à l'éclosion d'une race de pêcheurs dépourvus d'instruction et d'éducation (2) et d'une valeur professionnelle relative.

(1) *Chambre de commerce d'Ostende.* Rapport 1881, pp. 86-90.
(2) *Chambre de commerce d'Ostende.* Rapport 1881. *Ibid.*

Même les pêcheurs soi-disant formés n'avaient souvent que des connaissances fort élémentaires de leur métier. La lecture des cartes marines était pour eux un problème compliqué et leur ignorance pouvait les amener à pêcher dans des eaux peu favorables ou sur des fonds hérissés d'obstacles, ce qui les exposait à la perte de leurs chaluts; d'autre part, les travaux

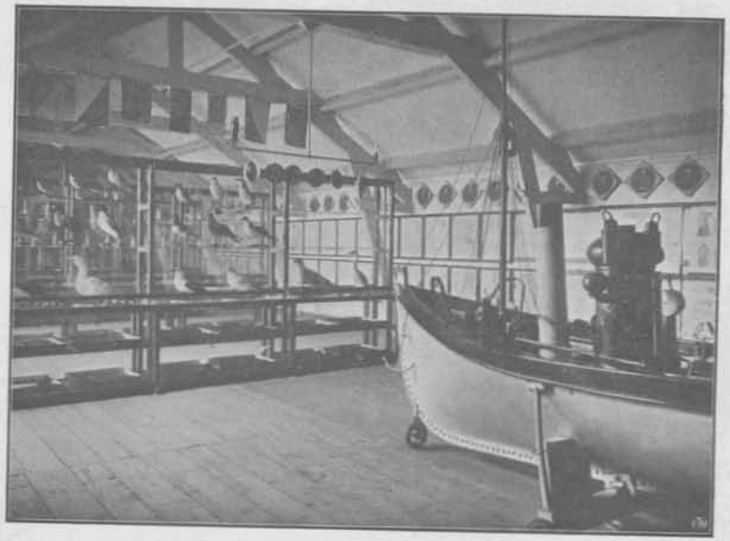


FIG. 3. — ÉCOLE COMMUNALE D'OSTENDE. LE MUSÉE.

manuels de voilures, de cordages, d'épissures, de filets, etc., n'étaient de la compétence que de quelques privilégiés et laissaient en général à désirer, par suite d'un apprentissage aussi incomplet (1).

Ce funeste état de choses et le moyen d'y remédier préoccupèrent tout naturellement d'abord les intéressés. Si l'on veut exiger des jeunes pêcheurs certaines conditions d'instruction,

(1) Cf. *Rapport sur l'enseignement industriel et professionnel en Belgique*, 1884 à 1896. Bruxelles, 1897, p. 161.

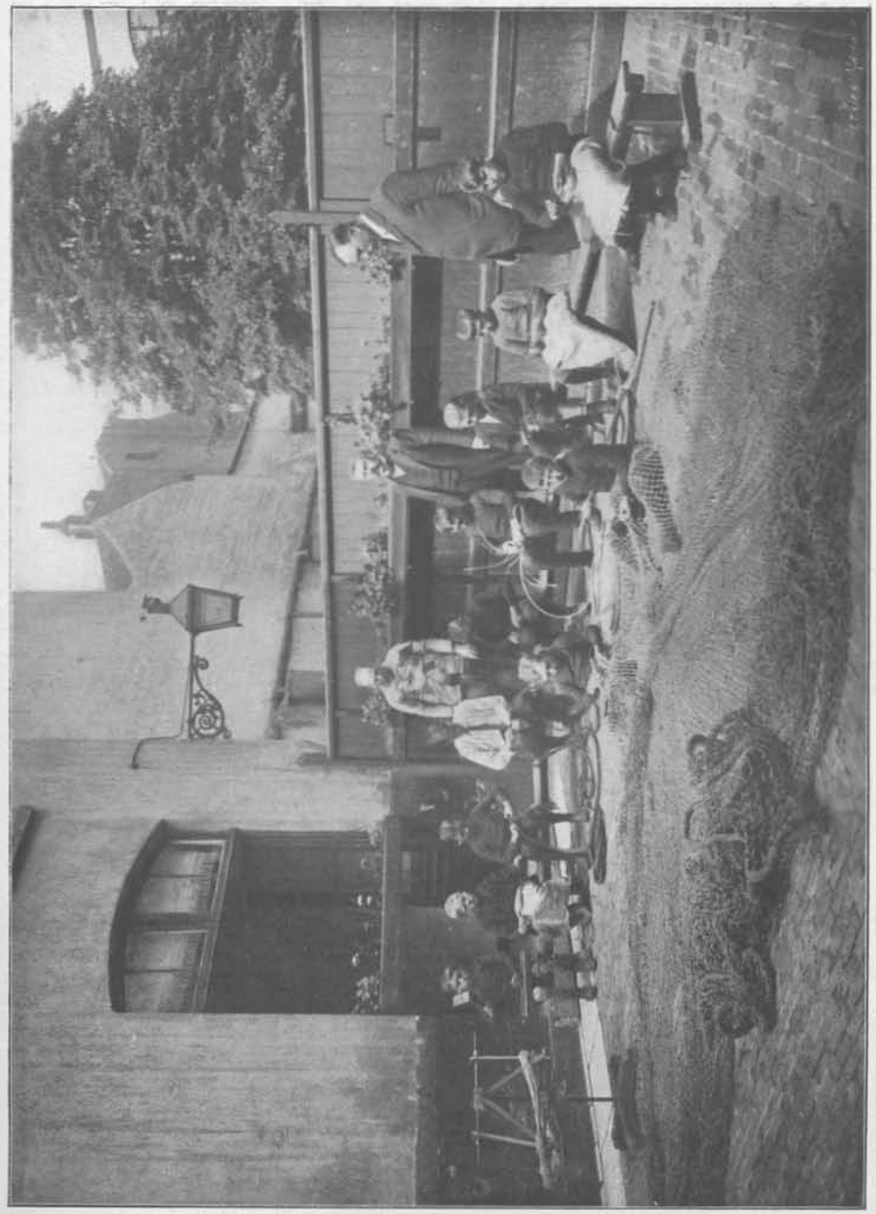
conclut le rapport prérappelé de la Chambre de commerce d'Ostende, il est indispensable de commencer par leur inculquer ces notions tout en conservant et en développant chez eux le goût pour la mer.

Les écoles de pêche allaient bientôt naître de cette idée, qui se développa et se précisa à mesure que l'insuffisance de l'école des mousses devint plus manifeste. En dehors de l'admission des jeunes gens à bord du garde-pêche, il fallait créer des cours pratiques pour les autres enfants fréquentant les écoles primaires, afin d'inculquer à ceux-ci des notions élémentaires sur l'état de marin et développer ainsi chez eux le goût de la mer (1).

Ce fut la ville d'Ostende qui, en 1886, mit la main à l'œuvre et, dans une de ses écoles primaires gratuites, organisa la première école de pêche. Le 13 mars 1887, l'innovation était annoncée en ces termes aux armateurs, à l'occasion des premiers examens de fin d'année scolaire :

« Convaincus qu'une instruction donnée aux pêcheurs, plus soignée et plus appropriée à leurs besoins, pourrait puissamment contribuer au développement de la pêche, nous avons organisé à l'école primaire gratuite n° 1 un cours spécialement destiné aux jeunes pêcheurs. En sus de la lecture, du calcul, en un mot de ce qui fait le programme des écoles primaires, on leur enseignera les éléments de la navigation, la lecture des cartes marines, les ouvrages manuels dont ils auront besoin dans leur carrière et, de plus, on leur donnera quelques notions de langue anglaise, qu'on peut appeler la langue maritime universelle. Pour que ce cours produise tous ses effets, il faut que les armateurs, les patrons et les anciens patrons se joignent à nous pour appuyer nos efforts. Nous n'avons pas cru pouvoir demander ce concours avant d'avoir fait voir, de notre côté,

(1) *Chambre de commerce d'Ostende.* Rapport 1881, pp. 44-45.



ÉCOLE COMMUNALE DE PÊCHE A OSTENDE — LEÇON DE RÉPARATION DE FILETS

l'utilité pratique de notre projet. Pour y arriver et convaincre tout le monde, nous avons estimé qu'un examen public, à faire subir par les élèves qui quitteront l'école aux Pâques, serait le mode le plus certain de faire voir à tout le monde où nous voulons en venir et quel est, jusqu'à présent, le but atteint. Cet examen aura lieu, mercredi prochain, 6 avril, à 2 1/2 heures de relevée, dans une des salles de l'école industrielle, rue des Bateliers.

» Nous serions heureux, Messieurs, de voir encourager nos efforts par votre présence, et nous vous prions de vouloir bien communiquer la présente aux membres de votre association en engageant spécialement ceux qui s'occupent de la pêche à apporter leur concours à l'œuvre que nous avons entreprise (1). »

Au début, l'école communale d'Ostende n'était cependant pas un établissement d'instruction professionnelle, dans le sens complet et technique du mot. Une communication ministérielle, en date du 31 octobre 1890, contient relativement à ce point les constatations suivantes :

« J'ai fait inspecter les cours spéciaux organisés par la ville d'Ostende pour préparer les jeunes gens à la profession de pêcheur. Il résulte des renseignements qui me sont fournis qu'il s'agit non d'une école professionnelle, ayant des cours théoriques et pratiques, mais d'un enseignement comprenant les connaissances théoriques propres au métier de pêcheur. Les exercices pratiques ne sont guère développés et ne se font que d'après des modèles en miniature. Néanmoins, je suis d'avis que ces cours préparatoires ont une réelle utilité et qu'il convient de les encourager.

» Au point du vue des subsides, je range ces cours dans la catégorie des classes ménagères, en faveur desquelles la quotité

(1) *Annales parlementaires*, Sénat, 1887, p. 40.

d'intervention de l'Etat est fixée à un tiers des dépenses ordinaires .»

L'école communale d'Ostende sut néanmoins se développer rapidement. Déjà, en 1890, elle possédait quatre sections. Les

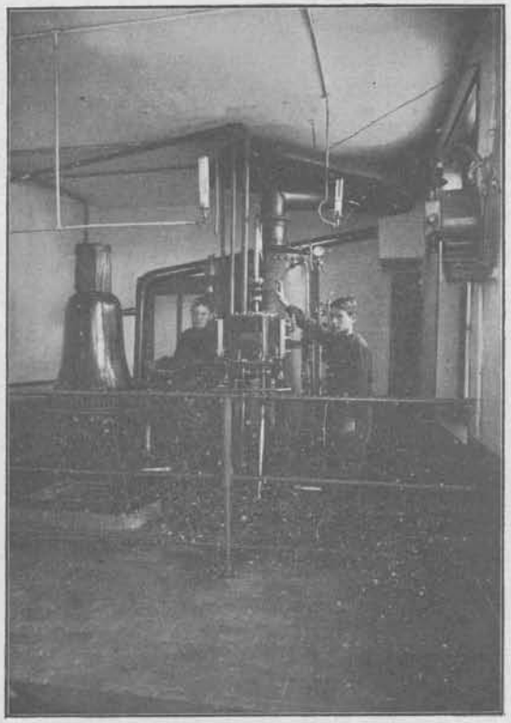
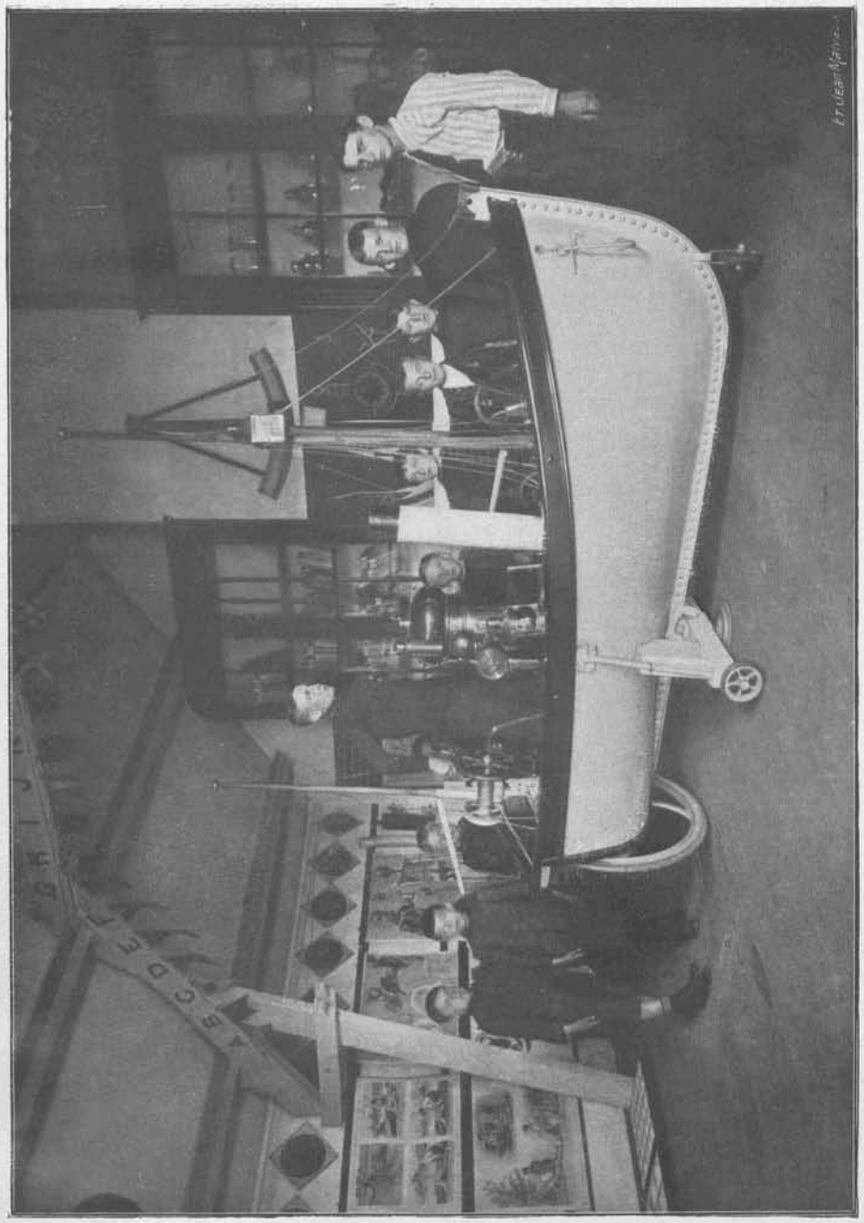


FIG. 4. — ÉCOLE COMMUNALE DE PÊCHE, OSTENDE. LE DONKEY.

élèves de la 1re et de la 2e année suivaient, pour les branches obligatoires, le programme général de l'enseignement primaire; pour le reste, les instituteurs adaptaient et spécialisaient leurs cours en vue du programme de la 3e et de la 4e année.

Un programme spécial, élaboré pour les deux dernières



ÉCOLE COMMUNALE DE PÊCHE A OSTENDE. — LEÇON DE MANŒUVRE.

années d'études, visait exclusivement à l'enseignement de la construction navale, de la navigation, de la législation en tant qu'elle concerne la pêche maritime; celle-ci et les travaux manuels y avaient une part considérable.

L'établissement prit un nouvel essor en 1899; les classes de pêche, jusque-là annexées à une école primaire, furent érigées en école de pêche. Un manœuvrier et un ouvrier voilier y furent attachés et, sur un nouveau rapport d'inspection, le Gouvernement alloua, à partir de cette même année, à la ville d'Ostende un subside complet (1).

Grâce à une direction dévouée et aux efforts de l'Administration communale d'Ostende, les installations de l'école communale de pêche furent améliorées progressivement; le matériel didactique des deux classes professionnelles fut complété et mis à la hauteur des derniers perfectionnements. Les cours sont gratuits et se donnent tous les jours, sauf le dimanche et le jeudi après-midi, de 8 1/4 à 11 3/4 heures et de 14 à 16 1/2 heures; ils portent sur toutes les connaissances requises pour se présenter avec succès aux examens prescrits en vue de l'obtention des bourses d'apprentissage ou du diplôme de patron pêcheur. Notons toutefois que l'horaire des leçons, tel qu'il est fixé, ne permet guère aux mousses et aux pêcheurs embarqués, qui se préparent à subir ces épreuves, de profiter de l'enseignement donné à l'école communale. Ce point présente d'ailleurs des difficultés spéciales à Ostende, où les rentrées des chaloupes sont plus irrégulières qu'ailleurs. Un cours de treuil à vapeur est donné aux élèves de la dernière année.

L'année scolaire commence le 1er octobre et finit vers le

(1) *Rapport sur l'administration et la situation de la ville d'Ostende*, 1899, p. 125.

15 août; elle comprend environ quarante et une semaines de cours (1).

(1) **Plan des études *.**

NOMENCLATURE des BRANCHES ENSEIGNÉES.	NOMBRE D'HEURES DE COURS PAR ANNÉE SCOLAIRE.		
	1re année d'études.	2me année d'études.	TOTAL.
A. — Cours théoriques.			
SEMAINE.			
I. *Enseignement général.*			
1. Flamand	287	143 1/2	430 1/2
2. Français	225 1/2	112 3/4	338 1/4
3. Arithmétique	153 3/4	153 3/4	307 1/2
4. Géographie	41	41	82
5. Anglais	—	61 1/2	61 1/2
6. Hygiène	41	20 1/2	61 1/2
7. Notions d'économie sociale.	123	102 1/2	225 1/2
II. *Enseignement professionnel.*			
1. Navigation	41	82	123
2. Construction navale	20 1/2	30 3/4	51 1/2
3. Pêche	41	82	123
4. Notions de droit maritime	20 1/2	20 1/2	41
5. Entretien et conduite de la machine à vapeur (Donkey)	—	41	41
B. — Cours manuels.			
1. Confection de nœuds, épissures, confection et entretien des filets	61 1/2	205	266 1/2
2. Gymnastique et natation	41	41	82
CHIFFRES TOTAUX.	1,096 3/4	1,137 3/4	2,234 1/2

* Extrait du *Rapport sur l'enseignement technique et professionnel*, 1912.



ÉCOLE LIBRE DE PÊCHE A OSTENDE. — LEÇON DE RÉPARATION DE VOILURES.

De 1904 à 1912 inclus, l'école a fourni 63 mousses diplômés.

Les collections du musée d'histoire naturelle se complètent d'année en année. Une caisse d'épargne scolaire fonctionne depuis 1903; malheureusement, cette institution, comme beaucoup d'œuvres de prévoyance fondées au profit de la pêche maritime, n'a pas une destinée très prospère. Ce sont les parents et non les élèves qui épargnent; les sommes versées en sont la preuve évidente. Les versements, très modiques, se font presque exclusivement en vue de la première communion et cessent pour beaucoup d'élèves aussitôt après (1).

b) L'École libre de pêche d'Ostende.

Le 20 juillet 1888, le Conseil provincial de la Flandre occidentale, joignant ses efforts à ceux des armateurs à la pêche et de la ville d'Ostende, émit un vœu en faveur du développe-

Le tableau ci-dessous permet de se rendre compte de l'importance de l'école communale **.

PERSONNEL ENSEIGNANT et ÉLÈVES.	1901-1902	1902-1903	1903-1904	1904-1905	1905-1906	1906-1907	1907-1908	1908-1909	1909-1910
A. — Personnel enseignant.									
Nombre de professeurs, directeur compris	4	4	4	4	4	4	4	4	4
B. — Élèves									
Nombre total d'élèves inscrits, tous écoliers ou fils de pêcheurs et âgés de moins de 14 ans . .	53	65	62	73	66	55	55	66	56
Nombre total d'élèves présents fin d'année scolaire	40	49	46	51	56	54	49	52	49

** *Ibid.*— En 1910-11 et 1911-12, le nombre d'élèves fut respectivement de 40 et 38.

(1) *Rapport sur l'administration et la situation de la ville d'Ostende*, 1906, p. 44.

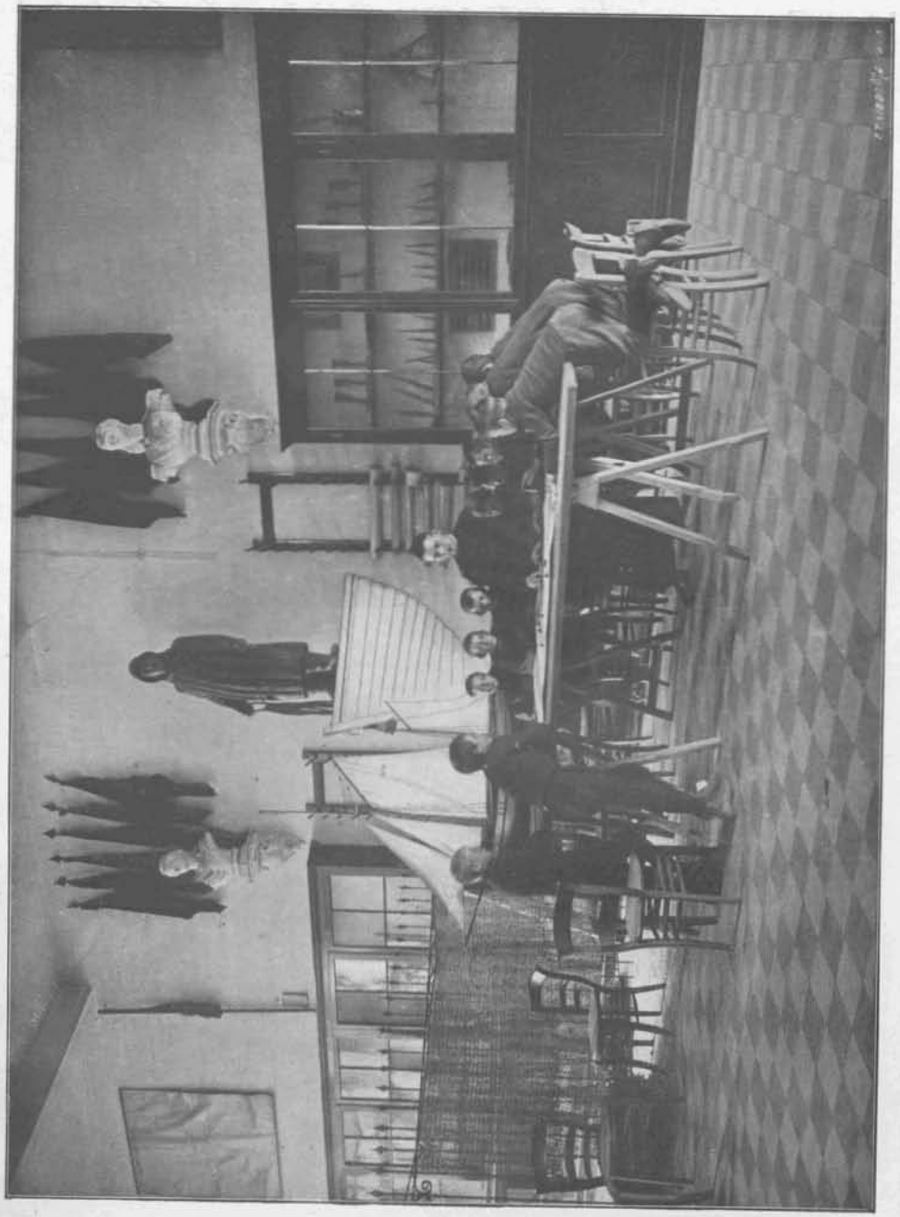
ment de l'enseignement professionnel de la pêche maritime.

M. l'abbé Pype, aumônier de la marine à Ostende, profita de ces circonstances favorables Doué d'un esprit pratique, marin expérimenté, il connaissait à fond le pêcheur de nos



FIG. 5. — ÉCOLE LIBRE DE PÊCHE A OSTENDE.
LEÇON DE MATELOTAGE.

côtes, avec ses qualités et ses défauts, ses aspirations et ses besoins; il pouvait ainsi mieux que personne étudier le mal et la manière de l'enrayer. Convaincu que l'origine même de la crise résidait dans le manque d'instruction technique des



ÉCOLE LIBRE DE PÊCHE A OSTENDE. — LECTURES DE CARTES MARINES.

pêcheurs, il résolut de créer des écoles de pêche proprement dites (1).

Un premier établissement fut ouvert par M. Pype à Ostende, en 1888. Dans une communication datée du 7 novembre 1890, le département de l'Industrie s'exprime à ce sujet comme suit :

« L'école fondée par M. Pype, aumônier de la marine, est une institution qui a un caractère professionnel nettement défini. Son organisation comporte des cours théoriques et pratiques. Les exercices d'apprentissage se font dans des conditions normales au moyen d'appareils et d'engins de formes et de dimensions usuelles.

» J'applaudis à la création de cet établissement et je consens à lui allouer provisoirement et à titre d'essai un subside équivalent aux deux cinquièmes des dépenses ordinaires. »

Le cours succinct de navigation organisé à cette école tendait donc dès le début à donner aux élèves de l'établissement des notions pratiques sur la Mer du Nord avec ses côtes, feux, bouées, profondeurs et fonds marins; la lecture des cartes marines, les courses et les distances, les lois et les règlements des feux et les règles de route. On enseignait aussi les premiers soins à donner aux malades à bord ou en cas d'accident, l'emploi de l'octant, la détermination de la latitude par la hauteur méridienne. D'autre part, des leçons de manœuvre s'appliquaient à la boussole et ses variations; à la déviation, la dérive de la chaloupe, le loch, sa division et son emploi, la sonde; à l'entretien, au gréage et au dégréage de la chaloupe; les épissures et les nœuds; à la confection et la réparation des filets, la réparation des voiles; bref à toutes les connaissances théoriques et pratiques utiles à la profession du marin-pêcheur.

L'enseignement élémentaire du treuil à vapeur fut institué dès 1891 et celui du moteur auxiliaire à explosion dès 1906,

(1) *Rapport sur l'enseignement technique et professionnel*, 1897, p. 160.

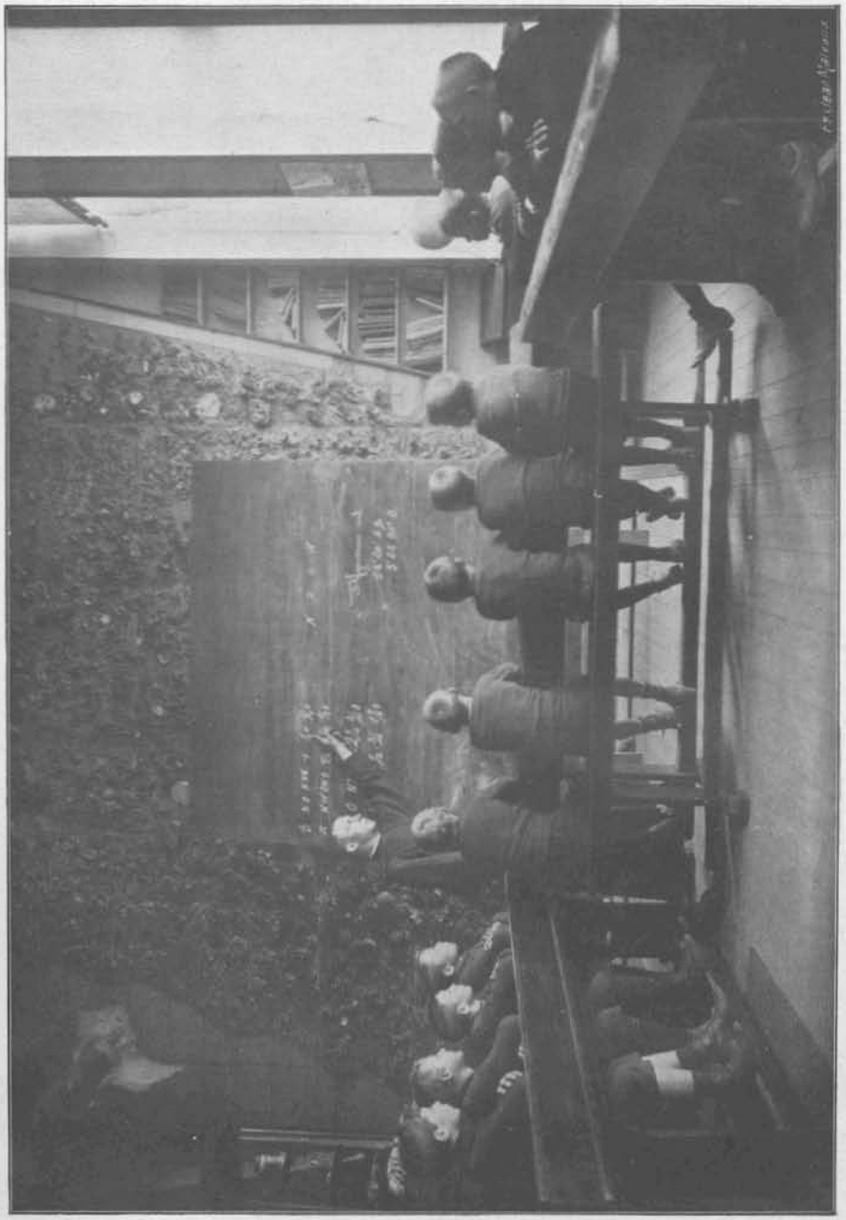
aussitôt après l'application de ce nouvel engin technique à la pêche maritime. C'est, avec l'OEuvre royale de l'*Ibis*, la seule institution dont le programme comporte ce cours si essentiellement utile au point de vue de l'avenir de la pêche à voile.

Les leçons sont données tous les jours de la semaine de 8 1/2 à 11 1/2 heures et de 1 1/2 à 4 1/2 heures (1). L'année scolaire commence le 1er octobre; elle finit le 31 juillet et comprend quarante et une semaines environ, déduction faite des

(1) **Plan des études** *.

NOMENCLATURE des BRANCHES ENSEIGNÉES.	NOMBRE D'HEURES DE COURS PAR ANNÉE SCOLAIRE.			
	1re année d'études.	2e année d'études.	3e année d'études.	TOTAL.
A. — Cours théoriques.				
SEMAINE.				
1. Flamand	164	205	205	574
2. Arithmétique	123	164	205	492
3. Histoire.	41	41	41	123
4. Géographie.	41	82	82	205
5. Navigation	164	205	205	574
6. Notions d'économie sociale. .	164	164	164	492
B. — Cours manuels.				
1. Gréage et dégréage de la chaloupe.	41	41	41	123
2. Epissures et nœuds	82	123	164	369
3. Confection et réparation de filets	82	123	164	369
4. Réparation des voiles . . .	82	123	164	369
5. Entretien et conduite des machines	41	41	41	123
CHIFFRES TOTAUX. . .	1,025	1,312	1,476	3,813

* *Rapport sur la situation de l'enseignement technique et professionnel*, 1912.



ÉCOLE LIBRE DE PÊCHE A OSTENDE. — LEÇON DE NAVIGATION.

congés. C'est une école de jour, pour les enfants des pêcheurs. A la fin des trois années d'études, ceux-ci sont admis à passer, devant un jury particulier, un examen portant sur les connaissances exigées pour l'obtention du diplôme de patron pêcheur. Tous les ans, vers Pâques, avant la session du jury officiel chargé de la délivrance des diplômes de capacité des mousses, l'école organise des cours pour les jeunes gens qui se préparent à subir l'épreuve. Cette organisation serait complétée heureusement par un cours spécial pour ceux qui aspirent au grade légal de patron pêcheur.

Au cours de sa longue carrière maritime, le directeur de l'école a su réunir un musée des plus complets. On y trouve,

Voici quelques renseignements statistiques concernant le corps professoral et la fréquentation de l'école **.

PERSONNEL ENSEIGNANT et ÉLÈVES.	1901-1902	1902-1903	1903-1904	1904-1905	1905-1906	1906-1907	1907-1908	1908-1909	1909-1910
A. — Personnel enseignant.									
Nombre de professeurs, directeur compris	5	5	5	5	5	5	5	5	5
B. — Élèves.									
Nombre total d'élèves inscrits, tous fils de pêcheurs	77	86	88	96	100	99	104	105	103
Nombre total d'élèves présents fin d'année scolaire	69	72	74	91	96	74	78	81	83
Classement des élèves par âge :									
a) Au-dessous de 14 ans . . .	71	82	81	89	94	94	97	98	89
b) De 14 à 16 ans.	6	4	7	7	6	5	7	7	14

** *Ibid.*

admirablement classés et utilisés pour l'enseignement des sondages, des échantillons de tous les fonds de la mer du Nord et des éléments dont ils se composent; on conserve, en outre, à l'école des spécimens de la faune vivant dans les couches profondes; on y voit encore des types de tous les poissons de la mer du Nord, aux différentes phases de leur

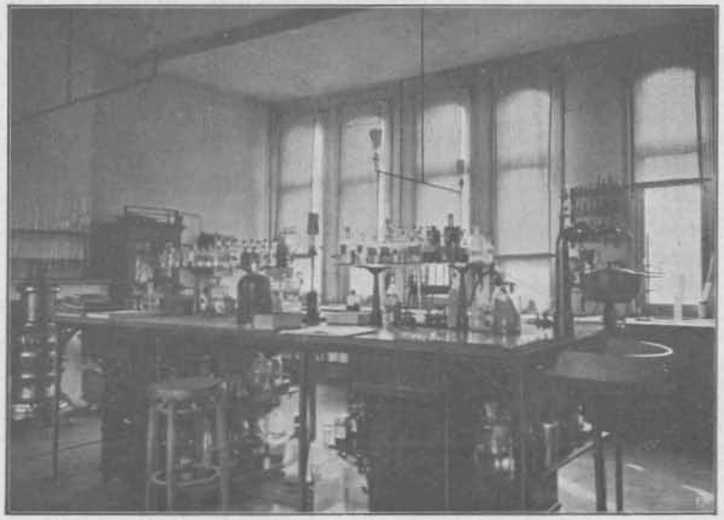


FIG. 6. — ÉCOLE LIBRE DE PÊCHE A OSTENDE.
LE LABORATOIRE DE RECHERCHES RELATIVES A LA PÊCHE MARITIME.

développement, avec les parasites qui s'y attachent et qui vivent à leurs dépens; des représentants de tous les oiseaux de mer et des organismes inférieurs de la mer du Nord (éponges, sertulaires, campanulaires), ainsi qu'une remarquable collection d'anémones, d'étoiles de mer, d'oursins, d'anélides, de briozoaires et de crustacés.

Des séries de représentations graphiques ornent le local et nous renseignent la valeur commerciale ou industrielle de

ces poissons dans les différents pays riverains de la mer du Nord. Ces documents présentent, pour notre pays, le plus haut intérêt.

Le matériel didactique de l'école comprend: une collection complète des cartes marines de la Mer du Nord, des parages des Shetland et des Féroë, d'Islande, de la Manche et de la Mer



FIG. 7. — ÉCOLE LIBRE DE PÊCHE D'OSTENDE. LE MUSÉE.

d'Islande, etc.; des applications pratiques du règlement sur les règles de route; une salle de travaux pratiques avec des échantillons de nœuds, d'épissures et d'engins de pêche; des remèdes et des moyens curatifs à appliquer dans les cas les plus usuels de blessures ou de maladies contractées en mer. La salle des machines, avec treuil à vapeur et moteur auxiliaire du type *Dan*, se complète par un atelier d'apprentisage pour les réparations de fortune à effectuer en cours de route par les pêcheurs.

L'école libre de pêche d'Ostende n'est pas seulement un

établissement pour la formation des jeunes pêcheurs ; c'est, en outre, un laboratoire de recherches et un atelier d'expérimentations industrielles. Si les principaux pays maritimes sont dotés d'instituts officiels d'océanographie et de stations de recherches scientifiques relatives à la pêche maritime, c'est à l'initiative de M. Pype que la Belgique doit de posséder un établissement à la hauteur du progrès moderne.

Tous les jours, de sérieuses et patientes recherches concernant l'industrialisation du poisson et les intérêts économiques de la pêche maritime s'y poursuivent sous la direction de savants éprouvés. Toutes ces études ont été publiées — ce qui constitue, au fond, la meilleure preuve de leur valeur scientifique — et forment actuellement une collection de six volumes (1). Le matériel d'expérimentation comprend un frigorifique de pêche, des appareils d'extraction, de clarification, de fumage et d'épreuve, ainsi que des machines-outils très modernes.

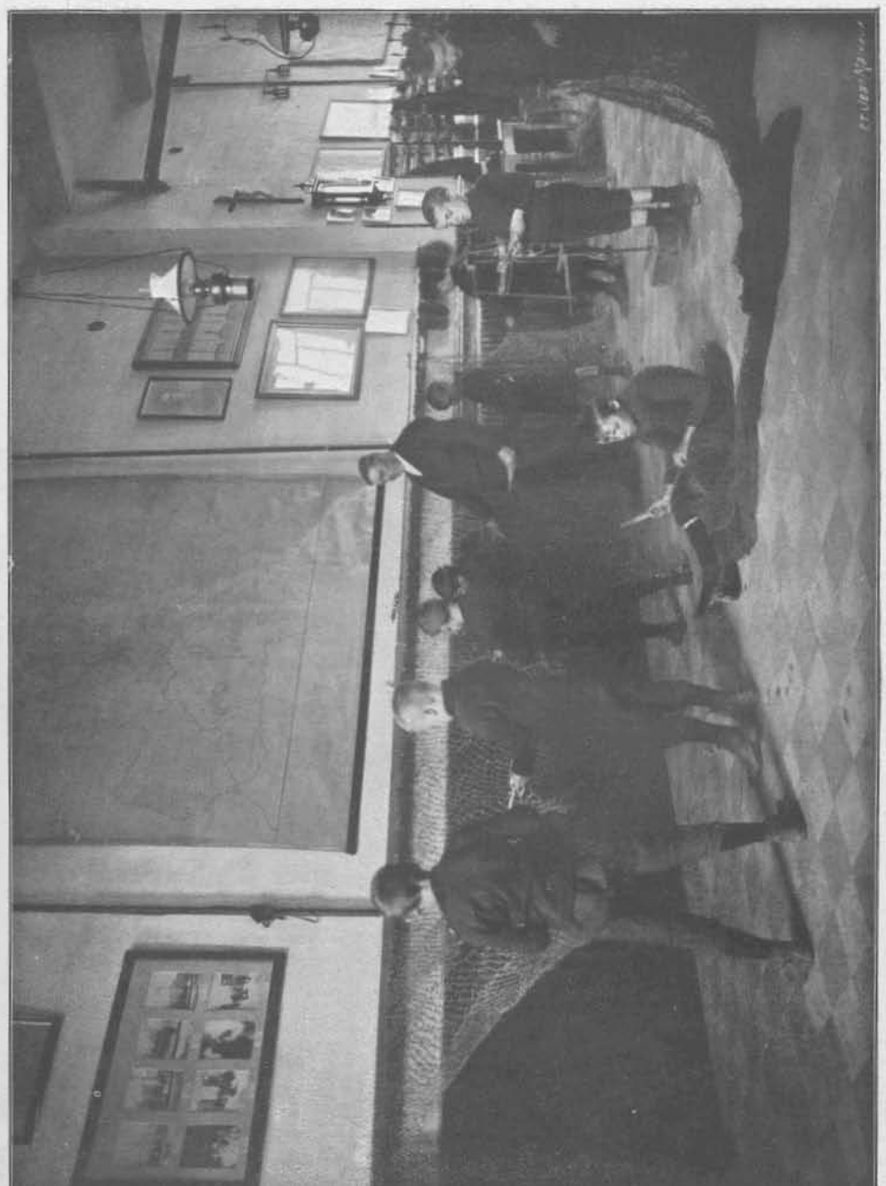
c) Ecole libre de Blankenberghe.

Les armateurs de Blankenberghe se plaignaient depuis longtemps de l'incapacité des pêcheurs et de l'ignorance des patrons. Lors de l'enquête de 1865 notamment, ils avaient été les premiers à réclamer l'institution d'une école de mousses (2).

En 1890, un comité se forma sous la direction de M. Ad. D'hondt et de M. le vicaire Carlier. Frappés des résultats

(1) *Travaux de la station de recherches relatives à la pêche maritime d'Ostende.* Fasc. I ; Roulers, Jules Demeester, 1903. Fasc. II, III ; Ostende, G. Bots, 1905 et 1908. Fasc. IV, 1910. *Contribution à l'étude biologique et économique de la plie,* par G. Gilson; Bruxelles, Polleunis et Ceuterick, Fasc. V. *Nouvelles recherches sur la conservation des filets. Le fumage à froid des harengs ouverts. Le fumage des plies. Notes et recherches sur la salaison et les marinades de harengs. Résultats d'expériences sur la conservation des poissons;* Gand, Buyck frères. Fasc. VI. *Le chalut à fers déclinants;* Gand, Buyck frères.

(2) *Annales parlementaires,* Chambre des représentants. Documents, 1865, p. 615.



ÉCOLE LIBRE DE PÊCHE A OSTENDE. — LA CONFECTION DES FILETS.

obtenus à l'école d'Ostende, les membres de ce comité résolurent de créer une institution analogue à Blankenberghe. L'idée rencontra au début une vive opposition; les pêcheurs se rebellaient à l'idée que des personnes étrangères aux choses de la mer pussent leur enseigner la pêche ou la navigation.

Pour triompher de cette résistance, M. Pype vint d'Ostende avec deux jeunes marins de son école et, en présence des pêcheurs de Blankenberghe, il les fit répondre à des questions de théorie en matière maritime dont plusieurs vieux marins ne soupçonnaient même pas la solution; il fit ensuite travailler ses deux élèves avec un tel succès, que la création de l'école projetée fut décidée le jour même et qu'un grand nombre de pêcheurs présents se firent immédiatement inscrire.

L'école fut ouverte le 1er octobre 1890 et subsidiée depuis son origine par la commune, par la province de la Flandre occidentale et par l'Etat (1).

La commission administrative est composée de sept membres choisis parmi les armateurs, les chefs de la corporation des pêcheurs et d'autres personnes compétentes. En cas de vacances, la commission elle-même élit les nouveaux membres.

Les cours sont gratuits et ont lieu pour les mousses, les jours où les pêcheurs sont à terre, le samedi et le lundi; les cours destinés aux enfants des pêcheurs se donnent deux fois par semaine, après les heures de classe des écoles primaires. Ils commencent le 1er octobre et finissent le 31 juillet, comprenant quarante semaines utiles, déduction faite des congés. Les études sont réparties en cinq années d'enseignement. Le corps professoral se compose d'un directeur, de deux professeurs donnant l'enseignement théorique et de trois anciens pêcheurs chargés de la partie pratique.

(1) *Rapport sur l'enseignement technique et professionnel en Belgique*, 1884 à 1896, p. 163.

Il résulte des renseignements donnés en note (1), qu'au point de vue de l'outillage, de l'organisation et des résultats, l'école de Blankenberghe diffère assez bien de celles que nous venons de décrire : les collections sont très sommaires ; l'enseignement pratique des machines (haleurs et propulseurs) fait totalement défaut ; le nombre des élèves est en recul constant, si bien que, de 83 qu'il était en 1895, il est tombé à 71 en 1902 et à 47 en 1910 ; le nombre de jours de cours a été réduit peu à peu de 5 à 3. Ces divers symptômes dénotent une situation pédagogique peu florissante.

(1) **Plan des études.**

NOMENCLATURE des BRANCHES ENSEIGNÉES.	NOMBRE D'HEURES DE COURS PAR ANNÉE SCOLAIRE.					
	1re année d'études.	2e année d'études.	3e année d'études.	4e année d'études.	5e année d'études.	TOTAL.
A. — **Cours théoriques.**						
SEMAINE.						
Cartes marines et navigation . .	30	30	30	30	30	150
B. — **Cours théoriques.**						
DIMANCHE.						
1. Flamand et arithmétique. . .	20	20	20	20	—	80
2. Cartes marines et navigation .	40	40	40	40	60	220
C. — **Cours manuels.**						
1. Travaux aux cordages, nœuds, épissures	120	120	120	120	120	600
2. Travaux aux voiles et filets . .	40	40	40	40	40	200
CHIFFRES TOTAUX. . .	250	250	250	250	250	1,250

Cependant les cours sont organisés de manière à les rendre parfaitement accessibles aux jeunes marins désireux d'acquérir le diplôme de capacité de mousse naviguant à la petite pêche, puisqu'ils se donnent les jours où les chaloupes sont régulièrement à quai. Aussi bien sont-ce les mousses qui constituent la partie la plus intéressante de la population scolaire. Cependant les mousses diplômés de Blankenberghe ne brillent pas par

On trouvera dans le tableau ci-dessous quelques renseignements statistiques concernant la composition du personnel de l'école de Blankenberghe et la fréquentation scolaire.

PERSONNEL ENSEIGNANT et ÉLÈVES.	1901-1902	1902-1903	1903-1904	1904-1905	1905-1906	1906-1907	1907-1908	1908-1909	1909-1910
A. — **Personnel enseignant.**									
Nombre de professeurs, directeur compris	6	6	6	6	6	6	6	6	6
B. — **Élèves.**									
Élèves inscrits pour suivre :									
a) Uniquement les cours de la semaine	45	33	36	39	42	36	23	28	29
b) A la fois les cours de la semaine et du dimanche.	26	32	27	24	22	17	25	23	18
Nombre total d'élèves inscrits, chacun n'étant compté qu'une fois	71	65	63	63	64	53	48	51	47
Classement des élèves par profession :									
a) Pêcheurs	26	32	27	24	22	17	25	23	18
b) Mousses.	45	33	36	39	42	36	23	28	29
Classement des élèves par âge :									
a) Au-dessous de 14 ans . . .	26	32	27	24	22	17	25	23	18
b) De 14 à 16 ans	45	33	36	39	42	36	23	28	29

leur nombre : jusqu'en 1912 inclusivement, il avait été délivré en tout 23 diplômes; c'est relativement peu pour une station de pêche comme Blankenberghe.

École libre de pêche de Nieuport.

La fondation de cette école remonte à 1893; elle est due à l'initiative de M. l'abbé Pil, actuellement curé de Coxyde. Il s'agissait de régénérer la pêche maritime flamande dans la vieille cité qui en est le berceau et qui, pendant de longs siècles, en disputa l'hégémonie à Ostende. Lors de l'établissement de l'école, cette industrie était déchue au point qu'elle n'occupait plus que quelques barques équipées pour la pêche côtière.

L'abbé Pil fut secondé dans sa tâche par l'abbé Pype ; mais, à ses débuts, l'œuvre fut contrariée par l'habitude obstinée des pêcheurs de ne vouloir comme mousses que leurs propres enfants. Le règlement sur l'allocation des bourses d'apprentissage des mousses contribua dans une certaine mesure à améliorer cette situation.

Le nombre d'élèves fréquentant l'école tend à augmenter, celle-ci, donc, n'est pas sans influence sur le développement de la pêche maritime à Nieuport, mais il faut souhaiter que son action s'étende et pénètre de plus en plus dans les nouvelles couches de la population. La ville est essentiellement maritime; lorsque les travaux d'amélioration du port auront été complétés, elle possèdera tout l'outillage et toutes les institutions nécessaires pour imprimer à la pêche un nouvel essor. Nieuport y a d'autant plus d'intérêt que, seule de tout le littoral belge, elle échappe presque complètement à l'influence des milieux balnéaires et que sa population doit chercher au port ses principales ressources.

On peut se demander, maintenant que la vitalité de l'école

du soir est prouvée par une longue existence, s'il n'importe pas, à l'occasion de la prochaine réorganisation de l'enseignement primaire et de l'institution du 4e degré, de fonder à Nieuport une école primaire de jour tendant spécialement à développer l'esprit maritime et à préparer les jeunes gens à la fréquentation de l'école professionnelle de pêche. Le caractère technique de ce dernier établissement pourrait ainsi être accentué et son enseignement pourrait être adapté d'autant mieux aux programmes des examens de capacité de mousse et de patron-pêcheur.

Actuellement, l'école de Nieuport fonctionne le soir, d'octobre à mi-mars, et son enseignement est conçu en vue de préparer les élèves aux épreuves de capacité instituées par les arrêtés ministériels des 19 mars 1903 et 13 août 1904.

Le nombre des élèves varie de 30 à 40. Les cours se donnent tous les soirs de 6 à 7 1/2 ou 8 heures. Il n'y a pas de classe le dimanche, bien que les jeunes pêcheurs soient surtout libres ce jour-là.

Les résultats obtenus aux concours sont peu importants en comparaison de ceux constatés dans les autres localités. De 1904 à 1912 inclusivement, la ville de Nieuport n'a eu que deux candidats ayant satisfait à l'examen final.

L'École libre de pêche de La Panne.

Le besoin d'une école de pêche se faisait sentir, depuis longtemps, à La Panne. Une première tentative fut faite en 1894. Une institution libre fut créée cette année-là et subsidiée par les pouvoirs locaux; il ne s'agissait pas d'une école professionnelle proprement dite, mais d'une école primaire, où l'on enseignait accessoirement quelques notions de navigation utiles aux enfants de pêcheurs. Son succès fut éphémère.

L'idée fut reprise pratiquement en 1903 par M. le vicaire Vanneste. Une école de pêche fut organisée par ses soins sur le modèle des institutions similaires; cette école devint bien vite prospère.

Les cours ont principalement en vue de préparer les jeunes pêcheurs aux examens officiels de mousse. Cette préparation se fait très méthodiquement. Les élèves embarqués à bord des chaloupes suivent des cours distincts de ceux donnés aux élèves qui sont encore à l'école primaire. Ces derniers reçoivent des leçons spéciales tous les jours ouvrables après les classes de jour. Des leçons de répétition, de travail manuel et de navigation pour les mousses ont lieu lorsqu'ils sont rentrés de la mer, c'est-à-dire les samedis soir et dimanches matin.

Aussi bien, les jeunes pêcheurs de La Panne affrontent-ils les examens de capacité avec un succès remarquable. 62 d'entre eux, de 1906 à 1912, ont obtenu le certificat réglementaire. L'école de La Panne tient d'ailleurs le record au point de vue de la population scolaire. Le nombre d'élèves inscrits se maintient à un total variant de 80 à 90. Cette constatation nous fait souhaiter que cette école puisse être complétée, le plus tôt possible, par l'institution d'une section primaire de jour du 4e degré. Dans une localité comme La Panne, où l'esprit maritime est développé plus qu'en aucune autre station de pêche, pareille école serait de la plus haute utilité.

Les écoles de pêche de Coxyde, Heyst et Oostduinkerke.

La fondation des écoles de Coxyde, Heyst et Oostduinkerke en 1904 et 1906 a préparé et complété l'œuvre des bourses d'apprentissage pour les mousses naviguant à la petite pêche. Ces écoles ont pour but de préparer les candidats des localités susdites aux examens de capacité exigés par les règlements.

Leur organisation est, dans ses grandes lignes, conforme à celle de La Panne; elle est adéquate aux besoins des stations intéressées. Ces établissements se développent normalement. Le nombre d'élèves est d'environ 40 dans chacun d'eux. L'école de Heyst obtient, aux examens pour la collation des bourses d'apprentissage, des succès constants. En 1912, 43 mousses préparés par elle avaient subi avec succès les deux épreuves requises.

D) *Les écoles de pêche et les pouvoirs publics.*

Résultats généraux.

Le gouvernement belge a laissé aux administrations communales et aux particuliers l'initiative de la création des écoles industrielles et professionnelles; aucun établissement d'État n'a été créé.

En principe, il appartient aux intéressés d'apprécier la nécessité et les modalités de l'enseignement technique. Le rôle du gouvernement se borne à encourager les tentatives heureuses et à donner aux organisateurs des conseils utiles. L'initiative privée en matière d'enseignement professionnel de la pêche maritime a répondu généreusement à l'attente du pays. Il résulte de l'analyse qui précède que, sur les huit écoles de pêche étendant leurs bienfaits à toute la population maritime du littoral belge, il n'existe qu'un seul établissement communal. Les autres écoles sont dues à des efforts particuliers; leur maintien est l'œuvre collective de l'administration et des intéressés.

En outre, en Belgique, on a été généralement d'accord jusqu'ici pour proclamer que l'apprentissage doit se faire à l'atelier par l'exercice pratique de la profession. Les écoles professionnelles se bornent à donner des cours préparatoires

ou de perfectionnement. L'enseignement de la pêche maritime ne différait originairement pas du système général : il consistait exclusivement à préparer les enfants des pêcheurs, par un enseignement spécial aussi pratique que possible, à l'exercice de leur profession. Ce n'était qu'après avoir abandonné l'école que les élèves avaient l'occasion de mettre à l'épreuve la valeur de leur apprentissage. Depuis lors, une tentative d'entraîner directement les élèves à la pêche sur une annexe navigante a été faite à l'école libre de pêche d'Ostende; elle ne fut pas couronnée d'un plein succès : pareille entreprise, en effet, est très coûteuse et complique singulièrement l'organisation d'un établissement d'instruction.

Il faut reconnaître cependant que nul autre apprentissage ne se prête mieux à la combinaison complète des éléments pratiques et théoriques. La pêche ne s'enseigne qu'au large, à bord d'un bateau spécial, armé de tous ses engins (1).

Le Département de l'Industrie et du Travail, dont le généreux patronage a donné naissance au navire-école belge, a adopté une solution non moins heureuse pour compléter l'instruction professionnelle de la pêche. En instituant les bourses d'apprentissage pour mousses, dont il sera question plus loin, il a trouvé le moyen d'allier l'apprentissage pratique à l'instruction professionnelle de la pêche. Grâce aux primes et aux examens de capacité, les élèves des écoles de pêche trouvent des maîtres prêts à s'occuper activement de leur formation nautique; d'autre part, les mousses enrôlés reçoivent dans les écoles de pêche la préparation scientifique dont ils ont besoin pour affronter avec succès les examens réglementaires. Ainsi que le Gouverneur de la Flandre occidentale le fit remarquer

(1) Cf. Le Prince Albert de Belgique. — *Discours prononcé au Sénat belge*, le 29 janv. 1908, Doc. p. 262.

dans un substantiel discours, le système est pédagogiquement et socialement complet (1).

Ceci ne veut pas dire qu'il soit parfait dans toute son organisation. Comme nous l'avons fait observer, l'enseignement technique des machines marines doit encore se perfectionner notablement dans les écoles des stations secondaires. En outre, nous nous sommes laissé dire que la partie nautique des programmes n'a pas toujours été enseignée avec une égale compétence pratique dans les diverses écoles et que, par le fait même, cet enseignement eut quelquefois un caractère assez abstrait. Sous ce double rapport, on pourra sans doute encore réaliser des progrès.

On s'est plaint également, et à juste titre, de ce que les programmes des écoles de pêche, uniformément calqués sur ceux des examens de capacité des mousses, excluent toute graduation méthodique de l'enseignement et ne contiennent que des notions sommaires et certainement insuffisantes sur l'organisation du commerce belge de poisson, l'évolution de la technique nautique, les résultats de l'exploration scientifique de la mer, les moyens de transport, l'assurance maritime mutuelle, la coopération de crédit, de vente et d'achat; en un mot l'économie politique et sociale de la pêche maritime (2). Il est incontestable que nos pêcheurs ont beaucoup à apprendre dans ce domaine. Quelques notions de météorologie et de thermométrie seraient d'une utilité sérieuse pour l'exercice rationnel de la pêche maritime.

*
* *

(1) M. Janssens de Bisthoven. — *Discours d'ouverture de la session ordinaire du Conseil provincial*, 1912.

(2) Cf. Frans Bey. — *De Visschersscholen in België*. Rapport présenté au Congrès national maritime de Gand, 1913.

Il n'existe pas en Belgique de loi relative à l'enseignement industriel et professionnel. La procédure à suivre pour l'obtention des subsides de l'Etat est cependant soumise à certaines règles.

Chaque fois qu'une demande est déposée, qu'il s'agisse d'une institution communale, provinciale ou privée, elle doit être accompagnée des documents nécessaires prouvant que l'école se trouve dans les conditions requises pour jouir des subsides de l'Etat. Ces pièces sont les suivantes : le règlement organique, le programme détaillé des études, l'horaire des cours, le budget des recettes et des dépenses. Lorsque ces différentes pièces ont été approuvées, le gouvernement décrète l'allocation du subside aux conditions suivantes : l'institution doit lui présenter chaque année ses comptes et son projet de budget, lui soumettre les changements qui pourraient être apportés au règlement organique et au programme des études, accepter l'inspection par les fonctionnaires désignés à cet effet et enfin elle doit se conformer, pour la nomination des membres de la commission administrative et des professeurs, aux dispositions prévues par le règlement organique.

Deux salles au moins doivent être ouvertes dans chaque école, l'une destinée aux cours manuels et servant en même temps de musée, l'autre réservée aux cours théoriques.

Le traitement des professeurs est établi en se basant sur le taux de 75 francs l'heure-semaine.

La répartition des subsides de l'Etat s'opère d'après les principes suivants :

Pour les écoles où l'enseignement est seulement théorique, le subside s'élève au tiers des dépenses totales, déduction faite des frais de location des bâtiments. Pour les écoles professionnelles, le subside atteint les deux cinquièmes des dépenses totales, déduction faite également des frais de loyer. En outre, le Gouvernement intervient pour la moitié des frais, dans les

dépenses d'achat et d'installation de l'outillage, sur présentation des factures acquittées (1).

Tous les établissements d'instruction professionnelle de pêche, y compris le laboratoire de recherches annexé à l'école d'Ostende, sont subsidiés par l'Etat dans des proportions variant de 700 à 5,000 francs. Le crédit ainsi annuellement dépensé s'élève à 16,500 francs environ.

L'intervention de la province de la Flandre occidentale dans les frais des écoles industrielles et professionnelles a été réglée par les circulaires des 18 août 1910 et 26 août 1910 (2).

Le taux du subside est d'un sixième des dépenses ordinaires. Pour la supputation du subside, il y a lieu de déduire des dépenses ordinaires les ressources propres de l'école ; notamment celles provenant de fondations ou de legs et du minerval, ainsi que les bonis des exercices précédents. Le minimum du subside est de 500 francs à condition que le budget s'élève au moins à 1,000 francs, que le subside de la commune ne soit pas inférieur à 500 francs et que l'école soit soumise à une inspection officielle.

Toutes les écoles de pêche, excepté l'école communale d'Ostende pour une question de réciprocité, obtiennent annuellement un subside variant de 400 à 800 francs. Le total annuel des subventions se chiffre approximativement à 4,500 francs.

L'intervention financière des communes se manifeste généralement sous forme de l'octroi d'un local scolaire et d'un léger subside. Toutefois, l'école d'Ostende reçoit de l'administration locale un subside équivalent aux trois cinquièmes de ses dépenses et les écoles de Blankenberghe et d'Oostduinkerke

(1) *Rapport sur l'enseignement industriel et professionnel en Belgique*, 1884 à 1896, p. X.

(2) *Mémorial administratif*. — Partie générale, 1909, fasc. n° 12, et 1910, fasc. n° 16.

touchent de la commune une allocation annuelle se montant respectivement à 600 et 400 francs.

L'enseignement professionnel de la pêche maritime coûte annuellement au pays, en chiffres ronds, une somme de 28,000 francs dépensée au profit d'un total de 450 élèves, soit 62 francs par année et par tête, sans tenir compte des primes d'apprentissage allouées par l'Etat. Ce chiffre prouve éloquemment que l'initiative privée et les pouvoirs publics ont fait leur devoir et qu'il s'agit maintenant de mettre en valeur les recrues que les écoles nous procurent. La statistique officielle nous apprend qu'environ 180 des élèves sont enrôlés sur les chaloupes tout en continuant à suivre les cours. C'est la partie ouest du littoral qui donne l'exemple de ce mode d'apprentissage particulièrement intéressant.

Les enfants de pêcheurs de moins de 12 ans étaient au nombre de *3,167* en 1905. En faisant la part du sexe féminin et de ceux qui ne sont pas encore en âge d'école, on peut évaluer à *750* environ les enfants qui devraient fréquenter les établissements d'enseignement professionnel de la pêche. Nous n'en trouvons que 279 de moins de 14 ans. C'est dire que le nombre des élèves peut encore augmenter; d'autre part, ainsi que nous l'avons fait observer, cet enseignement ne s'adresse logiquement qu'à l'élite et, à tout considérer, il y a lieu d'être très satisfait.

E) *Les bourses d'apprentissage.*

Au moment même où l'initiative privée et les pouvoirs publics tentaient les plus louables efforts pour relever l'enseignement de la pêche, une circonstance inattendue et hostile vint contrarier et même compromettre leur action. Nous voulons parler du non-emploi des mousses depuis l'apparition du treuil à vapeur. Cette crise fut aiguë en 1902. On

constata, cette année-là, que, sur les 84 voiliers ostendais munis d'un donkey, 34 seulement naviguaient avec un mousse et que, sur les 35 voiliers sans donkey, 16 embarquaient un novice. Au total, 50 p. c. des navires de pêche n'avaient plus de mousses à bord (1). La Chambre de commerce s'émut de la situation et l'exposa au Ministre de l'Industrie et du Travail en préconisant l'institution de bourses d'apprentissage. En 1903, M. Francotte marqua son entrée au département en accueillant cette demande. Il accorda, à titre d'essai pour une année, des bourses aux patrons et aux mousses comme prix de concours professionnels.

Cette décision était subordonnée aux conditions suivantes : une prime de 75 francs serait allouée à tout patron qui engagerait un mousse pour une campagne d'hiver. Le bénéfice de la même mesure serait étendu aux patrons qui pratiquaient la pêche de la morue pendant la saison d'été.

L'apprentissage ne pouvant, d'après l'opinion dominante, se faire efficacement qu'à bord des chaloupes de haute mer, les subsides ne seraient accordés qu'aux patrons de chaloupes d'au moins 25 tonneaux.

L'apprentissage comprendrait au moins deux campagnes. A la fin de chacune d'elles, les mousses subiraient un examen de capacité; un diplôme serait délivré après la seconde épreuve. Pour être admis à l'examen, les mousses devraient fournir la preuve d'un service effectif pendant la durée prescrite. De plus, ils devraient être âgés de 13 ans révolus au moment de l'engagement, et de 17 ans au plus lors de l'épreuve finale.

L'examen aurait lieu devant un jury, nommé par le Ministre de l'Industrie et du Travail, composé de six membres : un délégué de la Commission de la pêche maritime, président de droit, un délégué de la Chambre de commerce d'Ostende, un

(1) *Bulletin de la Chambre de commerce d'Ostende*, 1902, p. 86.

patron ou ancien patron-pêcheur et un délégué du Département de l'Industrie et du Travail.

Le patron chargé de l'apprentissage toucherait, après chacune des campagnes, une prime de 75 francs et une prime supplémentaire de 50 francs pour chaque mousse formé par lui et obtenant le diplôme après deux campagnes.

Chaque mousse diplômé obtiendrait une prime de 50 francs sur un carnet de la Caisse d'épargne ou de retraite.

Ce projet reçut l'adhésion unanime de ceux qui l'avaient inspiré et fut traduit en règlement le 19 mars 1903 (1). Les premiers résultats dépassèrent les prévisions les plus optimistes : dès la première année, tous les patrons des grands voiliers d'Ostende auraient voulu enrôler un mousse et si tous ne le firent pas, ce fut faute d'en trouver. En 1904, à la première session du jury, 52 jeunes pêcheurs se présentèrent à l'examen et 40 obtinrent le premier certificat.

La ville d'Ostende contribua efficacement au succès de la mesure prise par le Gouvernement : sur une proposition inspirée par la Chambre de commerce d'Ostende, elle décida que seules les chaloupes naviguant avec un mousse seraient admises à participer aux concours de pêche qu'elle organise chaque hiver et chaque été pour les grands voiliers du port local (2).

A la suite de cette expérience, les armateurs et les pêcheurs des stations de pêche secondaires, exclus de l'heureuse mesure prise par le Gouvernement pour la raison que les armements ostendais étaient seuls, semblait-il, capables de procurer un apprentissage maritime suffisant, firent entendre des protestations énergiques. Aussi dès l'année 1904, le Département de l'Industrie et du Travail fut amené à étendre aux armements de ces localités, moyennant quelques atténuations, le règlement du 19 mars 1903. Ceci se fit par un

(1) Voir annexe II.

(2) *Bulletin de la Chambre de commerce d'Ostende,* 1903, pp. 132-289 ; 1904, p. 4 1905, p. 181.

arrêté ministériel du 13 août 1904 (1). Deux primes d'apprentissage de 50 francs et une surprime éventuelle de 25 francs furent allouées à tout patron de bateau belge de moins de 25 tonneaux armé à la pêche côtière et ayant au moins 4 personnes d'équipage, y compris un mousse enrôlé pour une période d'au moins dix mois.

Au lieu du tonnage, c'est ici la composition de l'équipage du bateau qui sert de critérium pour la dévolution de la prime d'apprentissage. Ce règlement caractérise mal la pêche côtière proprement dite; il semble même l'exclure du bénéfice des primes, car en fait aucune chaloupe belge pourvue d'un équipage de 4 hommes ne se cantonne dans les eaux territoriales. Ces chaloupes fréquentent toutes indistinctement la haute mer telle qu'elle est délimitée par la Convention internationale de La Haye. En fait cependant, elles s'aventurent moins loin que les voiliers d'Ostende.

Au fond, la seule différence que nous relevions entre ces deux règlements réside dans le taux des primes allouées au patron-instructeur. La durée de l'apprentissage, le programme de l'examen, la composition du jury, la prime du mousse sont identiques dans les deux systèmes. Or, notons en passant que le genre de pêche dont il s'agit ici est celui qui seul se développe, surtout à La Panne et à Heyst. On peut donc se demander si, dans l'intérêt de la pêche à voile qui est sans conteste la meilleure pépinière de marins aguerris, il n'importerait pas d'encourager l'apprentissage sur ces bateaux, au moins aussi efficacement qu'à bord des chaloupes ostendaises.

Quoi qu'il en soit, l'institution des bourses d'études répondait à un besoin et elle a donné des résultats tangibles. Il suffit pour s'en convaincre d'un coup d'œil jeté sur le tableau suivant, qui résume les résultats des huit premières années d'application du système.

(1) Voir annexe II.

ANNÉE	OSTENDE			COXYDE			NIEUPORT			BLANKENBERGHE			OOSTDUINKERKE			LA PANNE			HEYST			
	Mousses ayant échoué à l'examen.	Mousses ayant satisfait		Mousses ayant échoué à l'examen.	Mousses ayant satisfait		Mousses ayant échoué à l'examen.	Mousses ayant satisfait		Mousses ayant échoué à l'examen.	Mousses ayant satisfait		Mousses ayant échoué à l'examen.	Mousses ayant satisfait		Mousses ayant échoué à l'examen.	Mousses ayant satisfait		Mousses ayant échoué à l'examen.	Mousses ayant satisfait		
		1re épreuve.	2e épreuve.		1re épreuve.	2e épreuve.		1re épreuve.	2e épreuve.		1re épreuve.	2e épreuve.		1re épreuve.	2e épreuve.		1re épreuve.	2e épreuve.		1re épreuve.	2e épreuve.	
1903	—	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1904	12	40	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1905	25	20	23	—	—	—	—	—	—	4	19	—	—	—	—	3	9	—	—	—	—	
1906	22	26	13	—	—	—	—	—	—	2	5	6	—	—	—	2	14	5	—	—	—	
1907	24	35	18	3	5	—	—	—	—	1	5	5	3	1	2	4	9	9	7	8	8	
1908	26	19	24	2	4	2	—	3	1	5	4	—	—	—	—	3	10	10	1	8	2	
1909	38	24	17	2	3	4	—	—	—	—	3	3	—	—	—	4	10	8	2	4	6	
1910	26	28	20	—	5	2	—	1	—	3	5	2	—	—	—	2	5	10	6	10	3	
1911	24	25	18	—	3	5	—	—	1	—	2	5	2	4	—	1	16	6	—	11	7	
1912	15	19	15	1	5	2	—	1	—	1	7	2	—	4	3	1	9	14	2	8	9	
			161			15			2			23			5			62				43

En moins de huit ans, 311 jeunes marins, c'est-à-dire un nombre suffisant pour doter de patrons diplômés tous les principaux voiliers de pêche de la côte, ont été entraînés scientifiquement. Ce résultat est superbe, encore que la comparaison des chiffres de la première et de la seconde épreuve et le chiffre des candidats refusés accusent des déchets considérables. Ces déchets temoignent d'ailleurs en faveur du bon fonctionnement du jury.

Une quantité de marins d'élite est ainsi formée tous les ans sur les navires de pêche; mais cette élite est-elle suffisante au point de vue de la recomposition des équipages? Nous hésitons à donner une réponse affirmative. Au moment de notre enquête, Ostende possédait 171 chaloupes avec un équipage enrôlé et sur ces 171 navires il y a avait 93 mousses. A Blankenberghe, sur 61 bateaux avec un équipage enrôlé, on comptait moins de 30 mousses, exactement 29. D'après ces chiffres, beaucoup moins satisfaisants en ce qui concerne Ostende que ceux de 1905, à peu près 50 p. c. des navires sont pourvus d'un mousse. La proportion des mousses recensés en 1905 était de 16.6 p. c.; en 1912, elle était tombée à 15.9 p. c. Il faut donc convenir que la situation a peu ou n'a pas changé depuis que la Chambre de commerce d'Ostende poussa le cri d'alarme et que les bourses d'apprentissage furent instituées, et c'est bien avec raison qu'en vue de faciliter le recrutement des équipages, la loi du 30 août 1913 sur la milice exonère les marins-pêcheurs du service militaire.

Pourquoi la carrière maritime n'est-elle pas plus suivie? Ce n'est pas faute de jeunes gens. Nous avons insisté à diverses reprises sur la natalité très grande qui caractérise les familles où les marins se recrutent traditionnellement. En ce qui concerne spécialement Ostende, il est de notre devoir de reproduire ici, si réaliste qu'il soit, l'avis du Comité local de mariculture, sur cette question vitale : « Il ne manque

certes pas de garçons. Qu'on y aille voir. Combien n'en trouvera-t-on pas flânant le matin autour des bassins et des quais! Qu'y apprennent-ils? A voler. Nous savons qu'ils dérobent du poisson placé à quai ou sur les camions, du matériel de pêche, du charbon et des briquettes. Certains parents soutiennent que leurs enfants gagnent de 3 à 4 francs par jour. Ils n'ajoutent pas comment. Mais ce gain est bien supérieur à celui qu'ils auraient en allant en mer! Voilà ce que produisent ces flâneries le long des quais. Sait-on que ces gaillards ont leurs cabarets, où ils passent leur temps à boire et à gaspiller de l'argent, à jouer, à jurer et à faire du vacarme, perdant ainsi tout honneur et toute dignité? Voilà la situation! Elle n'est nullement exagérée, nous sommes restés en dessous de la réalité et nous prions à nouveau le Gouvernement d'édicter un règlement imposant à chaque navire de pêche de prendre à bord au moins un mousse (1). »

On peut croire que les abus signalés par le Comité local de mariculture d'Ostende n'ont pas disparu complètement.

Quoi qu'il en soit, nous ne voyons pas comment, sous notre régime constitutionnel, l'obligation préconisée par ce collège pourrait être imposée directement par le législateur ou par le Gouvernement. D'autre part, si les adolescents et les jeunes gens du quartier des pêcheurs d'Ostende sont loin de recevoir tous une éducation aussi négligée, il est certain que tous sont aussi sensibles que leurs parents aux perspectives d'un avenir certain et fructueux. Sous ce rapport, la grande pêche ostendaise à voiles ne peut actuellement leur donner pleine satisfaction. Voilà pourquoi un grand armateur nous disait : « En été, ces jeunes gens gagnent trop facilement de l'argent, 3 à 4 francs par jour, dans les professions qui se rattachent à l'industrie

(1) *Verslag over den toestand der vischerij voor 1903.*

des bains. Cela incite les parents à les détourner des carrières maritimes. »

La question pourrait d'ailleurs être placée sur le terrain de l'efficacité des règlements sur l'octroi des bourses d'apprentissage, et à ce sujet nous nous plaisons à reproduire encore une observation fort juste du Comité local de mariculture d'Ostende : « L'équipage a tout intérêt, même sous le régime des bourses d'apprentissage, à naviguer sans mousse. Exemple : prenons une chaloupe avec un rendement brut de 10,000 francs ; le décompte se fera à peu près dans les conditions suivantes : sur 10,000 francs à raison de 6 p. c. chaque homme reçoit 600 francs, le mousse, ayant droit aux 2/3 ou 3/4, recevra 400 à 450 francs. En l'absence du mousse cette dernière somme est aussi décomptée au profit de l'équipage et partagée entre les hommes, ce qui fait 90 à 80 francs par matelot, non compris le menu poisson qu'ils se partagent également. Navigue-t-on avec un mousse, le patron n'obtient que 75 francs de prime et les autres hommes n'ont rien (1). »

Ajoutez à cela que les patrons n'acceptent pas toujours allègrement la responsabilité que fait encourir la présence du mousse à bord ; ils peuvent même parfois avoir à se plaindre de sa conduite, et l'on comprendra, sans l'approuver, l'absence de jeunes marins à bord de certains bateaux.

Nous avons déjà constaté qu'à Blankenberghe les pêcheurs échappent mieux qu'à Ostende à l'influence directe de la saison des bains. Cependant, la situation de marin-pêcheur y est économiquement inférieure aux bonnes professions ouvrières. Au littoral comme ailleurs, ces professions ont bénéficié de la plus grande intensité de la vie économique, tandis que le métier de pêcheur est resté, à peu de chose près, ce qu'il était il y a cinquante ans.

(1) *Ibid.*

Les pêcheurs sont conservateurs, mais ils finissent par se rendre compte de cette infériorité et par diriger en conséquence l'éducation de leurs enfants. Ce ne peut être qu'au détriment de la pêche maritime.

Le mauvais agencement du port de Blankenberghe, que nous avons décrit ailleurs, n'est qu'une cause secondaire du mal dont souffre la pêche; en ce sens que les difficultés d'accès font perdre du temps aux pêcheurs, ce qui diminue leurs revenus. A Blankenberghe, à défaut de mousse, les pêcheurs n'ont que la moitié de la part de celui-ci.

La difficulté qu'éprouvent les pêcheurs de La Panne et de Nieuport à se procurer le crédit nécessaire pour l'acquisition de grands bateaux pour la pêche au large est actuellement une cause sérieuse de recul. Le nombre de mousses a diminué dans ces stations de 3 p. c. en quelques années.

Au total, pour 1,980 pêcheurs du large recensés en 1905 (1), on a relevé 329 mousses. Or, étant donné que l'apprentissage du mousse dure généralement cinq années, ce chiffre est à peine suffisant pour refaire en trente ans les cadres de la pêche. Puis, il faut tenir compte d'inévitables et nombreux déchets. La partie ouest du littoral, Heyst et Ostende, en ce qui concerne les vapeurs de pêche, fournissent les proportions les plus élevées.

F) *Le recrutement des patrons-pêcheurs.*

Le diplôme de patron-pêcheur a été créé par l'arrêté royal du 9 octobre 1883, à la suite d'un rapport adressé au Roi par le Ministre des Travaux publics de l'époque.

Ce rapport s'exprime comme suit : « Le conseil d'administration de l'école de navigation d'Ostende et l'inspecteur de cet

(1) Recensement, p. 42.

établissement ont émis l'avis qu'il conviendrait d'instituer un diplôme de patron-pêcheur à conférer aux marins qui auraient subi avec succès un examen sur les matières dont la connaissance est nécessaire pour exercer convenablement un emploi de l'espèce.

» Cette proposition a été appuyée par l'ancienne Chambre de commerce et par un groupe assez important d'armateurs à la pêche.

» J'estime, de mon côté, qu'une telle mesure ne pourrait produire que des résultats avantageux pour une industrie qui mérite toute la sollicitude du gouvernement. »

L'article 1er de l'arrêté royal précité dispose qu'indépendamment des livrets de capacité prévus dans l'arrêté royal du 15 février 1868 pour les divers grades d'officiers de la marine marchande, le Ministre est autorisé à délivrer des diplômes de patron-pêcheur aux candidats réunissant les conditions mentionnées dans le programme n° 5, annexé au règlement des écoles de navigation.

Le programme visé est celui qui spécifie les connaissances exigées de ceux qui, ayant navigué pendant trois ans, désirent obtenir le brevet de capacité pour le grade de lieutenant au cabotage.

Déjà en 1888, la commission chargée de s'enquérir de l'état de nos pêcheries dans la Mer du Nord reconnaissait la nécessité de changer ce régime (1). C'est alors que la loi du 27 mai 1890 est intervenue; elle stipule en son article 1er qu'à partir d'une époque à fixer par le gouvernement, nul ne pourra exercer les fonctions de patron-pêcheur qu'après avoir obtenu un diplôme de capacité.

Cette époque n'a pas encore été fixée; en vertu de l'article 2 de la loi, combiné avec l'article 1er d'un arrêté daté du 30 mai 1890,

(1) *Annales parlementaires.* Chambre des représentants, Doc., pp. 217-218.

les patrons-pêcheurs qui ne sont pas diplômés doivent se munir, au moment de leur enrôlement, d'une licence délivrée par le commissaire maritime.

La seule condition imposée par la loi en vue de l'obtention de la licence est la production d'un certificat de bonne conduite émanant de l'administration communale. Cette formalité accomplie, le commissaire maritime n'a plus aucun pouvoir d'appréciation, ni en ce qui touche les aptitudes nautiques du patron, ni en ce qui concerne la supériorité morale et intellectuelle dont il aura à faire preuve vis-à-vis de ses hommes. Ce sont les armateurs qui décident souverainement ces points. Le commissaire maritime n'a qu'à entériner leurs jugements.

Pour être admis à subir l'examen de patron-pêcheur, il faut — c'est la condition essentielle — avoir navigué pendant trois ans Les examens sont organisés conformément aux prescriptions de l'arrêté royal du 15 février 1868, organique des écoles de navigation d'Ostende et d'Anvers, mais il est à noter que la fréquentation d'une école de navigation n'est nullement indispensable. Les intéressés peuvent se présenter directement devant les jurys d'une école, sans avoir suivi les cours. Ils peuvent donc se préparer utilement dans une école de pêche.

Quelle est actuellement la valeur pratique d'une telle préparation? Il est difficile de répondre à cette question, les cas ayant été très rares. A diverses reprises on s'est plaint dans les milieux professionnels de ce que l'examen à l'école de navigation d'Ostende a été rendu trop difficultueux par le jury (1).

Les candidats peuvent aussi se préparer aux épreuves réglementaires dans les écoles de navigation.

L'enseignement dans ces établissements est gratuit et se donne toute l'année sauf en août. Les admissions ont lieu dans

(1) Comité de mariculture d'Ostende. — *Rapport pour l'année 1896.*

la première quinzaine de mars et de septembre. Toutefois, les marins sont admis en tout temps à suivre les leçons.

Les élèves des écoles de navigation appartenant à des familles indigentes jouissent d'un avantage précieux ; ils peuvent obtenir le bénéfice des bourses d'études instituées par le gouvernement au profit des élèves, sans distinction entre ceux qui se destinent à la carrière d'officier de marine ou à celle de patron-pêcheur. Huit bourses de 400 francs chacune ou seize demi-bourses sont disponibles pour chaque école. On peut aussi allouer un quart de bourse.

Nous ne croyons pas que les candidats au grade de patron-pêcheur aient beaucoup bénéficié de ces libéralités; en effet, le rapport de la Chambre de commerce d'Ostende sur l'exercice 1907 (1) émet le vœu que les bourses d'études soient octroyées aux pêcheurs qui fréquentent l'école de navigation, comme elles sont allouées aux marins de la marine marchande. Le vœu paraît très légitime. Les pêcheurs qui font, pendant plusieurs mois, le sacrifice de leur salaire pour acquérir un diplôme des plus utiles à l'industrie de la pêche et au pays, ne sont généralement pas dans l'aisance. Leurs efforts méritent bien quelque encouragement. Et puisque les bourses leur sont accessibles, qu'ils en sollicitent l'octroi!

Outre les écoles de navigation d'Ostende et d'Anvers, nous possédons à Nieuport un cours de navigation spécialement destiné aux pêcheurs. Son organisation et son programme d'enseignement ont fait l'objet de l'arrêté royal du 17 mai 1874. L'enseignement est également gratuit; il se donne en français et en flamand, du 1er août au 31 décembre de chaque année, de 6 à 8 heures du soir. Les élèves qui ont suivi avec fruit les cours de Nieuport peuvent se présenter avec une grande chance de succès à l'examen de patron-pêcheur.

(1) Page 32.

Voici le tableau des diplômes délivrés par les jurys des écoles de navigation depuis la mise en vigueur de la loi du 25 mai 1890 :

Année.	Nombre de diplômes.	Année.	Nombre de diplômes.
—	—	—	—
1890	1	1901	2
1891	—	1902	—
1892	2	1903	—
1893	4	1904	2
1894	3	1905	4
1895	17	1906	1
1896	13	1907	13
1897	8	1908	29
1898	11	1909	33
1899	8	1910	10
1900	4	1911	3

soit donc un total de 168 diplômes en 21 ans. Ce nombre est relativement élevé; mais combien de ces patrons ont cherché la mise en valeur de leur diplôme dans la pêche maritime? En tout et pour tout cinq ou six capitaines de *Steam-trawlers* à Ostende et autant de patrons de grands voiliers; les autres sont entrés, à peu près tous, dans les différents services de la marine de l'Etat.

D'après l'ordre de service du 30 juillet 1892, ceux des candidats aux emplois inférieurs de ces services qui sont porteurs d'un diplôme délivré par les jurys des écoles de navigation (notamment d'un diplôme de patron-pêcheur) jouissent d'une préférence dans les différentes catégories adoptées pour leur classement. Or, les malles de l'Etat et le pilotage exercent sur le personnel de la pêche une véritable fascination et il est facile d'établir une corrélation entre le nombre des diplômes de patron-pêcheur délivrés par les écoles de navigation et la marche du recrutement des marins de l'Etat. Nous voyons le

nombre des diplômes croître subitement en 1907 pour retomber à l'ancien chiffre en 1911.

C'est à partir de 1906 que l'Etat a organisé les divers services du port de Zeebrugge, ce qui a entraîné des admissions plus nombreuses que d'habitude et, par conséquent, une recrudescence du zèle des pêcheurs, élèves à l'école de navigation d'Ostende. Au total, dit le rapport de la Chambre de commerce d'Ostende sur l'exercice 1907, des 1,100 ou 1,200 pêcheurs de notre port, l'Etat en a pris 22 en 1907, soit 2 p. c. La proportion, tout en étant relativement forte, n'est pas excessive (1).

« Elle ne serait pas excessive, en effet, si elle ne représentait une élite, à raison de la préférence accordée par l'Etat au diplôme de patron-pêcheur. On a enlevé à la pêche maritime ses meilleurs éléments. Il n'est pas surprenant dès lors qu'il devienne de plus en plus difficile d'exploiter la pêche convenablement. » Ainsi s'exprime le Comité de mariculture d'Ostende dans son rapport sur l'année 1902. L'idée fut reprise sous une forme plus mitigée au Congrès international de pêche d'Anvers (2).

Au surplus, comment y remédier? La pêche maritime est notre principale pépinière de marins. L'Etat, qui doit pourvoir à l'organisation de sa marine, ne pourrait s'abstenir d'y puiser. Autant que l'industrie de la pêche, il est victime du faible développement de notre marine marchande.

Avant de nous prononcer sur le mode de recrutement des patrons-pêcheurs en Belgique, voyons rapidement comment la question se présente dans les pays voisins.

(1) Page 31.

(2) Cf. J. Bauwens. — *La carrière maritime et le recrutement des marins.* Congrès international de pêche, 1906, p. 133.

Angleterre.

Les règlements relatifs aux examens des commandants et des seconds sont régis par les dispositions des *Merchant shipping acts*, 1894 (57 and 58 Vict. ch. 60) et 1906 (6 Edw. 7 ch. 48) (1).

Aux termes des sections 413 et 81 respectives de ces lois, tout chalutier de 25 tonneaux et plus ne peut appareiller d'aucun port d'Angleterre à moins d'être monté par un patron et un second dûment diplômés.

Un diplôme conforme aux prescriptions du Code maritime est donc obligatoire dans la pêche au chalut ; la loi prévoit des pénalités pouvant atteindre £ 20 à charge de ceux qui contreviennent à cette disposition.

Les brevets de patron et de second de navire de pêche ou d'une catégorie déterminée de navires de pêche peuvent être délivrés de la même manière que les certificats d'aptitude de commandant ou de second (*master or mate*) délivrés conformément au chapitre II du Code maritime. Pour obtenir le brevet de commandant, il faut avoir été en possession de celui de second pendant au moins une année.

Trois sortes de diplômes ont été instituées par le code : le brevet de second pour tous navires de pêche ; celui de commandant pour tout navire de pêche, et le brevet supérieur (*certificate as extra-shipper*) pour les candidats désirant fournir la preuve d'une instruction supérieure.

Le droit d'inscription à payer est insignifiant : 1 ou 2 shillings. Au moment de l'examen, les candidats doivent produire des certificats de bonne conduite, de sobriété et de bon travail nautique pendant l'année qui précède immédiatement leur inscription.

(1) Cf. *The Fisherman's Nautical Almanach*, 1910, pp. 438-443.

Avant d'être admis à l'examen, le candidat doit subir une double épreuve d'aptitude visuelle au point de vue de la vision des formes et de celle des couleurs.

Conditions d'admission et programmes des examens. — *Second.* — Le candidat doit être être âgé de 19 ans au moins et avoir navigué à la mer pendant quatre années, dont au moins deux années dans la pêche en haute mer. Il est exempté de cette condition s'il est porteur du diplôme de capitaine ou de second, délivré conformément au chapitre II du Code maritime.

En fait de navigation, il doit : *a*) savoir lire et écrire ; *b*) connaître la numération, l'addition, la soustraction, la multiplication, la division des nombres simples ; *c*) faire un relèvement au compas, tracer une route sur une carte et trouver la distance entre deux points, déterminer la position d'un navire par deux relèvements.

En ce qui concerne le matelotage, il doit connaître : l'ancrage du bateau à l'aide d'une voile de dérive (*floating anchor*), la sonde, le gréement des navires de pêche ; les soins à donner en cas d'accident ; le travail de la voilure, le sauvetage, les règles des routes, feux et signaux, l'appareil de va-et-vient, le balisage.

Patron. — Le candidat doit avoir au moins 21 ans et avoir fait cinq années de navigation en mer, dont au moins une année en qualité de second à bord d'un navire d'au moins 25 tonneaux brut.

Outre les matières précitées, il doit connaître en fait de navigation : *a*) l'addition, la soustraction, la multiplication, la division des nombres composés ; *b*) le calcul de la latitude par une hauteur méridienne du soleil ; *c*) la direction, la déclinaison et la variation du compas, le calcul de la variation par des alignements, par relèvement du soleil à midi et par relèvement de l'étoile polaire ; *d*) la position du navire sur la carte

par deux relèvements consécutifs du même objet, connaissant la route et la vitesse entre les deux observations; la position du navire par la latitude et la sonde.

En matière de matelotage, il doit connaître, outre les matières visées ci-dessus : *a*) la direction des bateaux de pêche; *b*) la mise à l'ancre, l'amarrage et le démarrage; *c*) la mise au cap dans les cas de gros temps, perte des mâts ou bris des machines; *d*) les mesures à prendre en cas de voies d'eau ou de perte du gouvernail; *e*) l'usage de la sonde en cas de gros temps; *f*) les notions légales concernant les accidents ou la discipline à bord, le dépôt du rôle d'équipage, l'enrôlement et l'apprentissage; les comptes de pêche, les salaires et parts, les certificats de décharge.

Brevet supérieur de patron. — L'examen peut être subi lorsque le candidat se présente pour l'épreuve de patron ou postérieurement. Le récipiendiaire doit, en plus des programmes précédents, savoir : *a*) calculer l'amplitude du soleil par les tables au choix du candidat et en déduire la variation; *b*) calculer l'azimut du soleil et en déduire la variation; *c*) calculer la longitude par le chronomètre et la connaissance d'une hauteur; *d*) tracer une route sur la carte en corrigeant un courant donné; *e*) posséder le Code international des signaux. Il doit aussi répondre d'une manière satisfaisante aux questions de matelotage concernant les navires de pêche, que le jury juge à propos de poser.

En résumé, le brevet de patron-pêcheur n'est obligatoire qu'en ce qui concerne les chalutiers, encore faut-il qu'ils aient un tonnage légal de plus de 25 tonneaux. Etant données cette obligation et l'applicabilité du brevet à toutes espèces de navires de pêche, comme aussi la faculté de délivrer des diplômes spéciaux pour les harenguiers et les cordiers, il y a lieu de croire que ce brevet est pratiquement général dans la pêche hauturière anglaise.

Quant au diplôme supplémentaire, il répond spécialement aux besoins de la grande pêche à vapeur et c'est sans doute parmi les porteurs de ce brevet que les armateurs de ces modernes explorateurs des mers cherchent leurs capitaines.

La Hollande.

Aux termes de l'article 1er d'un arrêté ministériel du 3 mai 1910, le Gouvernement donne aux intéressés la faculté de subir l'examen de patron ou de second sur un navire de pêche et celui de patron de bateau pour la pêche côtière. L'examen est donc facultatif.

Glissons sur les formalités administratives pour en venir d'emblée aux conditions à remplir par les récipiendaires.

Lors de l'inscription, ceux-ci doivent être âgés de 18 ans et les candidats-seconds de voiliers doivent fournir la preuve que, postérieurement à l'âge de 14 ans, ils ont navigué en mer pendant trente-six mois, dont au moins dix-huit sur des voiliers de pêche hauturière ou côtière.

Le candidat-patron de navire de pêche doit prouver que, postérieurement au même âge, il a navigué pendant quarante-huit mois à bord de navires de pêche, dont au moins douze mois en qualité de patron ou de second sur des voiliers.

Le candidat second de vapeur de pêche doit établir que, postérieurement à l'échéance de sa quatorzième année, il a navigué en mer pendant trente-six mois, dont au moins dix-huit sur des bateaux de pêche. Douze de ces dix-huit mois doivent avoir été passés à bord de vapeurs de pêche.

Pour le candicat-patron de bateau affecté à la pêche côtière, on se contente de la preuve qu'il a navigué dans la pêche côtière pendant vingt-quatre mois.

Un programme distinct pour la pêche hauturière, la pêche à vapeur et la pêche côtière est annexé à l'arrêté ministériel.

Nous donnons ces programmes en annexe (1). On y trouvera réunies toutes les matières déjà signalées à propos des programmes anglais.

Une caractéristique de la législation néerlandaise est la spécialisation du programme au point vue des trois genres de pêche dont il s'agit. Cette spécialisation répond incontestablement à une réalité.

L'Allemagne.

Les conditions requises pour être admis au commandement des navires de pêche sont fixées par un décret du Conseil de l'Empire en date du 5 mai 1904, pris en exécution du § 4 de la *Seemansordnung* du 2 juin 1902 et du § 31 du Code industriel du 30 juin 1900.

On distingue :

La pêche côtière. — C'est celle qui est pratiquée sur les côtes allemandes de la Mer du Nord et de la Mer Baltique avec des embarcations non pontées ou des barques demi-pontées ou des navires pontés de moins de 50 mètres cubes de jauge.

La petite pêche au large. — C'est celle qui a pour champ la Manche, la Mer du Nord et la Baltique jusqu'au 61° de latitude nord, lorsqu'elle ne rentre pas dans les conditions prévues par le paragraphe précédent.

La moyenne pêche au large. — C'est la pêche qui se fait en dehors des limites précédentes entre le 30° de longitude est et le 50° de longitude ouest du méridien de Greenwich.

La grande pêche au large. — Elle a lieu dans tous les parages ne rentrant pas dans les catégories énumérées ci-dessus.

Le commandement des barques de *pêche côtière* n'est assujetti à aucune condition particulière.

(1) Annexe III.

Celui des barques se livrant à la *petite pêche au large* est soumis aux règles énumérées ci-dessous :

1° Sur les bateaux pontés, à voiles ou à moteur auxiliaire, de moins de 200 mètres cubes de jauge brute, et sur les vapeurs de moins de 250 mètres cubes de jauge brute, les commandants doivent remplir les conditions suivantes :

a) Avoir fait, à partir de l'âge de 15 ans, au moins cinquante mois de navigation sur les bateaux de commerce ou de pêche, en qualité de matelot de pont ;

b) Passer un examen oral sur les règles de route, de barre et de feux, sur la lecture des cartes, l'emploi des engins de sauvetage ;

c) Passer un examen d'aptitude visuelle analogue à celui prévu par la loi du 16 janvier 1904, pour les capitaines et les seconds des navires de commerce allemands (1);

2° Le commandement des navires de plus fort tonnage que ceux indiqués au § 1er ne peut être exercé que par des maîtres au cabotage.

Les commandants des bâtiments pratiquant la *moyenne pêche au large* doivent :

a) Posséder le brevet de maître au cabotage ;

b) Subir un examen écrit et oral sur les points suivants :

1° L'emploi des cartes marines, l'usage des instruments nautiques, compas, loch, sonde, etc. ; la pratique des relèvements ;

2° Savoir faire le calcul de la latitude par une hauteur méridienne du soleil et d'une étoile fixe, comme aussi par la hauteur méridienne de l'étoile polaire, par le chronomètre et la longitude ;

3° Le calcul de la longitude par le chronomètre et la hauteur d'une étoile ;

(1) Pour le commandement des barques de pêche à voile dans la Mer Baltique, il suffit de justifier de trente-six mois de navigation et l'examen sur la partie *b* est facultatif.

4° Calculer la variation du compas à l'aide des tables d'azimut.

c) Etablir qu'ils ont servi comme maître d'équipage (*bestman zur See*) pendant douze mois sur un navire de pêche au large.

Le commandement des navires de pêche armés à la *grande pêche au large* ne peut être exercé que par des capitaines au long cours. Ceux-ci sont autorisés à commander les bateaux de pêche de toute nature et de tout tonnage. Les lieutenants sont admis à commander les bateaux de pêche de tout tonnage se livrant à la petite ou à la moyenne pêche au large, mais uniquement, dans le dernier cas, s'ils justifient de douze mois de navigation comme second ou comme lieutenant dans la pêche au large.

A côté des capitaines, il doit y avoir un lieutenant (*bestman*) sur les voiliers jaugeant plus de 200 mètres cubes et les vapeurs de plus de 250 mètres cubes qui se livrent à la petite pêche au large, ou à bord des bâtiments de pêche de tout tonnage pratiquant la moyenne pêche au large; un second (*steurman*) doit être enrôlé sur les navires armés à la grande pêche au large.

Dans la petite pêche au large, le lieutenant doit avoir fait, à partir de l'âge de 15 ans, trente mois de navigation comme matelot de pont sur les barques de commerce ou de pêche.

Pour la moyenne pêche au large, le lieutenant doit posséder le diplôme de maître au cabotage et, en outre, justifier de douze mois de navigation comme matelot de pont sur un navire armé pour la pêche au large.

Le second, sur les navires armés à la grande pêche au large qui exercent leur industrie dans le sud de l'Océan Atlantique jusqu'au cap de Bonne-Espérance, doit posséder le diplôme de maître au cabotage, avoir satisfait à l'examen qui est exigé des patrons de moyenne pêche au large et justifier de douze mois de navigation comme lieutenant à la pêche au large (1).

(1) *Deutscher Seefischereialmanach*, 1912, p. 162. — Cf. J. Pérard. — *Le commandement des barques de pêche*, 1909, pp. 22-24.

La France.

L'article 3 du règlement du 20 septembre 1908 spécifie que le personnel supérieur, obligatoire à bord de tout navire armé aux grandes pêches, doit comprendre le capitaine, un second et au moins un autre officier.

Le second doit posséder soit le brevet de capitaine au long cours, de lieutenant au long cours ou de maître au cabotage, soit le diplôme d'élève officier ou d'officier de la marine marchande. Cependant à titre transitoire, les marins qui, au moment de la mise en vigueur du règlement, avaient exercé, durant deux campagnes de pêche, les fonctions de second ou d'officier, ont conservé ces fonctions.

Aucun brevet spécial n'est exigé jusqu'à ce jour pour commander les bâtiments jaugeant moins de 25 tonneaux. Tout inscrit définitif, âgé de 21 ans, peut y être admis; mais on prévoit que bientôt il sera dans l'obligation de produire un diplôme de capacité (1).

* * *

Il ne faut pas longue réflexion pour se convaincre de l'impossibilité du maintien du régime belge des licences. L'application plus ou moins prochaine d'une loi sur la réparation des accidents professionnels du personnel de la pêche ne saurait s'appuyer sur une base aussi fragile que celle des garanties offertes actuellement par les commandants des bateaux de pêche. D'autre part, le système de la loi du 17 mai 1890, qui n'a d'ailleurs rien donné, ne semble pas adéquat aux intérêts et aux besoins de l'industrie de la pêche. Le programme des connaissances exigées des lieutenants au cabotage

(1) E. Bouiron, *Hygiène du marin-pêcheur*, Paris, 1910, p. 69.

comporte des matières dont les pêcheurs n'ont que faire : cubage des colis, arrimage et jaugeage des navires; ce programme, au contraire, peut paraître insuffisant pour la grande pêche à vapeur. Ne voyons-nous pas les capitaines français au cabotage protester avec un bel ensemble contre la faculté, attribuée en France aux patrons au bornage — grade correspondant à peu près à celui de nos lieutenants au cabotage, — de commander les vapeurs de pêche?

Il est absolument nécessaire conclut à ce sujet *Le Droit maritime*, que des mesures définitives soient prises en Belgique pour réserver exclusivement le commandement des vapeurs de pêche à des officiers présentant des garanties suffisantes (1).

Occupons-nous d'abord de la pêche côtière. La Hollande, l'Allemagne et l'Angleterre ont maintenu intact, pour cette pêche, le régime de la liberté. Mais qu'entend-on par pêche côtière? Est-ce celle qui est pratiquée dans la mer territoriale telle qu'elle est délimitée par les conventions internationales? Ou bien faut-il s'attacher à l'interprétation néerlandaise qui définit la pêche côtière : celle faite par les bateaux qui, en règle générale, restent en vue de la côte? Faut-il plutôt se rallier aux vues allemandes et considérer comme côtière la pêche entreprise sur les côtes avec des embarcations non-pontées, des barques demi-pontées ou avec des navires pontés de moins de 50 tonneaux de jauge brute; ou adopter, enfin, le système plus simple de l'Angleterre, tenant pour exempt de l'obligation du diplôme tout commandant de chaloupe de 25 tonneaux de jauge nette?

Nous donnons la préférence à la pratique anglaise, laquelle se confond en réalité avec le système allemand et qui offrirait chez nous l'avantage très appréciable de créer une situation nette et de ne pas entraver le développement de la pêche et du cadre des

(1) *Le Droit maritime*, numéro d'août-septembre-octobre, 1911, p. 638.

patrons-propriétaires dans les localités où ils font le plus de progrès. A la faveur de cette démarcation, les commandants des barques de La Panne, Nieuport, Heyst, Blankenberghe, Coxyde, Bouchaute et Oostduinkerke resteraient en règle générale affranchis de l'obligation d'être diplômés. La Belgique n'a pas à faire mieux en cette matière que les grands pays maritimes; au surplus, nos écoles de pêche et le fonctionnement de nos bourses d'apprentissage procurent aux pêcheurs côtiers belges une supériorité permettant de se passer des patrons diplômés.

Restent les voiliers de pêche jaugeant plus de 25 tonneaux, chalutiers ou harenguiers. On ne saurait se contenter, en ce qui les concerne, du diplôme de capacité délivré aux mousses qui ont satisfait aux examens institués par les arrêtés ministériels de 1903 et 1904. En effet, nous voyons partout subordonner l'autorisation d'exercer un commandement à bord d'un navire de pêche, à un stage pratique plus ou moins long : trois ou cinq années de navigation. Or, le diplôme de mousse peut être acquis au bout de deux années de navigation. Il ne pourrait être question non plus, d'altérer profondément ou de supprimer les examens de capacité de mousse qui sont nécessaires et donnent de bons résultats. Il semble donc qu'il faille chercher la solution dans une voie moyenne. On pourrait, par exemple, exiger que le candidat patron, porteur du diplôme de capacité de mousse, apportât la preuve de trois ou quatre années d'enrôlement à bord d'un navire de pêche et qu'il satisfît à un examen sur des questions essentielles de navigation, de manœuvre et d'économie maritime.

Il faut et il suffit que le patron sache qu'il peut avoir assez de confiance en lui-même pour affronter toutes les difficultés.

Les candidats qui ne sont pas porteurs du diplôme de mousse devraient subir une épreuve théorique et pratique sur toutes les matières du programme fixé par l'arrêté ministé-

riel du 2 mars 1903 et auraient à fournir la preuve de quatre ou cinq années de navigation en qualité de pêcheur.

Les mêmes garanties de capacité seraient demandées aux seconds des vapeurs de pêche.

Quant aux capitaines de steamers, on pourrait se contenter soit du diplôme de capacité au cabotage, soit d'un diplôme spécial délivré à ceux qui ont occupé, pendant une ou deux années, le grade de second sur un vapeur de pêche. Ce diplôme porterait sur des matières se rapprochant de celles inscrites au programme néerlandais. Mais il est évident que les situations acquises devraient être respectées et que l'avenir devrait être préparé par une organisation appropriée des écoles de navigation et de pêche, spécialement pour les récipiendaires qui se prépareraient à subir les épreuves réglementaires. Ces cours devraient autant que possible se donner aux jours et heures où les pêcheurs sont à terre ou bien à une époque précédant immédiatement la date de l'examen.

CHAPITRE V.

Les engagements relatifs à la pêche maritime.

---

§ I. — Le rôle d'équipage.

Le fonctionnement administratif de l'enrôlement des marins-pêcheurs a été décrit (1). Il reste à examiner la nature, les conditions et les sanctions du contrat d'engagement. Quelques considérations tirées de la législation des pays voisins éclaireront notre étude.

Lorsqu'un navire arme dans un port belge, le commissaire maritime dresse et remet au capitaine, le rôle d'équipage si le navire est belge et l'acte d'enrôlement s'il est étranger (2).

L'acte d'enrôlement n'est qu'un certificat, délivré aux capitaines étrangers et mentionnant le nombre et les noms des marins engagés ; il témoigne que ceux qui ont été enrôlés en Belgique se trouvent dans les conditions légales (3). Pour bon nombre de chaloupes de pêche belges, la formalité de l'enrôlement ne consiste pas en autre chose.

(1) *Etude économique de la pêche maritime*, p. 134.
(2) Art. 9 de l'arrêté royal du 8 mars 1843 sur la police maritime
(3) Pand. Belg., v° *Gens de mer*, n° 47.

Quant au rôle d'équipage, c'est la pièce officielle par laquelle le commissaire maritime, après avoir passé la revue des matelots, constate, dans la forme déterminée par un arrêté ministériel : la composition de l'équipage, les conditions auxquelles chacun de ses membres est engagé et les avances qu'il a reçues sur ses gages. Le rôle d'équipage est la consécration et la charte de l'enrôlement; il fournit aux parties contractantes une pièce qui facilite, en cas de contestation, l'établissement de leurs droits et il rend possible la mission de police du commissaire maritime, chargé par la loi de veiller à ce qu'aucun navire n'embarque des déserteurs, des réfractaires ou des mineurs. C'est le commissaire maritime qui rédige le rôle et le signe en même temps que les parties contractantes (1).

Cette destination du rôle d'équipage ressort des articles 7, 8 et 10 de l'arrêté royal du 8 mars 1843 et de l'article 92 du Code maritime.

Passé dans une forme officielle et devant une autorité constituée par la loi, le rôle d'équipage présente tous les caractères d'un acte authentique. Ses annotations sont obligatoires pour les deux parties. Il a été jugé que les matelots qui soutiennent qu'une mention écrite dans le rôle d'équipage, régulièrement dressé et visé par l'autorité compétente, n'existait pas au moment de leur engagement et de la signature du rôle, sont tenus de s'inscrire en faux (2).

Faut-il que toutes les conditions de l'engagement soient consignées dans le rôle d'équipage et, dans la négative, les clauses non inscrites ont-elles la même valeur que celles qui y sont relatées?

La question a perdu beaucoup de son importance par le fait

(1) PAND. BELG., *ibid.*, n° 49.
(2) Cf. BELTJENS. — *Code maritime*, p. 286, n° 21.

que l'article 23 du Code maritime ne reproduit pas la disposition de l'ancien article 5 n° 4 subordonnant le privilège des loyers à leur inscription au rôle; elle n'en conserve pas moins une portée pratique considérable, spécialement dans la pêche maritime où tant de stipulations du contrat ne figurent pas au rôle.

L'article 92 du Code maritime porte *in terminis* que les conditions d'engagement se constatent non seulement par le rôle d'équipage, mais aussi par les conventions des parties. Sont donc pleinement valables les conventions d'engagement conclues avant la formation du rôle ou en cours de voyage, ainsi que celles conclues après la clôture du rôle et les stipulations antérieures qui n'ont pas été reproduites lors de la formation du rôle.

La preuve des engagements des marins peut se faire par d'autres moyens que le rôle d'équipage et, puisque la loi n'impose pas la rédaction d'un écrit, il semble qu'il faille décider que les principes du droit commun en matière de preuve commerciale sont applicables (1).

Il a été jugé toutefois que les conditions de l'engagement du capitaine et des hommes de l'équipage d'un navire ou, plutôt, le fait de cet engagement ne peuvent se prouver par témoins et que la preuve testimoniale n'est pas admissible, tout au moins lorsqu'il n'existe pas de commencement de preuve par écrit et que les allégations sont invraisemblables (2).

Voilà sans doute pourquoi Smeesters enseigne que la convention existe avant la signature du rôle d'équipage, mais qu'elle ne peut être prouvée par témoins. Si une contestation surgit, ajoute le même auteur, avant la signature du rôle d'équipage, il faut que les parties possèdent en tous cas un

(1) BELTJENS, *loc. cit.*, p. 344, n° 5, et *p.* 352, n° 37.
(2) *Ibid.*, p. 344, n° 4.

écrit. Quand le rôle d'équipage est signé, c'est lui seul qui fait preuve. La convention écrite pourrait encore être invoquée pour prouver certaines stipulations non contenues au rôle, mais non pour établir une dérogation aux conventions officiellement constatées devant le commissaire maritime (1).

Aux termes de l'article 60 du Code maritime, la formation de l'équipage du navire appartient au capitaine : c'est à lui de choisir et de louer les matelots et les autres gens de l'équipage. Quant aux conditions, il est tenu de se conformer aux ordres de l'armateur ; de plus, lorsque les propriétaires sont sur les lieux ou qu'ils y sont représentés par des fondés de pouvoir, il doit agir de concert avec eux.

Dans la pêche maritime, l'armateur est toujours sur les lieux où se contracte l'engagement ; néanmoins, c'est le patron seul qui engage le personnel de pont. En tous cas, l'immixtion directe de l'armateur est fort rare. Celui-ci ne s'occupe directement que du personnel des machines ; n'importe, la seule présence de l'armateur sur les lieux suffit pour suspendre, dans certains cas, le droit, qu'il possède de se libérer, par l'abandon du navire et du produit de la pêche, de sa responsabilité engagée par le fait des membres de l'équipage.

Après avoir défini le but et l'importance du rôle d'équipage, voyons dans quelle mesure et comment il en est fait application dans la pêche maritime.

D'après l'article 9 de l'arrêté du 8 mars 1843, pour que le rôle d'équipage soit obligatoire, il faut et il suffit qu'il s'agisse d'un navire. Il importe donc de bien préciser le terme « navire de pêche » employé par opposition à celui de « bateau » ou « embarcation » dont la destination principale est la petite pêche (2).

(1) *Le Droit maritime*, 1912, pp. 136, 137.
(2) HENNEBICQ. — *Principes du droit maritime comparé*, I, p. 8, n° 2*bis*.

Grosse question, à la discussion de laquelle les spécialistes, les congrès et, dans une circonstance récente, le Parlement belge se sont longuement attardés sans arriver cependant à une solution précise. Ce débat surgit chaque fois que se posent les problèmes du diplôme de patron-pêcheur, de l'enrôlement ou de l'engagement des marins-pêcheurs.

Pas plus que le Code maritime, la loi du 27 septembre 1842 et l'arrêté royal du 8 mars 1843 ne s'appliquent à des embarcations autres que les navires marchands de mer. Qu'est-ce donc qu'un navire de mer? Est envisagé comme tel : « tout bâtiment d'un certain tonnage, susceptible d'impulsion propre et de manœuvre dont la destination principale est la navigation maritime. » Tombent sous cette définition, outre les navires à transport de passagers et de marchandises de tous genres et les remorqueurs de mer, les bateaux de pêche pontés et qui s'éloignent des côtes (1).

Ce dernier point a été tranché formellement lors des travaux préparatoires de la loi du 21 août 1879. Un membre ayant demandé si les bateaux employés à la grande pêche maritime devaient être considérés, à défaut d'un texte formel, comme navires de mer, la commission répondit par l'affirmative, n'excluant que les bateaux non pontés ou ceux qui ne font que la pêche côtière (2).

La loi du 20 février 1908 a fait application du même principe en matière d'hypothèque maritime, sans y rien modifier, sauf qu'elle a introduit une limite de tonnage fixée à 25 tonneaux de jauge brute.

Les bâtiments de mer de moins de 25 tonneaux ne sont pas des navires ; ils sont assimilés aux bateaux visés par la loi.

(1) HENNEBICQ, *op. cit.*, II-2, pp. 182-183.
(2) Id., I, p. 39, note.

En règle générale, cette délimitation correspond à la réalité pratique, car le bâtiment de pêche de 25 tonneaux de jauge brute et moins ne sera, le plus souvent, qu'une embarcation côtière. Au surplus, cette distinction est sans effet au point de vue de l'applicabilité à la pêche, de la législation maritime générale. En effet, l'article 1er de la loi du 10 février 1908 porte *in terminis* que cette limite n'a été adoptée qu'au point de vue de l'hypothèque maritime ou fluviale.

Donc, lorsqu'il s'agit des droits et obligations des propriétaires de navires et des équipages, spécialement des conditions d'engagement du capitaine et des matelots, du contrat à la grosse, des assurances maritimes, de l'abordage, etc., il faut s'en rapporter aux principes généraux du droit maritime.

Au cours de la discussion confuse qui a précédé l'adoption de la loi du 10 février 1908, dit Hennebicq, on n'est pas arrivé à une définition du « navire » complète et applicable à toute la loi maritime. On n'a pas, du reste, cherché à atteindre ce résultat. On s'est borné à préciser ce qu'il fallait — au point de vue de l'hypothèque — considérer comme navire ou comme bateau. La recherche d'une définition générale et précise à la fois eût amené l'introduction expresse des notions « d'impulsion propre et de manœuvre » qui sont essentielles à la définition du navire et qui en sont absentes sans motifs (1).

La question de savoir jusqu'à quel point le rôle d'équipage est obligatoire dans la pêche maritime dépend donc de cette autre considération : le bâtiment en cause est-il ou n'est-il pas un navire de mer? Ici, la réponse est subordonnée pratiquement à l'appréciation du commissaire maritime et des tribunaux répressifs.

L'obligation de l'enrôlement a été fort généralisée : n'y échappent que les embarcations ouvertes ou mi-pontées et

(1) *Op. cit.*, II, pp. 191-192.

celles qui, bien que pontées, sont censées ne pas s'éloigner de la vue des côtes. Comme la législation belge ne contient pas une définition de la pêche côtière, cette appréciation est élastique et donne lieu à des décisions variables.

En droit et en fait, c'est un élément technique — le navire — qui sert de base à l'application des réglements sur l'enrôlement. Or, nous avons vu que, outre sa destination de police, le rôle d'équipage a un but juridique et qu'il a même une portée sociale considérable. Il établit souverainement les conditions d'engagement des hommes. C'est un contrat authentique de travail; même plus, c'est la charte du navire et de l'armement. Aussi les principaux pays sanctionnent-ils par des peines, l'obligation d'afficher le rôle d'équipage dans un local du navire ou tout au moins de l'avoir à bord.

Pourquoi alors, faire dépendre cette obligation d'un critérium matériel? Il arrive sans doute que des équipages de trois à quatre hommes ne pêchent que dans la mer territoriale, comme il doit arriver que de petites embarcations mi-pontées ou pontées travaillent hors de la vue des côtes, en avril-mai notamment lorsque la pêche dans la mer territoriale est interdite. Ces contingences sont sans portée en ce qui concerne l'utilité sociale du rôle d'équipage et tendent même à prouver qu'au point de vue de la police maritime, le critère admis est insuffisant. Notre législation industrielle prescrit le règlement d'atelier lorsque l'entreprise emploie cinq ouvriers. Ne pourrait-on, dès lors, préconiser légitimement l'obligation du rôle d'équipage partout où une société de pêche se constitue sous une autorité reconnue et que cette société comprend trois membres au moins?

§ II. — Les engagements des marins-pêcheurs

A) *La législation.*

Cette matière est régie par les dispositions du chapitre III titre VIII livre II du Code civil concernant le louage d'ouvrage et d'industrie, et par le titre II livre II du Code de commerce qui contient une série de dispositions au sujet des propriétaires de navires, des gens de mer, des salaires, du rapatriement et du traitement des matelots lorsqu'ils tombent malades ou qu'ils ont été blessés ou naufragés. Ces dispositions sont d'ordre public : c'est dire que les intéressés ne peuvent se soustraire à leur application, ni y déroger par des conventions particulières, pas même par le rôle d'équipage.

Le Code civil ne contient aucune disposition spéciale au sujet du louage d'ouvrage des pêcheurs ; mais le Code maritime règle en détail la situation des marins dans les principaux cas de résiliation du contrat d'engagement : il envisage la rupture par un cas de force majeure, par la mort du matelot, par la maladie ou la blessure, par la rupture du voyage et par le renvoi.

Exposons successivement les solutions du code.

Si la rupture du contrat est due à la force majeure, les matelots ne touchent leurs salaires que jusqu'au moment où le contrat prend fin et ils n'ont droit à aucune indemnité. Telle est la règle générale pour les matelots engagés au mois et au voyage, lorsque survient une interdiction de commerce, un naufrage ou un accident entraînant l'innavigabilité du navire. Ils ont droit au rapatriement aux frais du navire, à moins qu'ils n'aient pas fait tout leur possible pour sauver le bâtiment. Les consuls de Belgique doivent veiller au rapatriement des marins belges. L'Etat peut récupérer contre l'armement les frais qu'il a exposés. (Art. 94-99 du Code maritime.)

Les matelots engagés au profit ou au fret ne touchent de salaire que si le capitaine touche un fret (1). (Ibid. art. 100.)

En cas de mort, si le matelot est engagé au mois, ses héritiers ont droit aux salaires jusqu'au jour de son décès. S'il est engagé au voyage, ils ont droit à l'entièreté de la somme s'il meurt pendant le voyage de retour, et à la moitié seulement s'il meurt pendant le voyage d'aller. S'il est engagé au profit ou au fret, les héritiers ont droit à l'intégralité de sa part. (Art. 105 du Code maritime.)

Si le matelot est blessé ou tombe malade en cours de route, il a droit à ses salaires jusqu'à la fin du voyage. Les frais de pansement et de traitement, jusqu'à la fin du voyage, sont à charge de l'armement, ainsi que les frais éventuels du rapatriement. Le rapatriement est réglé par l'arrêté consulaire du 5 germinal an XII.

Un accident dû à la faute du capitaine ou de l'armateur et causant des maladies ou des blessures pourrait donner lieu, en outre, à des dommages-intérêts. S'il est causé par la faute du matelot lui-même, les frais de traitement sont à sa charge et, s'il est dans l'impossibilité de faire son service, les salaires ne lui sont pas dus. Il peut même être congédié. (Art. 102 et 104 du Code.)

Il y a certains cas dans lesquels la résiliation, sans être due à un cas de force majeure proprement dit, n'est pas attribuable pourtant à un acte purement volontaire de l'armateur. Ce sont des cas de rupture de voyage ou, dans l'espèce, de la campagne de pêche. On désigne sous ce nom l'abandon de la campagne en vue de laquelle le contrat d'engagement a été conclu : les expéditions ne sont pas commencées ou continuées. Ceci arrivera spécialement dans la pêche maritime en cas de

(1) Cf. C. Smeesters. — *Le contrat d'engagement des gens de mer*, dans *Le droit maritime*, 1912, p. 143.

faillite de l'armateur, de réparations à exécuter au bateau ou de maladie, blessures ou mort d'une partie de l'équipage (1).

La loi belge fixe à forfait les dommages-intérêts dus aux matelots pour ces cas.

Si la rupture a lieu avant le départ, le marin est simplement payé de ses journées sans indemnité, si le rôle d'équipage n'est pas dressé, mais il a le droit de conserver ses avances ou de réclamer un mois de gages, si le rôle d'équipage est déjà formé.

Si la rupture a lieu au cours du voyage, les matelots engagés au voyage ont droit à l'intégralité de leurs gages ; ceux engagés au mois touchent l'entièreté des mois échus et la moitié des mois restant à courir. Ils ont droit, en tous cas, aux frais de rapatriement, à moins que l'armateur n'ait pu leur procurer un embarquement les ramenant au port de départ ou les conduisant à destination.

Les matelots engagés au fret ou au profit — donc à la part — ont droit aux dommages-intérêts conformément aux règles du droit commun. (Art. 93.)

Les dispositions concernant les loyers, pansement et rapatriement des matelots sont communes aux officiers et à tous les gens d'équipage, donc aussi au personnel des machines. (Art. 109.)

Voyons enfin le cas de renvoi dû exclusivement à la volonté de l'armateur.

Il faut distinguer entre le capitaine et les gens d'équipage.

Le propriétaire peut congédier le capitaine. Il n'y a pas lieu à indemnité s'il n'y a pas de convention par écrit. (Art. 54 du Code maritime.) Il est fait usage de ce droit dans la pêche maritime et l'on cite même, à Ostende, des cas sensationnels dans la pêche à vapeur. Ce droit exorbitant de l'armateur a été fort critiqué. Quels que soient d'ailleurs les motifs qui ont dicté cette disposition, il n'est pas admissible qu'on puisse congédier, sans préavis et sans la moindre indemnité, un commandant de navire se trouvant loin de sa résidence et lui imposer, par surcroît, des frais de rapatriement considérables (1).

(1) Cf. Beltjens. — *Loc. cit.*, p. 354, n° I.

Par contre, le capitaine ne peut congédier le matelot sans motif sérieux, sous peine d'être personnellement responsable de dommages-intérêts. Ces dommages-intérêts sont fixés au tiers des salaires si le voyage n'est pas commencé et à la totalité des salaires, y compris les frais de rapatriement, si le renvoi a lieu à l'étranger. Par une disposition curieuse, la loi exonère de tous dommages-intérêts dans le cas où le renvoi a lieu avant la clôture du rôle d'équipage.

En aucun cas, le capitaine ne peut congédier un matelot dans les pays étrangers. (Art. 107.)

Outre les lois civiles précitées, des lois spéciales, telles que le Code pénal et disciplinaire de la marine marchande et de la pêche maritime et l'arrêté royal du 8 mars 1843 sanctionnent certains droits et obligations des matelots. Nous en parlerons plus loin.

B) *La législation maritime et la pêche.*

Une première question à examiner est celle de savoir jusqu'à quel point le personnel de la pêche est soumis aux dispositions du Code maritime concernant les gens d'équipages.

Nous avons démontré que, dans l'esprit de ses auteurs, les dispositions du Code maritime sont applicables aux bâtiments de pêche rentrant dans la catégorie des navires de mer et que

(1) Ch. Hervy-Cousin. — *Le congé des capitaines et des pêcheurs*, dans la *Belgique maritime et coloniale*, numéros du 7 et du 21 août 1910.

la grande majorité des embarcations pontées dont le personnel est, du reste, sujet à la formalité de l'enrôlement, se trouvent dans ce cas. La doctrine ou la jurisprudence ne fournissent aucun argument ni aucune décision contraires à cette thèse. Pourquoi des dispositions d'ordre public prises dans l'intérêt des navigateurs devraient-elles, à défaut d'une exception formellement stipulée, rester lettre morte lorsqu'il s'agit de ceux qui naviguent à la pêche maritime ?

Dira-t-on que le Code maritime, à l'encontre des législations des pays voisins, ne mentionne spécialement la pêche maritime dans aucun de ses chapitres et que ses nombreuses dispositions ne semblent avoir été conçues qu'en vue de la navigation marchande? Parfait, mais le Code maritime se complète par les prescriptions de la législation maritime pénale et disciplinaire qui réglementent formellement la pêche.

On invoque et on applique couramment le Code aux navires de pêche en matière d'assistance, d'abordage et d'assurances maritimes! Pourquoi ne pourrait-il être suivi lorsqu'il s'agit du personnel?

En ce qui concerne spécialement la résiliation du contrat d'engagement, il n'y a pas impossibilité de fait à décider, par exemple qu'en cas d'innavigabilité d'un vapeur ou d'un voilier de pêche, les matelots et les machinistes seront payés jusqu'à la cessation de leurs services; qu'en cas de mort, maladie ou blessure, ils auront droit à leurs salaires et aux frais de traitement jusqu'à la fin du voyage ainsi qu'au rapatriement; et surtout qu'en cas de congédiement injustifié, ils seront fondés à réclamer les indemnités légales ?

Il ne manque cependant pas de théories qui combattent cette manière de voir. Basées sur une connaissance incomplète du droit maritime ou inspirées par l'intérêt personnel, elles se manifestent chaque fois que le bien social des pêcheurs est en jeu et s'attachent à refuser à ces derniers la qualité de marin.

Dans la pêche à voile, les pêcheurs seraient associés avec l'armateur, en vertu d'un contrat innomé se rapprochant de la nature du contrat de société et excluant les rapports de dépendance dont il est question dans le Code maritime. Quant aux hommes des vapeurs, puisqu'ils gagnent un salaire fixe, il faudrait les considérer comme des ouvriers dans le sens de la loi sur le contrat de travail. D'autre part, des esprits mieux éclairés, au cours des discussions qui se sont élevées à propos de certaines lois sociales, n'ont pas omis de faire ressortir la différence essentielle qui existe entre le contrat de travail et l'engagement des marins. C'est ainsi que, tombant de Charybde en Scylla, nos pêcheurs se voient refuser aussi bien le bénéfice de la législation maritime que celui de la législation sociale.

Nous aurons à mettre les choses au point.

Lors de la discussion de la loi du 16 août 1887 concernant le paiement des salaires aux ouvriers — et combien il eût été désirable d'étendre aux marins et aux pêcheurs l'application de quelques principes consacrés par cette loi! — il a été entendu que les uns et les autres ne seraient pas compris dans la dénomination d'ouvriers figurant à l'article 1er de la loi.

Le motif de cette exclusion fut donné, en ce qui concerne les pêcheurs, par M. Beernaert, Ministre des Finances, en séance du Sénat du 11 août 1887 : « Le contrat qui s'établit entre les patrons et les pêcheurs qu'ils engagent me paraît constituer un véritable contrat d'association. Le règlement se fait d'après le décompte de la pêche. Le capital du patron a sa part et une part revient aux pêcheurs à titre de salaire (1). » Et le comte de Limburg-Stirum ajouta : « Il n'est pas possible de considérer les matelots comme des ouvriers dans le sens ordinaire du

(1) PAND. BELG., v° *Pêche maritime*, nos 61-62.

mot... L'ouvrier que vise notre projet ne peut être le marin ou le matelot, dont les occupations sont différentes. »

Les marins ne sont évidemment pas des ouvriers dans le sens de la loi du 10 mars 1900 sur le contrat de travail : ils ne travaillent pas sous l'autorité, la direction et la surveillance de l'armateur, chef de l'entreprise. Toute la législation maritime s'oppose à cette assimilation. Le marin-pêcheur ou matelot travaille sous l'autorité, la direction et la surveillance du capitaine ou patron, seul maître après Dieu sur le navire qui lui est confié. La direction nautique et la gestion économique de l'entreprise relèvent de domaines juridiques absolument distincts.

La législation maritime fait au propriétaire de navire, au capitaine et aux marins une situation à tous les points de vue inassimilable à celle du personnel de n'importe quelle entreprise terrienne. Les éléments constitutifs du contrat de travail défini par la loi de 1900 impliquent l'autorité complète et indépendante du chef d'entreprise : cela n'existe pas dans les engagements des marins.

Même le patron-pêcheur ne commande pas sa barque en tant que propriétaire, mais en vertu de l'investiture qu'il a reçue de l'autorité publique. S'il n'est pas porteur du diplôme délivré par l'Etat, il n'est admis à l'exercice du commandement qu'en vertu d'une licence donnée par le commissaire maritime; l'autorité qu'il exerce sur ses hommes et qu'il tient de la loi, est à la fois très différente et beaucoup plus étendue que celle du patron industriel.

En droit et en fait, les pêcheurs sont engagés et congédiés par le patron; ils doivent à celui-ci, pour tout ce qui regarde le navire et l'expédition de pêche, une obéissance absolue sévèrement sanctionnée par la loi pénale.

Mais les marins en sont-ils moins des ouvriers parce qu'ils ne sont pas régis par la loi du 10 mars 1900 ? L'affirmative choque

le bon sens autant que la doctrine. En effet, cette dernière considère comme ouvriers, au point de vue de l'application des articles 1779, § 1er, et 1780 du Code civil sur le contrat de louage de services, toute personne qui travaille de la main pour recevoir un salaire (1). Or, les matelots et les pêcheurs ne font pas autre chose ; ils fournissent un travail nautique ; leur rémunération consiste soit en des gages fixes, soit en une part du fret ou du produit de la pêche, c'est là l'émolument du voyage. La section II du titre II livre II du Code de commerce, la loi du 21 juin 1849, formant le Code pénal et disciplinaire de la marine marchande et de la pêche maritime, ainsi que le rôle d'équipage composent le statut social du matelot au même titre que la loi sur le contrat de travail, le règlement d'atelier et les conventions des parties forment celui de l'ouvrier terrien.

Les deux régimes sont à l'article 1779, § 1er, du Code civil, ce que les espèces sont au genre, car tous les modes d'engagement des matelots relèvent du contrat de louage de services.

Le marin à la part, pas plus que celui engagé au fret, n'intervient dans les pertes : or, l'intervention dans les pertes constitue un élément essentiel au point de vue de l'existence d'un contrat de société (Code civ., art. 1855). Le pêcheur peut perdre ses peines, comme le commis, rémunéré au moyen d'une part des bénéfices de son patron, peut perdre les siennes ; mais, pas plus que ce commis, il n'est associé. Le lien de dépendance qui unit l'armateur aux gens de mer est, d'ailleurs, exclusif de la qualité d'associé. De plus, l'article 23, n° 2, de la loi maritime accorde expressément un privilège aux marins. Or, pour être privilégié, il faut être créancier et telle n'est pas la qualité d'un associé (2).

Il a été jugé par le tribunal d'Anvers que l'engagement des

(1) BELTJENS, *Droit civil belge*, p. 513, n° 29.

(2) Cf. PAND. BELG., v° *Gens de mer*, n° 26, cf. VICTOR JACOBS, *Droit maritime*, n° 222.

gens de mer à la part, constitue une sorte de société qui ne rentre dans aucune de celles qui sont régies par le Code de commerce (1). Mais nous ne pensons pas que ce jugement ait eu le moindre écho dans la jurisprudence. Il est en opposition, en ce qui concerne la pêche maritime, avec une stipulation formelle du rôle d'équipage, tel qu'il était en vigueur au littoral en 1840 (2), alors que notre pêche n'armait que des navires de mer. Or, l'économie du rôle d'équipage et même le texte n'ont pas varié : toutes les dispositions actuelles se retrouvent dans celles de 1840. On n'a modifié la formule que par la suppression de certains passages. La stipulation visée se trouve parmi les clauses disparues, mais les armateurs n'ont pas, par cette suppression, altéré la nature du contrat, car tout, dans le rôle actuellement en vigueur, trahit dans le chef de l'armateur l'intention formelle de traiter les membres de ses équipages comme des subordonnés.

Le texte en question est celui-ci :

« Dans aucun cas, l'enrôlement et le mode de rémunération des hommes ne pourront être considérés comme constituant une communauté entre ceux-ci et l'armateur : le livre XI du Code civil et les lois relatives à la matière ne sont pas applicables au présent enrôlement. »

Il est très net, il détruit la présomption d'*affectus societatis* dont on s'est parfois prévalu (3) et met fin au débat. Apparemment, cette clause a été abandonnée afin de maintenir l'uniformité de la formule d'enrôlement, lorsque les armateurs à la petite pêche côtière, qui engageaient leurs matelots à des conditions autres que celles de l'ancien rôle, se sont multipliés.

On pourrait objecter que l'engagement à la part dans la pêche

(1) Cf. PAND. BELG., v° *Gens de mer*, n° 27.

(2) Voir annexe IV, art. 9.

(3) COMMISSION DE LA PÊCHE MARITIME. — *Rapport de la sous-commission des accidents*, arrêté à Ostende, en séance du 8 janvier 1903.

maritime n'est pas comparable à l'engagement au fret dans la marine marchande et que le pêcheur enrôlé sur les voiliers intervient très souvent dans la fourniture du matériel. En effet, dans la marine marchande, le contrat d'affrètement constitue pour les hommes une *res inter alios acta ;* les marins n'interviennent en aucune façon dans la stipulation du fret. Au contraire, ce sont le travail et l'activité de l'équipage qui produisent la pêche dont le rendement sert de base à la fixation des parts. Par ailleurs, le texte primitif du rôle d'équipage spécifiant les retenues à prélever sur le produit de la pêche au point de vue du calcul des parts, mentionne expressément toutes les avaries survenues au bâtiment, ainsi que le dégât ou la perte des objets d'inventaire et des lignes de pêche. Donc, l'équipage intervenait et intervient effectivement encore dans ces pertes, à Ostende, Blankenberghe et Heyst ; ailleurs le cas est plutôt rare.

Il ne s'agit pas ici de pertes éventuelles de l'entreprise, mais de pertes de matériel employé au travail de la pêche. Or, ne voyons-nous pas quantité d'ouvriers agricoles et industriels qui ne sont engagés qu'avec l'obligation d'employer au travail leurs propres outils ? Le patron peut même fournir les outils à charge d'imputation sur le salaire ; dans tous les cas, l'ouvrier est responsable de la perte. Le pêcheur subit pareillement des retenues ou une diminution de gain effectif, lorsqu'il use du matériel de l'armateur ou s'il fournit lui-même le matériel. Pour quelle raison cette modalité ferait-elle perdre la qualité d'ouvrier ?

Quant à l'objection tirée de la dissemblance entre les facteurs intervenant dans la formation du fret et ceux qui caractérisent le produit de la pêche, elle est réelle, mais sans pertinence. Dans l'une et l'autre espèce, les marins relèvent de l'autorité absolue du capitaine ou du patron, ce qui enlève à l'argument toute portée pratique. D'autre part, le produit de la pêche équivaut au fret en matière d'abandon (1) et en matière d'hypothèque

(1) L. HENNEBICQ. — *Loc. cit.*, t. II, n° 533.

maritime; il doit en être de même, dès lors, en matière de rémunération du personnel. Les pêcheurs des chalutiers à vapeur reçoivent des gages fixes; les salaires du personnel des voiliers de pêche sont proportionnels au produit de la pêche : ceux-ci n'en sont pas pour cela moins que les autres, des ouvriers.

Nous concluons que les pêcheurs autant que les matelots de la navigation marchande sont des ouvriers dans le sens général du mot : ils vivent de leur salaire, travaillent de leurs mains, ils sont engagés par un chef d'entreprise ou son représentant légal pour un temps déterminé par le rôle d'équipage. Pour être des salariés, ils restent des marins, soumis à la législation maritime. En un mot, ils appartiennent à la catégorie des travailleurs de la mer.

C'est comme tels que les armateurs les traitent en cas de mort, de maladie ou d'accident. A Ostende, lorsqu'un homme d'équipage, engagé au mois, meurt pendant le voyage, les loyers sont payés à sa succession jusqu'au jour de son décès. Des armateurs affirment même avoir payé le mois entier. Si le marin est engagé à la part, il reçoit toujours sa part entière, quel que soit le moment du décès.

Le matelot, le mécanicien ou le chauffeur d'un bateau ostendais sont payés de leurs loyers ou parts, pansés et rapatriés aux dépens de l'armement, s'ils tombent malades pendant le voyage ou s'ils sont blessés au service du navire. Les salaires sont payés jusqu'à la fin du voyage. Ce n'est qu'à ce moment que la déclaration d'accident peut être faite à la société d'assurance ou que l'intervention de la Caisse de prévoyance et de secours des pêcheurs peut être sollicitée. Certains bureaux d'armement à voiles contestent le dû des frais d'hospitalisation à l'étranger ou de rapatriement de leurs hommes engagés à la part, en se basant sur l'article 99 du Code maritime, qui ne parle que des matelots engagés au mois ou au voyage et non de ceux qui sont engagés au profit. Ces frais incombent alors à l'Etat.

Dans les autres stations, l'importance pratique de ce litige est atténuée par le fait qu'en cas de maladie ou de blessure, les embarcations peuvent regagner immédiatement le port et qu'elles sont même obligées de le faire, l'incapacité de travail de l'un des membres de l'équipage arrêtant généralement l'expédition. S'il n'en est pas ainsi, le matelot reçoit sa part jusqu'à la fin du voyage et pendant sa maladie; s'il peut être remplacé à un taux plus avantageux, il touche le montant de la différence entre celui-ci et la quotité à laquelle il était engagé. A Ostende, lorsque la chaloupe peut naviguer temporairement, malgré l'absence d'un homme malade ou blessé, celui-ci continue quelquefois à recevoir sa part entière.

Les considérations qui précèdent ne s'appliquent pas au personnel embauché pour les besoins du bateau quand celui-ci se trouve à quai. Lorsqu'il prend à son service un camionneur, un calier, etc., le patron n'agit pas en qualité de capitaine et le navire n'est pas engagé dans une opération de navigation. Si l'armateur n'engage pas lui-même ces ouvriers, ceux-ci contractent dans tous les cas avec le patron, en tant que préposé ordinaire de l'armement. Leur condition sociale est donc régie par la loi de 1900 sur le contrat de travail.

C) *Les obligations des marins-pêcheurs.*

La loi belge ne contient aucune stipulation relative aux obligations des matelots.

Le Code pénal et disciplinaire de la marine marchande et de la pêche maritime impose uniquement aux matelots, d'une façon générale, le devoir d'obéissance. Toutefois, on peut déduire aussi de la nature du contrat, l'obligation pour le matelot de prester ses services pour tout ce qui concerne l'expédition. Il doit contribuer également aux opérations de chargement qui normalement incombent au capitaine. Sauf convention contraire, le

service du marin commence dès que le signal est donné pour annoncer le départ du navire. Il ne finit que lorsque le navire est déchargé (1).

Il en est de même du marin-pêcheur : en mer, il doit obéissance au patron dans la sphère des intérêts du navire et de l'expédition ; il doit fournir le travail nécessaire pour que le bâtiment et le matériel soient en état de tenir la mer ; à terre, il prête main-forte au déchargement du poisson.

La législation maritime est beaucoup plus explicite pour les obligations du capitaine. Tout le droit maritime pivote pour ainsi dire autour des fonctions du capitaine. La première section du chapitre II du Code de commerce lui est consacrée exclusivement et la plupart de ses dispositions sont sanctionnées par des prescriptions sévères du Code pénal et disciplinaire de la marine marchande.

Nous ne pouvons relever ici les innombrables questions de droit se rattachant à cette matière. Elles ont été étudiées en détail par des juristes autorisés. Nous nous bornerons donc à commenter, à la lumière des principes admis, les faits constatés dans le domaine de notre activité particulière.

Tout capitaine, maître ou patron chargé de la conduite d'un navire — la désignation est donc absolument générale — répond des fautes, même légères, commises dans l'exercice de ses fonctions.

Cette responsabilité est pénale et civile. Le patron peut encourir des peines diverses s'il se rend complice de la désertion de ses hommes ; si, à l'insu de l'armateur, il emploie son navire à l'exercice de la contrebande à l'étranger ; s'il s'enivre étant dans l'exercice de ses fonctions, commet des abus de pouvoir ou refuse d'obéir aux ordres de l'autorité maritime ; s'il dégrade ou laisse dégrader les objets de l'armement ou enfreint les

(1) SMEESTERS, *op. cit.*, p. 137.

règlements de la police maritime ; s'il abandonne son navire contre l'avis des principaux de l'équipage ou n'a pas été le dernier à le quitter, etc.; ce sont là autant de délits maritimes.

Parmi les crimes, le code prévoit l'échouement ou la perte intentionnels du navire avec ou sans homicide ; le détournement frauduleux, la destruction criminelle, par jet ou autrement, des effets du bord ; la gestion doleuse de l'entreprise nautique ; le vol, l'altération des vivres, etc.

Le capitaine est tenu civilement de la faute la plus légère (1). Le contrat qui lie le propriétaire du navire à son capitaine tient du louage de services et du mandat ; bien qu'il s'agisse d'un mandataire armé par la loi de prérogatives spéciales, il assure au propriétaire l'*actio mandati* ou, plus exactement, l'action en reddition de compte des fonctions spéciales dont il investit le capitaine (2).

Cette responsabilité est-elle effective dans la pêche maritime ? Elle est en tous cas limitée par le manque de solvabilité des préposés de l'armement. Elle peut cependant devenir réelle lorsqu'il s'agit de pertes ou d'avaries d'engins ou d'ustensiles du bord, résultant d'une faute et, plus d'une fois, des patrons de pêche en ont fait l'expérience à leurs dépens.

Ce qui contribue à rendre la responsabilité civile du patron presque illusoire, c'est l'absence quasi générale d'un inventaire dûment arrêté entre le patron et l'armateur. Si des inventaires réguliers existent, ce n'est qu'à bord des vapeurs et peut-être de quelques voiliers. Nous ignorons si l'inventaire est en usage dans la navigation marchande, mais il semble que l'utilité n'en puisse être contestée pour la pêche maritime. Actuellement, lorsqu'un armateur donne à un patron investiture du navire qu'il est appelé à commander, on se contente d'une

(1) Bruxelles, 18 février 1886. Pas. 1886, II, 377.
(2) BELTJENS. — *Op. cit*, p. 233, nos 33-36 — PAND. BELG., vo *Capitaine*, no 76.

inspection plus ou moins sommaire des objets du bord et le patron, désireux de se ménager les bonnes grâces de son nouveau commettant, n'y regarde généralement pas de trop près. Cela peut entraîner des inconvénients, non seulement au point de vue de la bonne gestion de l'entreprise et de la responsabilité du patron, mais aussi au point de vue de la sécurité du bâtiment, dont l'équipement pourrait être insuffisant.

Aux termes de l'article 61 du Code maritime, le capitaine tient un registre coté et paraphé par l'un des juges du tribunal de commerce ou par le bourgmestre ou un échevin, dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce. Dans ce registre sont consignés, outre les résolutions prises pendant le voyage, les recettes et dépenses concernant le navire et généralement tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, à une demande à former. Toute contravention est réprimée sévèrement par le Code pénal et disciplinaire de la marine marchande et de la pêche maritime. (Art. 27.)

Suivant les articles 44 et 45 du même Code, relatifs à la manière de procéder en matière pénale, toute faute de discipline doit être actée par le commandant du bateau sur le registre de bord. L'autorité qui juge inscrit sa décision à la suite.

L'absence de registre de bord entraîne l'impossibilité éventuelle de contracter des emprunts à la grosse (1).

Il se peut que quelques patrons rédigent un carnet de pêche pour leur usage personnel, mais aucun ne tient le registre du bord dans les conditions exigées par la loi. Il en résulte que le capitaine ou le patron se dépouille du pouvoir, qu'il tient de la loi, de statuer souverainement sur les fautes disciplinaires commises en mer et même dans un port ou dans une rade, en l'absence d'autres autorités; et que celles-ci, notamment les

(1) Art. 70 du Code maritime.

commissaires maritimes, les consuls et les commandants des bâtiments de l'Etat, sont privés du même pouvoir. (Art. 41-42 du Code disciplinaire et pénal pour la Marine marchande et la Pêche maritime.)

Par le fait même, toute la partie du Code concernant les fautes disciplinaires et les sanctions qui s'y attachent ne concerne pas la pêche maritime. Est-ce une atteinte à l'autorité patronale? La plupart des intéressés estiment que non. Le patron, dit-on, soutient suffisamment son autorité par le droit de congédiement, par les « bourrades » pour ne pas dire plus, et dans la mentalité des pêcheurs cela doit se passer ainsi! C'est une question d'appréciation, mais il conviendrait cependant que, dans une société civilisée, on ait recours à des procédés moins sommaires.

D'autre part, tout crime ou délit commis pendant le voyage, ainsi que l'instruction sommaire à laquelle il donne lieu, doit être inscrit dans le même registre. (Art. 44-46 du Code disciplinaire et pénal.)

Ceci est une prescription d'ordre public, mais qui n'est guère observée par les pêcheurs. Néanmoins, cette inobservation n'a pas les mêmes conséquences qu'en matière disciplinaire, puisqu'elle n'empêche pas le tribunal correctionnel et la cour d'assises de connaître des méfaits commis en mer par les marins en vertu des rapports à faire conformément aux dispositions du chapitre II du Code. Il n'en est pas moins vrai que l'absence d'un journal de bord complique singulièrement les enquêtes intéressant les navires de pêche et on se demande comment il est possible qu'il existe encore des chalutiers à vapeur naviguant en haute mer, au petit bonheur (1).

Le Code pénal de la marine marchande suggère d'autres observations au sujet du délit de désertion maritime. Le

(1) *Le Droit maritime*, numéro d'août-septembre-octobre 1912, p. 615.

respect de l'engagement contracté par le marin-pêcheur et la présence de celui-ci à bord à toute heure indiquée par le patron, apparaissent comme des conditions essentielles de la discipline et de la bonne exploitation du navire. En effet, le réfractaire et le déserteur, par leur négligence ou le refus de se rendre à bord, empêchent généralement le départ du bâtiment et occasionnent ainsi à l'entreprise des pertes de temps et d'argent. Ces abus ne sont pas rares dans la pêche maritime, surtout à Ostende. Le pêcheur qui a des velléités de quitter son patron avec le consentement tacite de celui-ci, ou qui s'attarde à sacrifier aux charmes de certaines déesses de comptoir, s'expose à se faire appréhender purement et simplement sur l'ordre du patron, en vertu de l'article 16 du Code pénal de la marine marchande, et à se voir reconduire à bord.

Dès que l'intervention du commissaire maritime est nécessaire, on ne se trouve plus en présence d'une négligence à reprendre le poste, — simple faute disciplinaire, — mais d'un refus formel de se rendre à bord. Les peines attachées à ce délit sont plus ou moins sévères, selon que la reprise du récalcitrant a lieu avant ou après le départ du navire et suivant que la désertion se commet dans le pays ou à l'étranger.

Lorsqu'il s'agit de désertion dans le pays et que l'arrestation du matelot s'est effectuée avant la levée de l'ancre — ce qui, dans la pêche, est habituellement le cas — la loi prévoit la peine du retranchement de la moitié des salaires ou parts. Pour que cette pénalité soit applicable, il faut évidemment qu'elle soit prononcée par le tribunal et qu'il y ait eu des poursuites régulièrement intentées. Or, ce n'est pas ainsi que les choses se passent ordinairement : neuf fois sur dix, lorsque le pêcheur est à bord, il se rend compte de la faute qu'il a commise, — il la regrette, — et les choses en restent là.

Quoi qu'on en dise et quoi qu'on en pense, c'est la vérité, et nous maintenons toutes nos affirmations, renvoyant ceux qui

voudraient y contredire à en vérifier l'exactitude sur place (1).

Comment au surplus pourrait-il en être autrement dans l'état actuel de la législation? L'équipage ne pourrait pratiquement plus continuer à travailler avec un marin se trouvant sous le coup d'une poursuite correctionnelle, intentée par son patron, pour un fait d'une gravité relative.

Le procédé signalé offre cependant l'inconvénient d'obliger le patron à payer les frais d'arrestation fixés à 6 francs par l'article 50 § 4, de l'arrêté royal du 8 mars 1843, modifié par celui du 12 juin 1906. Aux termes de l'article unique de la loi du 23 mai 1854, l'armement est autorisé à défalquer des retenues effectuées sur le gain du marin arrêté, les frais et dommages que l'arrestation a occasionnés. Mais cette défalcation n'est légale qu'en tant qu'elle est opérée par le commissaire maritime, sur la production d'un compte sommaire conformément à l'article 64 du Code pénal.

En fait, le patron déduit simplement de la part du matelot — sans se soucier d'aucune autre formalité — le montant du droit qu'il a déboursé. La nécessité pour le patron de faire l'avance d'une taxe relativement élevée et le risque qu'il court de ne pas la recouvrer dans le cas où son subordonné se montre intraitable, nuit à la discipline autant que l'inobservation des prescriptions du Code pénal. Certains pêcheurs peu scrupuleux se rendent parfaitement compte des inconvénients de cette situation et ne se font pas faute d'en abuser.

D) *Le paiement des gages ou parts.*

La loi belge est muette quant au paiement des gages des matelots. L'arrêté royal du 8 mars 1843 stipule aux articles 27-29 que le commissaire maritime interviendra au licenciement des équipages, lorsqu'il en est requis par l'une ou

(1) *Annales parlementaires*, Sénat, 1910, pp. 67 et 154.

l'autre des parties intéressées. Le capitaine avec l'un des hommes de l'équipage pourrait requérir le commissaire maritime d'être présent au paiement des gages et d'en dresser acte.

A raison de la généralité de ses termes, la loi du 8 août 1887 sur l'incessibilité et l'insaisissabilité des salaires s'applique aux marins pêcheurs, bien qu'aucun texte ne le déclare (1).

Ni les patrons, ni les marins-pêcheurs ne font usage de la faculté qui leur est reconnue par l'arrêté royal sur la police maritime. A Ostende, en ce qui concerne les vapeurs, les salaires sont payés par l'armement, à l'échéance du mois : ceux du personnel du pont au patron et ceux du personnel des machines au chef-mécanicien. Les parts des pêcheurs des voiliers sont soldées de la même manière à chaque retour de pêche, après la vente à la minque. Dans la petite pêche ostendaise, les comptes sont réglés tous les huit jours. Salaires et parts sont portés à domicile par la femme du patron. A Blankenberghe, à Heyst et dans les stations de la partie Ouest du littoral, la paie se fait tous les quinze jours ou plus souvent, soit par le patron-armateur, soit par le bureau, entre les mains du patron, qui en fait la remise directe à ses hommes.

En règle générale, les bureaux d'armement font remise au patron du décompte écrit de la pêche et des parts. Les pêcheurs peuvent donc en obtenir communication. Pareil document a moins d'utilité, lorsque la comptabilité est apurée contradictoirement entre le patron-armateur et ses hommes; il est rarement rédigé dans ce cas. Il est d'usage dans les ports, de pêche secondaire, que le patron paie ses matelots chez lui; nous verrons que cette règle reçoit des applications et souffre des exceptions qui sont aussi contraires les unes que les autres à l'intérêt des pêcheurs.

(1) C. Smeesters, *op. cit.*, p. 139.

E) *La teneur des engagements.*

a) Les conditions écrites.

La forme et les conditions du rôle d'équipage actuel ont été fixées par arrêté ministériel du 25 mars 1865.

La formule en usage est la même aux commissariats maritimes d'Ostende et de Nieuport. Elle indique le nom du bateau sur lequel l'équipage est appelé à servir; la filiation, l'âge et le lieu de naissance de chaque homme, son grade à bord ; le salaire ou la part dans le produit de la pêche; la durée de l'enrôlement. Une colonne spéciale est destinée aux mutations.

Ainsi que le montre l'exemplaire reproduit en annexe (1), l'arrangement se conclut entre l'armateur, d'une part, le patron et les pêcheurs, d'autre part. Il prescrit l'emploi du bateau conformément au Code de commerce, aux arrêtés sur la matière et aux usages de la place.

L'armateur a la faculté de licencier le patron et l'équipage avant l'expiration du terme d'engagement sans devoir payer aucune indemnité.

Le voyage commencé avant l'expiration du terme de l'engagement doit s'achever.

En cas d'échouement ou de fortes avaries au bateau, l'empêchant de prendre la mer pendant plus de huit jours, le contrat cesse, de plein droit, à l'expiration de ce terme. Toutefois, l'armateur peut suspendre l'effet de cette disposition en payant 2 francs, à chaque homme, par jour de chômage.

Tous les différends qui pourraient surgir entre les patrons sont jugés en dernier ressort, dans les huit jours, par trois arbitres, qui décident sans appel ni recours en revision ni cassation.

(1) Annexe V.

Les arbitres sont nommés par le Tribunal de commerce du ressort ou par le Conseil de prud'hommes sous la juridiction duquel est placé le port d'armement.

La formule usitée à Blankenberghe et à Zeebrugge consiste en un simple acte d'enrôlement pour un temps déterminé, sans indication des clauses du contrat intervenu entre l'équipage et l'armateur (1). La formule de 1840 était identique; toutefois actuellement le commissaire maritime procède à l'enrôlement au lieu de l'administration locale.

Les principaux bureaux d'armement de Blankenberghe et de Heyst complètent le rôle par un règlement écrit communiqué au patron lors du premier engagement.

Celui qui est appliqué à Blankenberghe porte que le patron est invité à se conformer aux dispositions suivantes :

Lorsqu'il s'agit d'un bâtiment muni d'un treuil à vapeur, il navigue au taux de 20 p. c. Les deux matelots naviguent au taux de 17 p. c., et le mousse au taux de 5 p. c. Lorsqu'il s'agit d'une chaloupe sans haleur mécanique, les parts sont respectivement fixées à 23, 20 et 6 p. c.

Chaque homme adulte ainsi que l'armateur supportent une retenue de 2 p. c. pour l'usure du chalut. Donc, on déduit en tout 8 francs de chaque somme de 100 francs. Si, à la fin de la saison, le fonds ainsi constitué laisse un excédent disponible, celui-ci est distribué, par parts égales, aux quatre intéressés.

En cas d'insuffisance du fonds, on procède à des retenues supplémentaires au gré du patron.

Chaque bateau a droit à deux gaules; leur remplacement se fait aux frais de l'équipage, également par voie de retenues.

Lorsque le bateau navigue sans mousse, les pêcheurs n'ont aucun droit à sa part. Cette question est réglée à l'intervention du gérant.

(1) Annexes VI et VII.

Les comptes de quinzaine sont sujets aux retenues suivantes: commission du gérant, 2 p. c. ; droit de minque, 1.25 p. c. ; droit d'écorage et pourboire, 2 p. c. ; tanage des filets, glaces, etc.

Le petit poisson est vendu exclusivement au profit des pêcheurs et le produit de la vente est employé au payement du filochage des filets et des menues dépenses du bord (*loeftuig*).

Tous les différends sont réglés à l'intervention du gérant.

Le patron est invité à ne pas naviguer le dimanche.

Voici le texte d'un contrat conclu entre un armement heystois et les patrons-pêcheurs qu'il engage :

Entre X..., armateur, d'une part, et Z..., patron-pêcheur, d'autre part, il est convenu ce qui suit :

L'armement remet à Z..., pour la durée d'un an à commencer avec le « *Verscheepsdag* » (jour d'enrôlement), la chaloupe Y..., pour en user et la conduire personnellement sous les conditions suivantes :

1° Z... s'engage à observer strictement et à faire respecter par l'équipage le règlement d'ordre intérieur dont il a pris connaissance et reçu un exemplaire pour être affiché à bord de la chaloupe;

2° Le mode de répartition prévu par l'article 9 de ce règlement est modifié comme suit : part du capitaine et des pêcheurs, chacun un tiers de 42 p. c. du produit de la pêche; part du mousse: 7 p. c.; réserve: 18 p. c. ; part supplémentaire du patron : 3 p. c.

Le produit de la pêche est fixé après défalcation de tous frais quelconques du chef des droits de minque, eau, remorqueur, grosses pertes, etc.

Au-dessus de 7,000 francs, le pour cent spécial du patron est porté à 5 p. c. ;

3° Les pour cent du patron restent en caisse jusqu'à la fin

de l'année et ne seront payés que pour autant que la part de réserve suffira à couvrir les frais ;

4° Si le patron, au cours de l'année et sans consentement du propriétaire, quitte sa chaloupe avec dettes, sa garantie ainsi que la dernière paye ne seront remises que pour autant qu'elles ne soient pas nécessaires pour couvrir la dette;

5° Si, dans le courant de l'année, surviennent de grosses pertes, celles-ci seront défalquées par portions avec minimum de 10 p. c., sur le produit de la pêche;

6° Il sera veillé autant que possible à ce que à chaque paye, après déduction de la glace, des dépenses de ménage, etc., il reste un minimum de 8 p. c. du produit pour les chaluts ;

7° Au cas où les grosses pertes et frais ne seraient pas soldés au jour du renouvellement du rôle d'équipage, la garantie du patron et la dernière paye pourront également être saisies à due concurrence pour couvrir le déficit ;

8° Le patron est obligé de s'affilier lui-même et d'affilier les membres de son équipage à la mutualité de secours pour pêcheurs « Zeesterre ».

Le montant des cotisations pourra être prélevé sur les fonds de réserve, sauf pour les pêcheurs âgés de 45 ans et plus qui ne seraient pas encore affiliés à la caisse ;

9° Si l'inspecteur de la société prévoit que les frais ne pourront être réglés au jour de l'enrôlement, il est autorisé à diminuer la part des pêcheurs de 1 p. c. et celle du mousse de 1/2 p. c. Ces sommes toutefois ne seront employées que pour autant qu'elles soient nécessaires pour couvrir les frais et pertes;

10° Les objets trouvés en mer seront partagés suivant les règles habituelles prévues à l'article 2 ;

11° Chaque partie est tenue de donner préavis trois mois l'avance;

12° L'armement aura, à chaque voyage, sa part dans la

« deelvisch » (fretin et rebut attribué à l'équipage). Si celui-ci a une valeur de plus de 2 francs par part, l'excédent sera ajouté au produit général.

b) Discussion des engagements écrits.

Pourquoi existe-t-il une différence générale et constante entre les régimes respectivement appliqués à Ostende et à Nieuport, Blankenberghe et Zeebrugge : ici, un simple certificat d'enrôlement; là, un rôle d'équipage?

En voici la raison :

Il y a plus d'un demi-siècle on ne pratiquait, dans des conditions identiques à Ostende et à Nieuport, que la grande pêche à voile. Le rôle d'équipage usité alors a été maintenu à travers toutes les vicissitudes que la pêche a traversées, quoique la petite pêche ait remplacé l'ancienne grande pêche nieuportoise à l'ouest du littoral et aussi en partie à Ostende.

Par contre, à Blankenberghe et à Heyst, on ne pratiquait que la pêche côtière à l'aide de bateaux plats. Les bateaux plats ont disparu à Blankenberghe et ils sont en voie de disparaître à Heyst : ils ont été remplacés par les cutters d'une vingtaine de tonneaux. Les nouveaux bateaux travaillent régulièrement hors de la vue des côtes. Quelques-uns sont pourvus d'un propulseur mécanique. Ce sont donc des navires dans le sens légal du mot et les dispositions du Code de commerce leur sont applicables. Cependant l'enrôlement a continué à se faire dans ces ports comme à l'époque où il ne constituait qu'un simple usage dépourvu de sanction légale. C'est la seule explication plausible.

La première disposition du rôle d'équipage des bateaux d'Ostende et de Nieuport soumet formellement tout le personnel au Code de commerce, donc spécialement au Code maritime. Or, la même formule est employée *ne varietur* pour le person-

nel des plus grands vapeurs de pêche comme pour celui de toute barque crevettière pontée.

Il en résulte cette conclusion pratique très importante, que tous les hommes enrôlés de Nieuport, La Panne, Coxyde, Oostduinkerke et Ostende devraient être traités comme des marins dans le sens légal du mot, en vertu de leur contrat d'engagement, s'ils n'étaient déjà tels en fait et suivant les dispositions de la loi maritime. Aussi bien, la question de la nature du contrat ne se pose plus que pour les équipages des toutes petites embarcations côtières montées par un ou deux hommes et pour quelques bateaux plats de Heyst.

Lorsque les pêcheurs canotiers pêchent avec un mousse ou avec un aide, la nature du contrat dépend des conditions de l'engagement. L'aide fournit-il exclusivement son travail moyennant un salaire fixe ou une part du produit de la pêche, c'est un contrat de louage d'ouvrage. S'agit-il, au contraire, de deux pêcheurs mettant en commun leur matériel et leur travail en vue d'une entreprise de pêche, on se trouve en présence d'une association momentanée telle qu'elle est prévue par le Code de commerce.

Nous venons de constater que la faculté, attribuée à l'armateur par le rôle d'équipage, de congédier le patron sans indemnité par voie de licenciement ou autrement est inattaquable en droit. Il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit des autres marins. Il faut faire ici une distinction entre le licenciement de l'équipage intervenant à la suite d'innavigabilité par fortune de mer ou d'une rupture de voyage — en l'espèce la campagne de pêche (1) — et le licenciement constituant le congédiement en bloc. Dans l'une et l'autre hypothèse, il faut avoir égard aux dispositions d'ordre public du Code maritime qui règlent la situation des marins victimes d'un renvoi arbitraire ou de la rupture de la campagne.

(1) Cf. L. Hennebicq, *loc. cit.*, II, p. 363.

Supposons l'innavigabilité du navire par fortune de mer, ou la rupture de la campagne survenue en un lieu quelconque : en vertu de la clause incriminée, l'armateur pourrait se débarrasser purement et simplement de toutes les obligations imposées, en vue des cas dont il s'agit, par les articles 93 et suivants du Code, en expédiant un ordre de licenciement! Cette clause doit donc être considérée alors comme non avenue.

Considérons maintenant l'hypothèse où l'ordre de licenciement intervient pour des raisons qui ne se justifient pas par un événement nautique, mais par l'intérêt ou, plus encore, la volonté arbitraire de l'armateur? C'est le congédiement en bloc.

Le rôle d'équipage n'envisage cette éventualité qu'en faveur de l'armateur. Le renvoi individuel et le congé collectif donné par le patron restent soumis au droit commun et au recours prévu par l'article 107 du Code. En fait, à Ostende, ni les patrons, ni les pêcheurs n'en ont cure. Ce point a été mis en pleine lumière au I^er^ Congrès maritime national : pour obliger un ami, on remplace un membre de l'équipage par le protégé recommandé spécialement; des capitaines renvoyent sans rime ni raison des subordonnés qui n'ont pas l'heur de plaire; des ordres inhumains ne sont donnés qu'en vue de créer des motifs de renvoi (1).

Sans doute, il faut accorder au patron un large crédit en matière de renvoi. Celui-ci est pratiqué couramment dans les industries terriennes, conformément à l'article 19 de la loi du 10 mars 1900 sur le contrat de travail, et l'on admet sans peine que tout manquement aux obligations professionnelles entraîne la juste sévérité du commandant du bateau; mais on est géné-

(1) H. Baels. — *L'indemnité aux pêcheurs en cas de congé injustifié.* Rapport présenté au *I^er^ Congrès maritime national*, p. 430.

ralement d'accord pour reconnaître qu'à Ostende ce droit dégénère souvent en licence à la faveur de la clause du rôle d'équipage, actuellement en discussion, qu'on interprète à tort dans le sens du droit absolu du patron.

D'autre part, le rôle d'équipage ne prévoit le droit de licenciement ou de congédiement en bloc que dans le chef de l'armateur, partie contractante à l'acte d'enrôlement. Or, l'article 107 n'édicte un droit à indemnité qu'à charge du capitaine, sans recours possible contre le propriétaire.

Dans un grand nombre de cas, le propriétaire ou l'armateur se confond avec le patron; alors la clause doit être considérée comme non existante.

Pour les autres, elle élude habilement le texte du Code maritime et, en cas de renvoi injustifié et dommageable, elle prive même les pêcheurs de l'action de droit commun qu'ils auraient pu puiser dans leur contrat d'engagement. Ce droit exorbitant de l'armateur est d'autant plus singulier qu'il n'a pas de contrepartie dans le contrat. En effet, il est stipulé, quelques lignes plus loin, qu'en cas d'échouement ou de fortes avaries, le contrat ne cesse d'être exécutoire qu'après huit jours. Les pêcheurs sont donc obligés de rester huit jours à terre, suivant l'intérêt ou le bon plaisir de l'armateur et si, à l'expiration des huit jours, celui-ci ordonne le licenciement, ils n'ont rien à réclamer. Bien plus, il peut les maintenir à terre aussi longtemps que son intérêt le commande, moyennant une indemnité de 2 francs par jour.

Toutes ces dispositions trouvent une sanction simple et pratique dans le fait que le commissaire maritime ne peut procéder à un nouvel enrôlement des marins débarqués tant que leur dernier engagement n'a pas été résilié.

Reste à examiner la clause compromissoire qui fait l'objet de l'article final du rôle d'équipage.

Cette clause est légale, mais en principe elle est aussi mauvaise que toutes les autres, car elle tend à soustraire à la juridiction des prud'hommes ou du tribunal de commerce — juges naturels des pêcheurs — toutes les questions touchant soit à leur travail, soit à leur salaire, pour les déférer à un collège d'arbitres.

En effet, l'arbitrage institué par le rôle d'équipage est, de droit, soumis à toutes les formes, à tous les délais et frais de procédure inhérents aux tribunaux ordinaires. Aussi, en cas de différend avec l'armateur, au sujet d'un compte de voyage d'une quinzaine de francs, par exemple, le pêcheur pauvre reculera avec effroi devant l'obligation de s'adresser au tribunal de commerce ou au conseil de prud'hommes aux fins de désignation d'arbitres et de faire l'avance des frais exorbitants d'une procédure aléatoire.

Quant à l'armateur ou au patron, ils peuvent éventuellement, en vertu du même contrat et dans tous les cas, soulever devant le conseil de prud'hommes une exception d'incompétence. Ils se trouvent ainsi abrités contre toute action de la part des pêcheurs.

Heureusement, le remède est venu de l'excès du mal. Les arbitres n'étaient pas toujours aussi désintéressés qu'on l'eût souhaité. Avant de se mettre à l'œuvre, ils exigeaient le versement d'une provision suffisante pour les frais et, les armateurs étant presque toujours seuls solvables, couraient tous les risques de l'aventure judiciaire. C'est ainsi qu'on a vu des contestations d'une valeur de 18 francs entraîner pour plus de 100 francs de frais. Ce fut la faillite de la clause compromissoire.

A Ostende, les intéressés recourent encore parfois à la désignation d'arbitres, mais sans observer la moindre formalité de procédure et uniquement en matière d'évaluation des engins du bord au commencement et à la fin de la campagne de pêche. Il est évident que ce genre d'arbitrage n'a qu'une autorité pure-

ment morale, et que les intéressés ne sont pas obligés d'en tenir compte.

La même critique peut aussi s'adresser à l'arbitrage prévu par des règlements d'armement à Blankenberghe. On se demande quel intérêt il y a à soustraire les contestations procédant du contrat d'engagement à la juridiction des conseils de prud'hommes et quelles sont les garanties d'impartialité que présente un gérant dépendant de l'armement?

Pourquoi les clauses que nous venons de critiquer (1) figurent-elles, en des formules sacramentelles, aux rôles d'équipage des bureaux d'enrôlement d'Ostende et de Nieuport?

Au 1er Congrès maritime national, des personnes très compétentes ont soutenu que le rôle d'équipage des bateaux de pêche a été arrêté *ne varietur* par l'autorité supérieure et qu'il n'est pas permis, même au commissaire maritime, d'y apporter une modification quelconque à la demande des parties ou spontanément.

Cette opinion a pour elle les errements d'une longue pratique, mais elle est manifestement insoutenable. Il est vrai qu'aux termes de l'arrêté royal du 8 mars 1843, la forme et les conditions du rôle d'équipage sont fixées chaque année, ou plus souvent s'il est nécessaire, par un arrêté ministériel ; mais cette disposition démodée ne peut, à toute évidence, être appliquée au rôle qu'en tant qu'il s'agisse des articles par lesquels est appelé à s'exercer le contrôle de l'autorité publique, tels ceux relatifs à l'indication de la composition du personnel, de l'identité des matelots, de la date et du terme de l'enrôlement, etc.

Quant aux conditions civiles et économiques de l'engagement, c'est affaire des parties exclusivement, dans les limites fixées par le Code maritime. Il appartient au commandant du bateau, mandataire de l'armateur, de fixer les conditions du

(1) Les clauses incriminées sont l'objet d'un examen de l'Administration de la marine.

contrat et le montant des gages des matelots. La loi stipule, en effet, qu'il lui appartient de « louer des matelots ». Ni l'arrêté royal du 8 mars 1843, ni aucun arrêté ministériel ne peuvent prévaloir contre ce texte.

Dans l'espèce, le rôle du commissaire maritime doit se borner à donner l'authenticité aux stipulations intervenues librement entre les hommes et l'armement (1).

c) Les conditions non écrites.

Ostende.

1. ***Pêche à vapeur.*** — Nous répétons que les conditions non écrites sont la matière essentielle des engagements relatifs à la pêche. Ce n'est qu'à Blankenberghe, et parfois à Heyst, que les contrats présentent une forme plus ou moins réglementaire. Même dans la pêche ostendaise à vapeur, les rapports économiques entre les armateurs et leurs gens d'équipage sont réglés en fait par les usages ou des conventions verbales.

Il n'en fut pas toujours ainsi. En consultant la formule du rôle d'équipage en vigueur à Ostende et à Nieuport en 1840 (2), on s'aperçoit qu'elle réglait toutes les particularités de l'entreprise :

« L'exploitation se fait en profits et pertes, à concurrence d'un tiers pour l'armateur et à concurrence de deux tiers pour compte de l'équipage. »

Ces proportions étaient déjà observées en 1829 ; un avis du Collège de pêche de la Flandre occidentale, daté de cette année, porte que les contrats en cours attribuaient aux pêcheurs une part égale à deux tiers pour les indemniser de

(1) Cf. Ch. Dezutter. — *L'enrôlement des marins-pêcheurs* dans *Le Droit maritime*, novembre 1911, p. 754.

(2) Voir annexe IV.

la perte de lignes (*want*), lesquelles étaient leur propriété (1).

« L'armateur entretient en bon état le bâtiment et les articles d'inventaire ; il tient les comptes.

» Les pêcheurs prêtent le travail nautique et le travail de la pêche ; ils se pourvoient, à leurs frais, de vivres, hameçons, plombs, toiles et autres engins de pêche, en proportion de la durée présumée du voyage.

» Le produit de la pêche et tous les émoluments du bateau, tels qu'indemnités d'assistance ou de sauvetage, de pilotage et primes, sont pour compte commun. Le poisson doit être vendu publiquement.

» Sont considérés comme frais communs et déduits du produit brut de la vente du poisson et des autres émoluments :

» 1° La commission du gérant, soit 7 1/2 p.c. sur le produit du poisson salé, de l'huile de foie de morue et des primes, et 5 p. c. sur le produit du poisson frais et les indemnités de sauvetage ;

» 2° L'indemnité du patron, soit 2 p. c. pour la pêche au Doggerbank et 3 p. c. pour celle d'Islande ou de Féroë. Cette indemnité est calculée sur tous les revenus du bateau, les indemnités de pilotage seules exceptées ;

» 3° Les droits de contrôle à la minque et d'octroi, l'expertise du poisson et le marquage des barils ;

» 4° 0.50 p.c. pour la Caisse de prévoyance et de secours des pêcheurs ;

» 5° Le prix du sel, futailles, bois de chauffage, bière, épices, flotteurs et hameçons ;

» 6° L'usure des filets, cordages, chaluts, câbles et bras de chalut avec accessoires ;

» 7° L'usure de l'ancre flottante avec ses accessoires et les pertes d'hameçons, plombs, toile appartenant aux pêcheurs ;

(1) *Archives provinciales*, v° *Pêche maritime*, n° 454.

» 8° Toutes avaries du bâtiment, tout dommage et toute perte des objets d'inventaire et des objets livrés à bord par l'armateur ou les pêcheurs. »

Les réparations ordinaires du bateau et le renouvellement du gréement incombent à l'armateur. Quant aux avaries graves et celles résultant d'abordage, dit la section de pêche de la Chambre ostendaise de commerce, elles sont au compte de la communauté, au moins en principe ; les pêcheurs étant insolvables, la plupart du temps l'armateur ne possède aucun moyen de recouvrer ses avances (1).

« 9° Les pertes de lignes de pêche ;

» 10° Les droits de port et de remorquage.

» L'armateur fait la répartition entre les pêcheurs des deux tiers du produit net qui leur reviennent et remet chaque part au patron, après déduction des avances et des précédentes remises non payées.

» Toutes avances ou remises occasionnées par l'enrôlement peuvent être retenues en entier, mais les anciennes dettes ne peuvent être récupérées que par tiers.

» Pour la pêche d'hiver et la pêche côtière, l'armateur n'est pas tenu de donner des avances. Il doit remettre à chaque homme et au mousse, proportionnellement à leur part :

» Pour le premier voyage en Islande, 125 francs ;

» Pour le premier voyage au Doggerbank, 100 francs.

» Sur le produit brut de la pêche d'hiver, on retient une réserve de 3 p. c., en vue des frais imprévus. A la fin de la campagne d'hiver, l'armateur rend compte de l'emploi de cette masse. Dans aucun cas, le mode d'engagement ne peut être considéré comme constituant une association entre l'armateur et l'équipage.

» Les points non prévus par le contrat sont réglés conformément au règlement impérial du 12 mai 1789. »

(1) *Rapport*. Année 1881, pp. 83-85.

Ce document répondait pleinement à la définition du rôle d'équipage; il était complet tant au point de vue de la grande pêche à la morue qu'à celui de la pêche de marée.

La pêche à la morue n'est plus pratiquée à Ostende et à Nieuport; mais la tradition s'est maintenue partiellement dans la pêche de marée. Celle-ci a subi, toutefois, bien des changements et, à part quelques indications sommaires, plus aucune règle n'est stipulée au rôle d'équipage.

C'est d'abord le mode d'exploitation des *vapeurs de pêche*, qui est complètement nouveau. Le capitaine reçoit 5 p. c. du produit brut. Sur les grandes unités de la flottille, ce taux peut être porté à 7 p. c. de l'excédent, lorsque le rendement dépasse 120,000 francs et à 10 p. c. lorsqu'il dépasse 130,000 francs; sur les vapeurs plus petits, on s'arrête respectivement à 100,000 francs et à 110,000 francs pour majorer la quotité dans les mêmes proportions. Les autres membres de l'équipage dont la capacité et l'activité influent sur le rendement sont le second et le chef-mécanicien; ils touchent des gages mensuels fixés à 125 francs plus 1/2 p. c. pour le premier, et à 150-225 francs plus 1 p. c. pour le mécanicien. Les autres membres de l'équipage, matelots, chauffeurs, soutiers, sont rémunérés au mois. Ces salaires sont payés intégralement sans retenue.

Le personnel d'un *harenguier à vapeur* attaché au port d'Ostende est payé dans les mêmes conditions; outre les salaires fixes, il reçoit un tantième sur le rendement de la pêche. Lors de notre enquête, ce tantième était de 4 p. c. pour le capitaine, de 1/2 p. c. pour le second et de 1 à 2 p.m. pour les autres membres de l'équipage de pont. Les salaires fixes variaient de 75 à 150 francs par mois.

En plus des gages, le personnel des steamers jouit d'indemnités supplémentaires. Quelques entreprises ont bien fait de supprimer la coutume d'attribuer au personnel le produit de la

vente du petit poisson. Ce poisson est réservé à l'armement, qui accorde aux hommes, à titre de compensation, un supplément de 30 francs par voyage de douze à quatorze jours et de 45 francs par voyage de trois semaines. Le produit de ces allocations fait l'objet d'un partage par tête, à moins que certaines circonstances ne commandent une distribution d'après la part prise au travail de la pêche. Le personnel des machines ne participe pas toujours à la répartition.

D'autres armements à vapeur ont maintenu l'habitude d'accorder à chaque homme et à chaque rentrée un panier de poisson. L'usage de remettre une certaine quantité de poisson de seconde qualité, pour la consommation de la famille de l'homme d'équipage, est resté général.

L'équipage tout entier est autorisé à vendre à son profit les foies de morue. Aucune règle fixe ne préside à l'attribution du produit de la vente. La tonne de foies de morue vaut généralement une quinzaine de francs, dont 2 à 3 francs peuvent être retenus par l'armement.

Le cas échéant, le capitaine reçoit aussi une gratification pour non avarie et le mécanicien est récompensé en proportion des économies de combustible qu'il a pu réaliser (1).

2. *Pêche à voiles.* — Les divers modes de rémunération du personnel de la *grande pêche ostendaise à voiles* diffèrent aussi notablement des anciens usages.

La répartition par tiers après défalcation des frais communs en est restée la base. Elle donne lieu à une double comptabilité : celle de chaque voyage et le compte général de la campagne ou compte de masse.

Commençons par le compte de pêche. Le produit de la pêche est vendu à la minque par l'armateur-gérant ou son écoreur. Ce n'est pas le produit brut de la vente à la minque qui

(1) Voir les comptes produits en annexes.

sert de point de départ à la répartition ; il faut en défalquer deux fractions : le poisson attribué à l'armateur (*koopmansvisch*) et le petit poisson. A chaque rentrée, l'armateur reçoit un lot du poisson le plus fin, tandis qu'aux hommes d'équipage est réservée une quantité réduite de poisson ordinaire, ainsi que le menu poisson (*kabaret ou kordeelvisch*). Le poisson de l'armateur et le petit poisson sont vendus en lots séparés avec toute la pêche, tandis que le poisson échu aux matelots est consommé dans leurs familles. C'est donc le produit brut diminué du prix du poisson de l'armateur et du petit poisson qui doit être pris en considération. Cette somme subit de nombreuses retenues, dont quelques-unes sont remises au patron. En voici l'énumération :

a) Les commissions à concurrence de 5 p. c. Sauf convention contraire, 2 p. c. sont attribués à l'écorage et 3 p. c. à l'armateur à titre de l'indemnité de gérance. Si l'écorage est, par exemple, fixé à 1 p. c., les 4 p. c. restants reviennent à l'armement ;

b) L'indemnité spéciale du patron. A chaque voyage, celui-ci reçoit 5 p. c. du produit brut de la pêche; 2 p. c. lui sont payés immédiatement; les 3 p. c. restants sont consignés au bureau du gérant et lui sont payés à la fin de chaque période, soit à Pâques après la saison d'hiver, soit vers la fin d'octobre, pour la saison d'été.

Certains patrons naviguent à 4 ou 6 p. c. Dans ce cas, la part consignée au bureau s'élève à 2 ou 4 p. c. ;

c) Les retenues pour frais de minque (1 p. c.); pour le contrôle à la minque (1/4 p. c.); pour la caisse de prévoyance et de secours des pêcheurs (1/2 p. c.). La contribution obligatoire en faveur de cette caisse s'élève à 1 p. c. sur le produit de la vente à la minque, et d'après le règlement communal l'armement et l'équipage interviennent respectivement pour 1/6 et 5/6 p. c. Un premier prélèvement de 0.50 p. c. est opéré

sur la somme totale à partager, un second sur la part revenant aux pêcheurs. Cette façon de procéder conduit à la répartition réglementaire de la taxe ;

d) Une retenue de 4 p. c. pour les frais d'assurance du bateau ;

e) Le pêcheur est astreint même à terre au travail de déchargement et de mise en vente du poisson et de remise en état de la chaloupe en vue du prochain voyage. Toutefois, comme il s'agit d'un travail spécial et qu'il faut bien laisser aux hommes le temps de passer quelques heures en famille ou de se procurer quelques distractions, l'intervention d'aides étrangers et d'un matériel *ad hoc* s'impose. Le poisson doit être mis en paniers dont la location coûte de 5 à 6 centimes pièce. Le transport à la minque des paniers remplis se fait par camion. Les frais de ce transport s'élèvent généralement à 2 francs par 30 paniers.

Le calier est requis par le patron pour prêter main-forte à l'équipage après le débarquement. Le calier doit nettoyer de fond en comble la chaloupe ; il doit aussi veiller au réapprovisionnement en charbon et en glace. Le mousse l'assiste dans cette besogne et a droit de ce chef à 1 franc par voyage de pêche. Le salaire du calier était naguère fixé uniformément à 5 francs avec un supplément de poisson. De nombreux caliers reçoivent maintenant 10 francs par voyage, et nous avons même vu des comptes où l'indemnité s'élevait à 15 francs.

L'amarrage et le démarrage de la chaloupe au bassin de pêche exigent une manœuvre spéciale et l'intervention d'un canotier. L'usage général est de faire appel à un des lamaneurs du port; la commission de cet agent varie généralement de 6 à 8 francs. Un matelot du bord (*voorman*) veille sur le poisson exposé à la minque ; il touche de ce chef une indemnité s'élevant à 1 franc par voyage.

Tous ces frais sont payés par l'armateur au patron et déduits du produit de la vente du poisson ;

f) Il faut citer aussi des frais divers périodiques, tels que ceux afférents à l'enrôlement des pêcheurs (fr. 3.70), au carénage de chaloupe (18 à 30 francs); le salaire des classeurs de soles (1 franc) et d'autres non dénommés;

g) En temps calme ou par vent contraire, la chaloupe doit faire appel à l'intervention du remorqueur de l'Etat; la taxe de remorquage s'élève à 4 francs dans un rayon déterminé et tombe à charge de la communauté;

h) La glace figure au compte des retenues avec un poste fixe par voyage de pêche, qui s'élève à 40 francs;

j) Les principales retenues proportionnelles sont faites dans le but d'alimenter un fonds spécial pour les engins de pêche. Il est fait d'abord un prélèvement de 3 p. c., puis une seconde retenue de 15 p. c. La distinction de ces deux postes ne s'explique guère, puisqu'ils sont affectés l'un et l'autre à une seule et même destination;

k) C'est le moment de songer aux pêcheurs. Avant d'arrêter le total des déductions, on fixera leur part immédiate à 5 ou 5.25 p. c., de même que celle du treuil à vapeur ou profit de l'armement. La part de pêche de l'armateur sera calculée au tiers de la somme des salaires payés aux pêcheurs majorés de la part du treuil, et la différence entre la somme de tous les frais dont il a été question et la masse à partager formera une retenue au profit d'une réserve spéciale appelée ***uitslag***.

La part des pêcheurs est supprimée au compte du dernier voyage de la campagne et passe entièrement à la réserve.

C'est sur cette réserve que s'imputent les deux tiers des frais de charbons et les frais de travaux de réparations et de fournitures : fourniture de paniers à la chaloupe, location de paniers, frais de pétrole, huile, articles de magasin, fil de chalut, fonds de chalut, cordages, notes de voiliers, chaudronniers, constructeurs de bateaux, etc.

Ainsi se trouvent établis le compte des retenues et la part

réelle de l'armateur et des pêcheurs en ce qui concerne le produit net de chaque voyage.

Les retenues pour le matériel, l'***uitslag*** et les prélèvements opérés pour la glace font l'objet d'une comptabilité spéciale, liquidée à la fin de chaque campagne. Le compte de masse — c'est ainsi qu'on l'appelle — est débité, au commencement de la campagne, de l'estimation de tout le matériel de pêche se trouvant à bord et ultérieurement du prix de tous les ustensiles de pêche livrés à l'équipage au cours de la campagne. Ces ustensiles sont le chalut avec ses accessoires, les cordes, bourrelet, trouville, câble, etc.; on y comprend aussi le câble de remorque et les bacs à glace.

Si l'***uitslag*** a été insuffisant pour faire face aux autres dépenses, le déficit est ajouté au débit et forme le passif total de la chaloupe. A la fin de la campagne, il est procédé à une nouvelle estimation du matériel de pêche; elle donne lieu au premier poste de l'actif qui s'accroît du produit des retenues de 15 p. c. et de 3 p. c. dont il a été question ci-dessus et, le cas échéant, de l'excédent disponible de l'***uitslag***.

La différence entre les deux additions constitue le solde débiteur ou disponible des frais d'exploitation de la chaloupe durant la campagne : il est attribué à l'armateur à concurrence d'un tiers et à l'équipage pour deux tiers; dans la somme destinée à l'équipage, le treuil à vapeur intervient encore une fois pour une part d'homme et cette part va à l'armement.

A la fin de chaque campagne, l'armateur paie au patron, à titre d'indemnité spéciale, une somme de fr. 27.21 (1).

Outre la part du compte de pêche, l'équipage a droit au produit de la vente du petit poisson. Cette règle est pratiquement générale, car si parfois l'armateur manifestait des velléités d'en réclamer une part, en cas de pêche médiocre par exemple,

(1) Voir aux annexes les divers modèles de comptes ostendais.

les pêcheurs, prévoyant le danger, trouveraient toujours le moyen de s'arranger pour obtenir le tout. Les pêcheurs se repartagent cette somme exclusivement d'après la base de leur intervention respective dans les comptes de pêche. Cette part n'est nullement négligeable, mais il faut ajouter qu'elle prend rarement le chemin de la maison du pêcheur. C'est son pourboire : de là le nom suggestif de *kabaretgeld* qu'il porte à Ostende.

Cet usage est regrettable et c'est pour réagir contre les inconvénients qu'il entraîne, autant que pour lutter contre les difficultés de recrutement du personnel en été, que de nombreux armements viennent d'introduire un nouveau mode de répartition plus avantageux pour l'équipage et dont voici l'économie :

Au lieu d'attribuer aux hommes le produit intégral de la vente du petit poisson, il est convenu que la pêche entière est vendue au profit de la communauté. Par contre, sur la somme brute, il est d'abord attribué à chaque homme un pourcentage de 6 p. c.; la part de chaque pêcheur est ensuite calculée au même taux sur le reste. Il arrive que les équipages enrôlés dans ces conditions ne sont composés que de trois hommes adultes et d'un mousse. Dans ce cas la part du patron est de 12 p. c. Quelques rares chaloupes — parfois montées par quatre hommes — accordent purement et simplement aux pêcheurs une quote-part de 7 p. c. et 12 p. c. au patron. Le compte de masse est supprimé dans ces systèmes.

Nous avons indiqué dans le paragraphe consacré à l'OEuvre royale de l'*Ibis* le mode de rémunération des pêcheurs naviguant à bord des annexes de l'Ecole des pupilles de la pêche.

Les pêcheurs vendent aussi à leur profit les vieux cordages et filets du bord. Cela représente normalement un total de 3 à 5 francs par mois.

Quant aux équipages des *petites chaloupes ostendaises*, ils sont enrôlés dans les conditions suivantes :

Le patron-propriétaire obtient généralement 60 p. c., dont 30 p. c. représentent la part du bateau; le matelot a aussi 30 p. c. et le mousse 10 p. c.; le tout après défalcation des dépenses de charbon et de sel employés à la cuisson des crevettes. Tous les autres frais sont pour le compte exclusif de l'armateur-patron. Le patron non-propriétaire est rémunéré au même taux que le simple matelot. Ce mode de répartition reste en vigueur aussi bien dans la pêche à l'esprot que dans la pêche de marée et dans celle aux crevettes.

Si l'embarcation est pourvue d'un treuil à vapeur, la part des hommes diminue notablement et descend alors à 20 ou 22 p. c.

Lorsque ces chaloupes appareillent pour la pêche au hareng frais, un homme supplémentaire vient généralement à bord et le partage se fait au taux de 20 p. c. pour chaque homme et 10 p. c. pour le mousse; le reste constitue la part du bateau. En fait de retenues, outre les mêmes frais de cuisine à bord, il faut noter ceux de la vente du poisson qui se fait à la minque. Il y a donc à déduire les frais d'écorage, de minque et de déchargement du poisson, le tout environ 4 1/2 à 5 p. c.

Toutes ces combinaisons peuvent varier de 1 à 5 p. c., d'après la valeur et l'âge des hommes. Les comptes sont réglés toutes les semaines et payés directement soit aux hommes, soit au patron qui en fait effectuer la remise moyennant une retenue de 2 p. c.

Les *pêcheurs canotiers d'Ostende* naviguent seuls ou parfois avec un mousse.

Lorsque ce dernier n'appartient pas à la famille du pêcheur, il reçoit généralement une rémunération de fr. 0.50 par panier de crevettes de 10 kilos.

Lorsque les canotiers naviguent à deux pour la pêche à l'esprot, le partage se fait par tête, même si un des deux hommes est propriétaire du bateau et des engins de pêche.

Sur les petites comme sur les grandes chaloupes, existe l'usage d'accorder aux marins une petite quantité de poisson de partage.

Blankenberghe.

A Blankenberghe, le nettoyage et le carénage de la chaloupe ordinaire se font par les soins de l'équipage; l'armateur fournit à ses frais la matière première. Sur les chaloupes munies d'un haleur mécanique le combustible consommé à bord est livré par l'armateur à ses frais. Le compte du petit poisson attribué à l'équipage est réglé trois fois par an : au carnaval et aux kermesses locales; généralement, il laisse un excédent de 20 à 25 francs par homme.

Si le compte du matériel se solde en perte, la dernière paie est retenue intégralement par l'armateur et des prélèvements sont faits sur les paies ultérieures, si l'équipage reste à bord. En général, un cinquième des grandes chaloupes se trouvent annuellement dans ce cas.

Eventuellement les frais de remorquage figurent parmi les retenues effectuées sur le produit en vue du partage.

Les pêcheurs ont droit à une certaine quantité de poisson de partage évaluée à environ fr. 0.60 par homme et par voyage

Les menues dépenses du ménage de l'équipage sont faites par le patron et récupérées au moyen d'un prélèvement effectué à chaque paie et s'élevant à environ 1 franc par homme adulte.

Sur une chaloupe à moteur auxiliaire, le patron a été engagé au taux de 11 1/2 p. c. et les hommes à celui de 9 1/2 p. c. net sur le produit brut.

Le mousse est payé au taux de 5 p. c. ou de 6 p. c., suivant que la chaloupe est pourvue ou non d'un moteur, jusqu'à ce qu'il soit en état de naviguer comme matelot, c'est-à-dire à l'âge de 17 à 19 ans.

Quant aux *petites chaloupes crevettières de Blankenberghe*, elles sont, le plus souvent, la propriété du patron. Les hommes au nombre de trois, dont le patron, naviguent à un pourcentage fixe, variant de 20 à 23 p.c., et le restant, soit 31 à 40 p.c., constitue la part du bateau. Tous les frais d'équipement et de matériel sont à charge du bateau.

Les frais de charbon, de sel, de pétrole sont en compte commun ; ils peuvent s'élever à une dizaine de francs pour quinze jours. Le poisson capturé par les crevettiers entre aussi en compte commun, mais au taux de 25 p. c. pour les hommes et pour le bateau. Sur les bateaux ouverts ou mi-pontés, le produit est partagé par tiers, dont une part pour le bateau et une part pour chacun des deux pêcheurs.

Les pêcheurs de l'Escaut.

A Bouchaute, le patron est, en règle générale, propriétaire de l'embarcation ; l'équipage comporte ordinairement trois hommes, non compris les fils de pêcheurs embarqués comme apprentis. Le bateau a une part et chacun des trois marins obtient un quart du produit; tous les frais d'exploitation sont au compte du patron. Les gains des pêcheurs varient entre 18 et 24 francs par semaine.

Les pêcheurs de la partie belge de l'Escaut suivent le même mode de rémunération. L'équipage se compose généralement de deux hommes et un mousse.

Le patron propriétaire de l'embarcation et des filets se réserve les deux tiers, un tiers est abandonné au matelot; le mousse reçoit 6 à 15 francs par semaine.

Heyst.

1. *Chaloupes à donkey et à moteur.* — Nous examinerons d'abord les systèmes de rémunération appliqués par les armements sur *les chaloupes à donkey*.

Du produit brut on déduit d'abord une certaine somme comme prévision pour couvrir les grosses pertes. Sont considérées comme telles, les pertes du chalut, du câble, des fers et de la gaule du chalut. Les prélèvements sont proportionnés à l'importance des pertes subies par le bateau.

Ce qui reste forme la masse à partager. L'équipage se composant du patron et de deux matelots, il est attribué au patron et à chacun des matelots 13 ou 14 p. c.; au mousse, 6 1/2 ou 7 p. c., suivant la grandeur des chaloupes.

Après soustraction de la part de l'équipage, qui, comme nous venons de le voir, s'élève de 45.5 à 49 p. c., on prélève 18 p. c. pour la réserve.

Sur cette part de réserve, on paie le charbon, la glace, le transport, les paniers, la cotisation pour la caisse de maladie (1 franc par mois), les dépenses ménagères et épiceries. L'excédent, s'il y en a, est reporté à valoir sur les frais du chalut. En cas d'insuffisance, la caution à fournir par le patron — caution qui varie de 3 à 5 p. c. et sert à garantir l'exécution de ses obligations conventionnelles — est appelée à suppléer au déficit.

Le patron dispose librement du produit de la vente à charge d'en rendre compte. Il vend le poisson au plus haut prix et en reçoit paiement. C'est lui aussi qui commande et règle les dépenses du chef de charbon, glace, transport, provisions et épiceries (café, sucre, riz, chicorée, pétrole, menues fournitures).

Le solde restant — après les divers prélèvements que nous venons d'indiquer : *a*) grosses dépenses; *b*) part de l'équipage; *c*) réserve; *d*) garantie du patron — appartient à l'armement. Il représente une part d'environ 30 p. c.

L'équipage a droit au profit de la vente du petit poisson. Le partage se fait par tête; lorsque le poisson a été vendu avec la pêche principale, le pêcheur a droit à une indemnité extraordinaire de 2 francs par voyage. Ces suppléments valent à peu près 100 francs par an.

Voici, pour illustrer le commentaire qui précède, deux tableaux reproduisant, l'un un bordereau de paie délivré au patron, l'autre un compte de quinzaine relatif à quatre chaloupes appartenant à un important armement heystois :

Bordereau de paye

pour le patron X... de la chaloupe n° X... du 11 août 1912.

Produit brut			447	90
Provision pour les grosses pertes			17	90
Reste à partager			430	—
13 p. c. capitaine	55	90		
13 p. c. 1er matelot	55	90		
13 p. c. 2e matelot	55	90		
6 1/2 p. c. mousse	27	95	195	65
4 1/2 p. c. garantie patron			17	20
Part de réserve 18 p. c.			77	40
Payé sur la réserve :				
Charbon	22	50		
Glace	18	10		
Paniers	1	50		
Ménage	7	65		
Caisse de maladie	1	50	51	25
Reste pour les chaluts			26	15

lesquels sont payés à la fin de l'année et sont à charge du patron.

Compte de quinzaine du 11 août 1912.

BASES DE RÉPARTITION.	Chaloupe N° 16.	Chaloupe N° 27.	Chaloupe N° 31.	Chaloupe N° 70.	TOTAL.
Produit brut	271.40	370.27	362.75	447.90	1.452.32
Remorqueur et prévisions contre grosses pertes	13.40	10.27	12.75	17.90	54.32
Reste à partager. . .	258 »	360 »	350 »	430 »	1,398 »
Part de l'équipage	119.97	176.40	171.50	195.65	663.52
Part de la Société	83.85	108 »	105 »	139.75	436.60
Part de réserve 18 p. c. . . .	46.44	64.80	63 »	77.40	251.64
Garantie patron.	7.74	10.80	10.50	17.20	46.24
A verser. . .	138.03	183.60	178.50	234.35	734.48
Payé sur la réserve :					
Charbon	8 »	24 »	18 »	22.50	
Glace.	15.70	15 »	14 »	18.10	
Transport	—	6.50	9 »	—	
Ménage	4.93	7.43	14 »	7.65	
Caisse de maladie	—	1.50	3 »	1.50	
Paniers	—	—	—	1.50	
	28.63	54.43	58 »	51.25	192.31
			Reste à verser. . .		542.17
L'Inspecteur,			Pour les grosses pertes. . .		54.32
			TOTAL. . .		596.49

Nous avons exposé, commenté et traduit en chiffres le système de rémunération appliqué par les armements à bord des chaloupes à donkey. Sur les ***chaloupes à moteur*** le système est identique, sauf les modifications indiquées ci-après : 1° l'équipage se composant ici de quatre hommes, le pour cent attribué aux matelots n'est plus que de 8 1/2, 9 ou 10 p. c., au lieu de 13 ou 14 p. c. ; 2° la part de réserve au lieu de 18 p. c. atteint 20 p. c. ; 3° la garantie du patron est légèrement supérieure à 4 ou 5 p. c. ; 4° à cause des grandes quantités de glace employées, les dépenses de ce chef sont soustraites du produit brut.

2. *Voiliers purs.* — Quittons les chaloupes à donkey et à moteur pour examiner les systèmes de rémunération en vigueur à bord des voiliers purs. Ici, c'est le chaos! Les modes de partage sont presque aussi nombreux que les chaloupes et leur mécanisme est loin d'avoir toujours cette simplicité qui facilite l'analyse. Essayons de fixer les principaux systèmes :

1° A bord des barques plates qui pêchent la marée, les matelots reçoivent 16 p. c. ; le mousse deux tiers de la part du matelot ; le solde restant après défalcation des frais appartient au patron ;

2° Dans certains cas, on procède ainsi : les frais sont déduits d'abord du produit brut ; le surplus est divisé soit en quatre parts quand l'équipage se compose de trois hommes, soit en quatre parts et demie quand l'équipage se compose de trois hommes et un mousse, une part étant dans l'une et l'autre hypothèse attribuée à l'embarcation.

Le partage du fretin et rebut, ***deelvisch*** ou ***cordeel***, appartenant à l'équipage est distribué entre les membres et vendu à leur profit, dans les mêmes proportions.

Ce procédé est usité à la fois par des armateurs et par des patrons-propriétaires, ceux-ci touchant deux parts, ceux-là, une ;

3° Dans la pêche aux crevettes, outre la division en quatre ou quatre parts et demie, on rencontre aussi la proportion de

quatre parts et trois quarts, quand le mousse possède l'âge ou les capacités qui le font rapprocher de la qualité de matelot;

4° Autre type :

A chaque paie on retient sur le produit brut :

a) 10 p. c. au profit du patron, à charge de fournir annuellement trois chaluts;

b) 2.50 p. c. gage du patron, servant de garantie jusqu'au jour du renouvellement des rôles d'équipage, pour le cas où le capitaine quitterait la chaloupe avec dettes;

c) Les frais de réserve : glace, charbon, ménage, transport, fil de chalut, paniers, etc. Le solde est distribué par portions égales entre le patron et les matelots, la part du mousse étant égale à un demi ou un tiers de part de matelot;

5° Voici enfin le dernier système, et ce n'est pas le moins compliqué :

a) Prélèvement sur le produit brut de 5 p. c., pour servir de garantie, dont deux tiers pour l'armateur et un tiers pour le patron;

b) Défalcation des pertes et du coût du fil de chalut;

c) Attribution de 20 p. c. à l'armateur;

d) Soustraction des dépenses pour chaluts et ménage;

e) Répartition du solde entre l'équipage, les matelots recevant une part et le mousse deux tiers de part.

Quant au *hareng* et à l'*esprot* pêchés par les chaloupes de Heyst, le partage s'opère suivant les modes ostendais.

La Panne.

On compte, à La Panne, une centaine de barques de pêche dont quelques-unes sont immatriculées à Nieuport.

La forme d'exploitation des entreprises de pêche s'identifie avec le type économique du patron-propriétaire. Le patron-propriétaire est celui qui possède l'embarcation avec laquelle il exerce la pêche et dont il a lui même la direction. A La Panne

comme à Nieuport, Coxyde et Oostduinkerke, chaque entreprise, à de très rares exceptions près, ne comprend qu'une embarcation.

Depuis quelques années un phénomène alarmant commence à s'y manifester : le resserrement des effectifs maritimes.

Les chaloupes sont habituellement montées par le patron, deux ou trois hommes d'équipage et un mousse. Pour la pêche au hareng, l'équipage comprend 7 à 9 hommes.

Le pêcheur de La Panne forme avec celui de Coxyde, une caste distincte de celle des autres pêcheurs du littoral. Il est ordinairement propriétaire de sa maison, du champ sur lequel il récolte des pommes de terre et des légumes. Il élève des animaux de basse-cour, un porc, parfois une chèvre, et ne doit, par conséquent, acheter que peu de chose pour subvenir à ses besoins et ceux de sa famille, toujours nombreuse.

Le pêcheur désireux d'acquérir une barque possède d'ordinaire un petit capital, fruit de ses économies ou produit d'un héritage. Si ses ressources sont insuffisantes, il a recours à l'emprunt avec ou sans garantie hypothécaire. Mais, en aucun cas, la chaloupe ne prend la mer avant d'avoir été payée à son constructeur; voiles et cordages sont achetés à crédit.

Les pêcheurs de La Panne s'adonnent à la pêche des crevettes, de l'esprot et, en général, de tout poisson. Ce sont des maîtres éprouvés, chez qui la dextérité professionnelle, le courage et l'audace suppléent au défaut de connaissances techniques étendues.

Quels sont les modes de rémunération en usage?

Distinguons :

1. *Pêche de marée.* — La base varie suivant que la chaloupe est munie ou non d'un treuil à vapeur.

a) *Chaloupes sans donkey.* — On commence par prélever sur le produit brut de la pêche 20 p. c. pour la chaloupe; du surplus, on défalque ensuite les frais généraux, c'est-à-dire les

dépenses au profit de la communauté : café, charbon, glace, épiceries, pétrole, huile, sel. Ce qui reste est divisé en *parts*. Chaque homme touche une part et le mousse une demi-part. Le chalut intervient au partage pour une demi-part d'homme ou deux tiers de part quand il n'y a pas de mousse.

Pratiquement à quoi correspond une part en chiffres ? Prenons qu'il s'agisse de partager 100 francs. On soustrait d'abord 20 francs pour la chaloupe. Les frais communs s'élevant à environ 10 francs, il reste 70 francs à partager. La part de chaque pêcheur s'élèvera à fr. 17.50, donc pour trois matelots à fr. 52.50. Le mousse aura 17.50 : 2 = fr. 8.75 et le filet 17.50 : 2 = fr.8.75. Si la répartition laisse un excédent, il est reporté au prochain règlement.

b) Chaloupes avec donkey. — Ici le patron-propriétaire assume la charge de tous les frais (glace, pétrole, sel, charbon, fournitures consommées en commun) et l'équipage reçoit comme salaire un pourcentage fixe sur le produit brut de la pêche. Ce pourcentage, qui pour les mousses est de 4 à 6 1/2 p.c., d'après leur âge et leurs capacités, varie pour les matelots entre 12 et 15 p. c., suivant la grandeur et le tonnage des chaloupes. La machine a droit à une part d'homme et le filet à une moitié ou un tiers de part. Le pourcentage augmente ou diminue en raison inverse de la grandeur des chaloupes. En effet, plus une chaloupe est petite, plus sa capacité productive est réduite : par conséquent, le pour cent établi sur le chiffre de la production doit augmenter.

Les caractéristiques du système pannois consistent en ce que les pêcheurs sont à l'abri des vicissitudes résultant de pertes de matériel de pêche. Par contre, les parts prélevées sur le produit de la pêche en faveur du filet et du bateau procurent à l'armateur une compensation suffisante.

Par dérogation à la règle du patron-propriétaire conduisant lui-même sa barque, on trouve à La Panne deux ou trois chaloupes montées par un équipage naviguant pour compte et au profit de tiers. Le système de rémunération à bord de ces chaloupes est le même que celui dont nous venons d'indiquer la formule, à ceci près que le patron perçoit, outre les 12 p. c. communs aux autres pêcheurs, un supplément de 2 1/2 p. c. sur le produit de la vente du poisson.

2. *Pêche au hareng. — a) Pêche au hareng vide* (janvier à mars). — La composition du personnel et le système de rémunération sont les mêmes que ceux de la pêche de marée, sauf que le filet (*stroopnet*) a droit à une part entière ce qui s'explique par le prix élevé de cet engin de pêche. Toutefois, ici le mousse est ordinairement remplacé par un homme et, dans ce cas, le pour cent de rémunération au lieu de s'élever à 13 p. c. est réduit à 12 p. c.

b) Pêche du hareng plein (automne : octobre et novembre . — L'équipage des chaloupes se livrant à cette pêche pratiquée au moyen de filets dérivants se compose habituellement de sept hommes dont chacun doit fournir huit filets.

Le partage du produit de la pêche se fait par parts, après déduction de 20 p. c. pour la chaloupe et des dépenses communes : café, charbon, pétrole, huile, sel, etc. Chaque membre de l'équipage apporte ses vivres et provisions. Le pêcheur qui ne fournit pas de filets ne touche qu'une demi-part; l'autre moitié accroît la part du patron, qui doit suppléer au manquant. Cette pêche a presque entièrement disparu à La Panne.

3. *Pêche à l'esprot.* — Le mode de rétribution est analogue à celui que nous avons relaté pour la pêche au hareng vide et à la marée.

4. *Pêche à la crevette.* — La pêche aux crevettes a constitué longtemps une branche relativement importante de l'activité des pêcheurs de La Panne. Elle se pratique au moyen de petits bateaux pontés munis de fourneaux permettant de cuire les crevettes à bord.

Les crevettes sont tamisées une première fois après la levée du chalut. Parfois même il est procédé à un second triage après la cuisson : le déchet est attribué aux pêcheurs pour leur consommation ou celle de leur famille.

Le produit de la pêche se distribue par *parts*, suivant le procédé que nous avons déjà décrit : 20 p. c. à la chaloupe, soustraction des dépenses communes (les vivres : pain, saindoux sont frais personnels) et puis partage, le chalut comptant pour deux tiers de part. D'après ce calcul, la part équivaut à environ 17 à 18 p. c.

Nous ne pouvons omettre de signaler les conditions spéciales dans lesquelles s'opère la vente et le commerce des crevettes à La Panne.

Tout le commerce se trouve, en quelque sorte, centralisé entre les mains d'une maison qui, en dépit de toutes les tentatives de concurrence et d'affranchissement dirigées contre elle à plusieurs reprises, a réussi à conserver son monopole de fait. Par les affiliations qu'elle possède dans d'autres stations de pêche et les énormes débouchés qu'elle a su se réserver en France, elle jouit d'une situation prépondérante sur tout le littoral.

Chose singulière, lorsque les pêcheurs portent leurs crevettes au magasin, aucun prix n'est convenu, ni fixé. Le règlement, qui a lieu huit jours plus tard, après que la marchandise a été expédiée à l'étranger et vendue, se fait sur la base des prix affirmés par le marchand, prix qu'il établit, sans contrôle ni discussion, d'après les résultats de la vente. De sorte que tous les risques de l'opération pèsent non sur le négociant, mais sur les pêcheurs, ceux-ci n'étant payés qu'en proportion des bénéfices *certains* réalisés par l'intermédiaire.

Une autre particularité à signaler, c'est le triage supplémentaire auquel le marchand procède au moment de la livraison. Jadis, le déchet profitait au marchand; aujourd'hui une pratique plus équitable a prévalu, assurant aux pêcheurs le payement des déchets à raison de la moitié environ du prix (fr. 0.15 à fr. 0.20) donné pour les grosses crevettes (1).

Coxyde.

Petite localité de 1,738 âmes, dont il n'y a pas lieu de faire une mention spéciale. Sa proximité de La Panne en fait presque un faubourg de cette commune. D'ailleurs, son importance au point de vue de la pêche est peu considérable. Le recensement de 1912 n'y relevait que 12 entreprises de pêche, avec un personnel total de 41 hommes.

Oostduinkerke.

De Coxyde à Oostduinkerke la route court en lacets entre des haies d'arbustes, au milieu d'un admirable paysage formé, d'un côté, par la perspective ondoyante de la mer et des dunes, de l'autre, par les larges horizons de la plaine furnoise, où les villages succèdent aux villages, érigeant sur le ciel leurs clochers massifs et trapus.

Pays de beaux pâturages et de grandes cultures, soigneusement cultivé et merveilleusement prospère, grâce à l'infatigable labeur des générations de cultivateurs flamands dont l'opiniâtreté a fait germer, dans ce sol aride et constamment balayé par les rafales du large, la fécondité et la vie.

Le village d'Oostduinkerke a une population d'environ 2,700 habitants. La race ici affirme toutes ses qualités natives : elle est robuste et vaillante, d'une patience et d'une résignation qui, comme chez tous les êtres qui vivent près de la nature, confine presque au fatalisme.

Si l'on ne peut dire que les habitudes d'intempérance soient

(1) Cf. *Enquête sur la pêche maritime*, 1re partie, p. 478.

en progrès, le recul ne se fait que lentement. Les mariages entre parents sont fréquents.

Aux ressources toujours aléatoires de la pêche, l'habitant joint les profits de la terre, fertilisée par les engrais marins. Il est mi-agriculteur, mi-pêcheur, contrairement au Pannois, qui est pêcheur avant tout, qui ne cultive de terre et n'élève des animaux de basse-cour que ce qu'il lui en faut pour ses besoins personnels et ceux de sa famille. Il a une basse-cour, engraisse des porcs, tient des chèvres, parfois aussi du bétail et un cheval.

La culture est très morcelée. Les terres sont généralement louées à raison de 30 francs le « gemet », c'est-à-dire la mesure de 44 ares. Elles se trouvent presque toutes, de Coxyde à Nieuport, entre les mains de deux propriétaires.

Les pêcheurs habitent dans les dunes, ces dunes verdoyantes et profondes, dont les aspects mouvants avaient à ce point séduit le peintre Artan, qu'après les avoir chantées toute sa vie, il a voulu mourir près d'elles et dormir son dernier sommeil dans le petit cimetière du village.

Dardant au soleil leurs toits de tuiles rouges et leurs façades blanchies à la chaux, enlacées de vignes ou abritées dans un nid de verdure, les maisons des pêcheurs ont comme un petit air de coquetterie et de sérénité qui ne sont que le reflet de la propreté intérieure. Ce sont des maisons sans étages, mais avec dépendances, ordinairement construites sur terrain emphytéotique, avec des pièces de bois provenant de bateaux naufragés, que la mer a rejetés sur la grève.

D'une manière générale, au point de vue de la pêche, la situation n'est guère brillante.

L'Ecole de pêche, fréquentée par une quarantaine d'élèves, rend de sérieux services.

D'autre part, le nombre des pêcheurs n'augmente pas ; il semble plutôt rester stationnaire, autant dire qu'il recule.

Le peu de rapport de la pêche aux crevettes, le renchérissement de la vie, la difficulté de plus en plus grande d'atteindre le poisson, l'appauvrissement des fonds côtiers par suite du drainage intensif pratiqué par un nombre toujours croissant de grosses chaloupes, toutes ces causes ont gravement atteint les intérêts économiques de la population pêcheuse d'Oostduinkerke.

C'est ainsi que l'improductivité de leur métier a amené un certain nombre de pêcheurs à chercher un emploi dans les industries terriennes, les briqueteries, les travaux de construction ou à contracter des engagements à bord des bateaux harengniers de Nieuport et des armements français pour la pêche d'Islande.

Autrefois très considérable, le nombre de pêcheurs de Coxyde et d'Oostduinkerke qui s'engagent à bord de bateaux français pour la pêche d'Islande, est tombé à presque rien.

En somme, quels sont les genres de pêche en usage à Oostduinkerke?

1° Il y a d'abord, outre celles immatriculées à Nieuport, environ 17 embarcations, chalutiers non pontés et cutters, se livrant à la pêche des crevettes, de la marée et du hareng. Elles représentent un tonnage global d'environ 123 tonneaux.

Les petites barques non pontées, pêchant les crevettes, sont habituellement montées par deux hommes, qui reçoivent chacun 35 p. c. du produit net de la pêche.

Sur les barques de plus fort tonnage, les membres de l'équipage, qui sont ici au nombre de trois, touchent 23 p. c.

A bord des cutters, la part des trois hommes d'équipage est de 20 p. c. par homme, de sorte qu'il revient au patron 60 p. c. ou 50 p. c. s'il y a un mousse à bord.

Dans tous les cas, la répartition est faite sur la base du produit *net* de la pêche, c'est-à-dire après défalcation des dépenses communes.

Les barques sont généralement la propriété de celui qui les conduit.

Ici, comme à La Panne, les pêcheurs de crevettes sont asservis au marchand qui met parfois à profit sa situation de monopoleur et de bailleur de fonds du pêcheur pour se réserver l'exclusivité de sa production, et s'octroyer une certaine ingérence dans la gestion économique de l'entreprise, par exemple, en imposant à son obligé de limiter la production quand les intérêts de son commerce l'exigent;

2° Il y a ensuite les différentes pêches sur l'estran.

Ces pêches d'estran méritent à peine le nom de pêche maritime, tant à cause de la précarité des moyens employés que de l'indigence des captures.

Ces pêches se font soit à l'aide de bouteux, soit à cheval, soit au moyen d'engins sédentaires.

Le bouteux ou filet à hampe est formé d'un filet en forme de poche dont l'ouverture est maintenue béante par une monture en bois. Le pêcheur, plongé dans l'eau jusqu'à mi-corps, le pousse devant lui à l'aide d'un manche.

Le chalut du pêcheur à cheval est traîné sur l'estran. L'ouverture du filet est assurée par un montant de bois que le pêcheur, campé sur son cheval, maintient dans la position verticale au moyen d'une ligne.

Les engins sédentaires consistent tantôt en lignes amorcées au moyen de vers de sable, tantôt en rets plats rectangulaires, sortes de filets de barrage, obliquement tendus sur piquets et placés à la basse eau de manière à retenir au retour le poisson qui a suivi le flot de la marée montante.

Nieuport.

A Nieuport, les modes de rémunération sont les mêmes que ceux que nous avons décrits à propos de La Panne et d'Oostduinkerke. D'ailleurs un certain nombre de chaloupes appartenant à ces dernières localités ont Nieuport comme port d'attache et sont enregistrées sous sa matricule.

Une chose spéciale à Nieuport c'est la grande pêche au hareng. Ce port possède un harenguier dont l'équipage se compose d'environ 20 hommes. Au moment de notre enquête, les matelots étaient rémunérés à raison de 90 francs par mois, plus 1 p. m. sur le produit de la pêche; le mécanicien avait droit à 2 p. m. Le capitaine jouissait d'une rémunération mensuelle de 200 francs et d'un supplément de 10 francs par last (13 barils) de harengs. Les mousses avaient de 45 à 75 francs par mois et un supplément proportionnel à leurs gages.

La saison harenguière dure de mai à décembre inclusivement; les indemnités supplémentaires s'élèvent généralement par saison de 50 à 60 francs pour les hommes.

Ceux-ci touchent, en outre, 1 franc par tonne de hareng caqué. A bord ils sont nourris aux frais de l'armement. Cette particularité ne se rencontre que sur les bateaux de l'*Ibis* et sur deux harenguiers, à Nieuport et à Ostende.

III. — Les engagements relatifs a la pêche en Angleterre, en Hollande et en Allemagne.

A) *En Angleterre.*

La pêche maritime fait l'objet du titre IV du Code de la marine marchande (*Merchant shipping act*, 1896).

Le rôle d'équipage est obligatoire pour tout chalutier dont la jauge nette atteint 25 tonneaux de mer (1). La formule ordinaire est applicable pour un seul voyage. Aux termes de l'arti-

(1) Art. 399. En vertu d'un arrêté du *Board of Trade*, les chalutiers à voiles augeant moins de 30 tonneaux et les chalutiers à vapeur à aubes sont exemptés de la formalité concernant le rôle d'équipage (*Fisherman's nautical Almanach*, 1910, p. 445).

cle 403 du Code de la marine marchande, on peut contracter aussi des engagements pour une durée de six mois. Nous reproduisons en annexe un modèle du rôle d'équipage employé dans ce dernier cas (1).

Ce modèle n'est pas seulement un rôle d'équipage tel que nous le concevons en Belgique, mais une espèce de livre de bord remplaçant pratiquement le journal que nos navires devraient tenir si la loi belge était observée.

Le rôle commence par reproduire un ordre du Conseil datant du 6 avril 1889 réglant et sanctionnant la police du bord. Il résume le droit stipulé par l'article 387 du Code maritime pour tout homme de mer d'en appeler au surintendant de la marine marchande — fonctionnaire correspondant à notre commissaire maritime — en cas de contestation avec le patron ou l'armateur au sujet de ses gages ou profits. Le patron possède le même droit à l'égard de l'armateur. La disposition légale de l'article 387 est applicable à l'égard de tout marin-pêcheur.

La formule du rôle est arrêtée par le *Board of Trade*.

L'article 400 du Code de la marine marchande indique sommairement les points sur lesquels porte l'engagement ; ce sont :

a) La nature et autant que possible la durée du voyage ou de l'engagement ;

b) La composition de l'équipage ;

c) Le moment où commence l'obligation d'être à bord ;

d) La qualité de chaque marin ;

e) Le mode de rémunération — gages fixes ou parts dans la pêche — et le moment où le droit à rémunération prend cours ;

f) La quantité d'approvisionnements de bouche à remettre à chaque marin;

(1) Annexe VIII.

g) Le règlement du bord avec l'indication des amendes, des retranchements et des autres pénalités pour inconduite approuvés par le *Board of Trade* et acceptés de commun accord par les parties.

Le rôle peut contenir toutes autres stipulations non contraires à la loi.

En ce qui concerne les clauses qui forment l'objet du paragraphe *g*, le rôle prévoit des amendes diverses, qui toutes ont en vue le maintien de la discipline à bord. Mais il est loisible aux parties de les supprimer d'un simple trait de plume. Au surplus, ces pénalités ne peuvent être prononcées qu'en observant les formalités prévues par l'article 228 du Code maritime.

L'infraction doit être constatée au journal du bord par le patron et deux témoins. Procès-verbal en est dressé et notifié verbalement ou par écrit au contrevenant, dont les observations doivent être actées.

Le rôle contient aussi des instructions concernant les principaux devoirs du patron. Quant au mode de payement des hommes, le rôle dit textuellement : « Le propriétaire ou le patron est tenu, sous peine d'une amende de 5 liv. st., de remettre au marin congédié, sauf s'il en est dispensé par celui-ci, au moins quarante-huit heures avant son départ, un compte de ses gages, ainsi que de toutes les retenues effectuées, dans la forme arrêtée par le *Board of Trade*. Lorsque le marin est payé par une part de la pêche, le propriétaire est tenu sous peine d'une amende de 5 liv. st. de lui fournir un compte détaillé, dans la forme arrêtée par le *Board of Trade*, du produit de la vente du poisson et des retenues effectuées. En cas de désaccord, les comptes et les livres de l'armement doivent être communiqués au patron et aux hommes, sur simple demande. » Ces cas sont réglés par les articles 388, 409 e suivants du Code; nous annexons la formule du compte à

dresser, tant dans le cas de payement des gages fixes que dans le cas d'un engagement à la part (1).

L'article 388 relatif au compte des parts est applicable quel que soit le bateau de pêche.

En ce qui concerne le congédiement injustifié, l'article 411 du Code stipule que tout marin-pêcheur enrôlé, congédié avant le commencement du voyage ou pendant le cours du voyage ou de l'engagement, sans qu'il ait été en faute ou qu'il ait donné son consentement, a droit à des dommages-intérêts et aux salaires gagnés.

Voici maintenant quelques énonciations du rôle qui ne sont pas prescrites par la loi; la plupart sont des clauses de style, mais la formule laisse un espace suffisant pour les clauses particulières que les parties voudraient, de commun accord, introduire dans le rôle.

Sauf le cas de force majeure, l'équipage doit être maintenu au complet tel qu'il a été composé. Il est stipulé expressément qu'au point de vue du calcul des parts, *tout* poisson capturé par le bateau doit être vendu.

Les retenues dont le produit de la vente est passible sont spécifiées dans le rôle. Les deux parties ont l'obligation de se donner préavis de congé, dans les délais fixés. Le rôle d'équipage est complété par un formulaire pour livre de bord.

L'exercice de l'autorité patronale est réglé minutieusement par le Code de la marine marchande. La désertion, l'absence ou le départ non autorisés, la désobéissance ou refus formel d'obéir, les voies de fait contre les supérieurs, la sédition, les dégâts volontaires causés à l'armement, la contrebande sont sévèrement réprimés. (Art. 376.)

Tout homme de mer ou matelot traduit devant une juridiction du chef de désertion ou d'absence non autorisée, peut, à

(1) Voir annexes IX et X.

la demande du capitaine ou du propriétaire, être reconduit à bord à ses dépens avec ou sans condamnation.

Tout officier de police maritime est compétent pour lancer un mandat dans les mêmes circonstances en vertu d'une déclaration du commandant du bateau, faite sous serment, s'il y a lieu. En cas d'arrestation, cet officier entend les déclarations de l'intéressé, ordonne son licenciement s'il estime qu'il y a droit ou lui enjoint de reprendre son poste.

En cas de refus, il le traduit devant une juridiction sommaire qui statue. Le capitaine, l'armateur ou son représentant ont le droit de faire saisir le récalcitrant par la police et de le faire conduire devant l'officier compétent pour ordonner son arrestation. D'autre part, le marin-pêcheur et le patron qui sont à terre peuvent notifier au moins quarante-huit heures d'avance, à leurs chefs respectifs, leur intention de ne pas rejoindre le bateau; dans ce cas, l'arrestation ne peut être ordonnée en vue du voyage projeté. (Art. 379-381.)

B) *En Allemagne.*

Aux termes de l'article 7 du Code maritime du 2 juin 1902 (*Seemansordnung*), personne ne peut s'engager en qualité d'homme d'équipage sans avoir déclaré son nom, le lieu de sa naissance et son âge devant un bureau maritime, et avoir obtenu de celui-ci un livret de navigation.

L'enrôlement ou revue d'embarcation consiste dans la notification auprès d'un bureau maritime, du contrat d'engagement passé avec le matelot. Il doit avoir lieu avant le commencement du voyage. Le bureau dresse procès-verbal pour servir de rôle d'équipage (§ 13).

Celui-ci doit indiquer le nom et la nationalité du navire, le nom et le domicile du capitaine; le nom, la demeure et la nature du service de chaque matelot; le port où a lieu le

départ ; les clauses du contrat d'engagement, notamment le taux du salaire pour les heures supplémentaires éventuelles. En outre, le rôle indique spécialement la quantité de nourriture et de boisson à laquelle le matelot a droit par jour (§ 14).

L'exemplaire reproduit en annexe indique les formes dans lesquelles est dressé le rôle d'équipage (1).

La validité de l'engagement est indépendante de la rédaction d'un écrit et de l'accomplissement ultérieur de la formalité de l'enrôlement. Toutefois, il doit être délivré à l'homme d'équipage au moment de la conclusion du contrat un titre ou un acte d'engagement, signé par le capitaine ou le représentant de l'armement, avec la mention du nom du navire, l'indication des services, le but du voyage ou la durée du contrat, le montant du salaire, la date et le lieu de l'enrôlement (2).

Les préavis de congé et autres délais relatifs à la résiliation de l'engagement du contrat doivent être égaux pour les deux parties (§ 27).

Le rôle d'équipage n'est pas de rigueur pour les bateaux de pêche de petit tonnage, mais les pêcheurs qui s'y trouvent embarqués doivent être porteurs d'un livret spécial (*Fahrzeitbuch*) (3). Les services actés aux livrets de navigation fournissent la base du calcul des pensions de retraite et d'invalidité. Les salaires et profits qu'ils renseignent servent à calculer les indemnités d'assurance-accidents.

Si le matelot est en retard de plus de vingt-quatre heures pour prendre son service, le capitaine est en droit de résilier l'engagement. Si, après son enrôlement, il refuse sans motif légitime de commencer ou de continuer son travail, il peut, à la demande du capitaine, être contraint par la force publique

(1) Voir annexe XI.
(2) Annexe XII.
(3) Voir annexe XIII.

à exécuter ses obligations. Les frais de l'arrestation sont à charge du réfractaire (§§ 32 et 33).

Lorsque le bâtiment est à quai ou en rade, le matelot n'est tenu de travailler plus de dix heures que dans les cas urgents. Le travail fourni au delà de la durée de dix heures doit être rémunéré comme travail supplémentaire (§ 35).

En mer, les hommes de quart qui ont été relevés, ne peuvent être occupés que dans des cas très urgents aux besognes du navire. Sur les vapeurs, le quart qui vient relever près des machines doit enlever les cendres (§ 36).

Les dimanches et jours fériés, tant que le navire est en rade ou à quai, le matelot ne peut être requis de travailler qu'en cas de nécessité absolue, même pour le service de quart. Les membres de l'équipage ne peuvent être employés ce jour-là ni au chargement ni au déchargement. Le travail effectué le dimanche et jours de fête est payé comme les heures supplémentaires ; il ne peut être imposé en mer à moins d'urgence. Chaque homme est autorisé à prendre part aux exercices religieux de son culte (§§ 35 à 38).

Le payement des salaires doit être fait au marin personnellement devant le *Seemansamt*. Il ne peut avoir lieu dans un hôtel ou dans un débit de boissons. Le capitaine est obligé de tenir un livre de comptes dans lequel sont mentionnés les salaires gagnés, les heures supplémentaires, les avances et les payements faits et en cas de payement en monnaie étrangère, le change pris comme base. L'homme d'équipage donne quittance sur le livre des comptes. Lorsque l'équipage a été diminué et n'a pu être complété, les soldes économisées profitent aux autres hommes (§§ 46 à 50).

L'équipage est nourri aux frais du navire. Si un officier ou trois hommes d'équipage se plaignent au *Seemansamt* de l'insuffisance de la nourriture, une enquête est ouverte. Si le capitaine ne se conforme pas aux mesures prescrites à la suite de l'enquête, le marin peut demander son congé. Il a droit à

une chambrée bien entretenue et suffisamment aérée en rapport avec le nombre d'hommes et les dimensions du navire. Ce point est réglé par le Conseil fédéral ; nous ne croyons pas que des dispositions spéciales pour les navires de pêche aient été promulguées (§§ 54 et 55).

Si le matelot tombe malade, ou est blessé après son entrée en service, les salaires ne sont dus que jusqu'à la cessation des services, mais les frais occasionnés par les soins et le traitement sont supportés par l'armateur, pendant trois ou six mois, selon que le matelot doit être débarqué dans un port allemand ou étranger (§ 59 modifié par la loi du 12 mai 1904). S'il a des parents dont il était le soutien, ceux-ci ont droit pendant la maladie à un quart de la solde.

Lorsque le matelot meurt après avoir commencé son service, l'armateur payera la solde qu'il a gagnée jusqu'au jour du décès.

Le Code n'admet comme cas de force majeure rompant le contrat d'engagement que la perte du navire. Le droit de congédiement avant l'expiration du terme de l'engagement est également réglé par la loi (§ 70). Il comprend entre autres tout événement touchant le navire — donc l'innavigabilité — mais le matelot congédié indûment a droit, en toute hypothèse, aux salaires dus, à un mois de solde et, s'il y a lieu, au rapatriement et aux salaires pendant toute la durée du voyage de retour.

Observons que pour ce cas le rôle d'équipage allemand stipule parfois le droit de placer les hommes sur un autre bâtiment du même armement.

C) *Aux Pays-Bas.*

Le titre IV du Code de commerce néerlandais, traite des engagements des gens de mer et règle leurs droits et obligations. Il est de doctrine à peu près constante, qu'à moins de dérogation expresse, cette partie du Code est applicable à la

pêche maritime. En fait, les rôles d'équipage en usage dans les différents ports de pêche néerlandais prévoient des dérogations formelles aux dispositions légales relatives aux gens de mer. C'est donc que le Code est considéré comme applicable.

L'enrôlement se fait à l'intervention du *waterschout*. Les conditions de l'engagement sont constatées par le rôle d'équipage. A défaut de rôle d'équipage, la preuve peut être rapportée par tous moyens de droit.

Aux termes de l'article 397, le rôle doit contenir entre autres indications et stipulations, le signalement du navire et la composition de l'équipage, toutes les particularités concernant le voyage, la détermination des gages et des avances reçues ou promises, celle des vivres et des rations, la clause que, si le matelot tombe malade ou est blessé, il a droit à son salaire, aux soins médicaux et, s'il est estropié, à une indemnité à fixer. Il comporte, en outre, la prohibition de traduire en justice le patron ou l'armement, avant l'achèvement du voyage, l'obligation d'aider au déchargement du bateau à la fin du voyage, la confiscation des salaires en cas de désertion. Ces dispositions ne sont pas d'ordre public et les intéressés peuvent y déroger par le rôle d'équipage.

Les annexes contiennent des modèles de rôle en usage dans les deux principaux ports de pêche hollandais (1). Ceux qui sont en vigueur dans les autres commissariats maritimes sont conçus dans le même sens. Outre les dispositions prescrites par la loi, ces rôles édictent l'obligation pour le patron de traiter convenablement l'équipage spécialement au point de vue de l'aménagement du poste d'équipage. Ils stipulent que le déserteur sera arrêté à ses frais, conformément au Code de commerce, et qu'il perdra le droit aux salaires dus. En plus, les retenues dont la vente du poisson est passible sont soigneu-

(1) Annexes XIV et XV.

sement arrêtées, ainsi que pour les différentes pêches, la part de l'équipage et celle de chaque homme.

Pendant le voyage, le capitaine ne peut payer aux matelots que le tiers des salaires, mais le payement doit être fait intégralement dans les vingt-quatre heures de l'achèvement du travail. Les salaires sont payés aux matelots personnellement ou à leurs fondés de pouvoir. Le travail extraordinaire est annoté au livre du bord et peut donner droit à une rémunération spéciale. (Art. 422.)

Le rôle ne spécifie pas les vivres auxquels l'équipage a droit, mais à la demande d'un tiers de l'équipage, une instruction peut être ouverte, même à l'étranger par le consul, sur la qualité des victuailles ou sur l'état du logement à bord (1).

Aux termes de l'article 358 du Code de commerce, sanctionné par l'article 6 § d de la loi du 1er juillet 1909, tout patron de navire de pêche est obligé de tenir dans les conditions légales un journal de bord. Les privations de salaires infligées aux matelots par mesure disciplinaire doivent y être inscrites à peine de nullité. Le matelot qui estime que la punition a été infligée à tort peut s'adresser par simple requête au juge de paix. Le capitaine et le matelot sont entendus contradictoirement et la peine peut être maintenue, annulée ou modifiée (2).

Les dispositions du Code néerlandais touchant la résiliation du contrat d'engagement ne diffèrent pas beaucoup de celles en vigueur en Belgique. Il est à noter cependant qu'en cas de décès d'un homme de mer les salaires sont dus aux héritiers non jusqu'au décès, mais jusqu'à la fin du mois au cours duquel le décès a eu lieu. (Art. 430.)

En cas de rupture de voyage par le fait de l'armateur, les

(1) Art. 23-24, Loi du 7 mai 1856.
(2) SMEESTERS, *Loc. cit.*, p. 141.

marins peuvent garder, à titre d'indemnité, les salaires qu'ils ont touchés, ou, sans déduction des avances reçues, réclamer un mois de salaire; et s'ils sont engagés au voyage, un quart du salaire total. Quel que soit le contrat d'engagement, ils ont droit à un salaire journalier depuis la date de l'enrôlement.

Si le voyage est commencé, l'indemnité est fixée au double et ils ont droit, en outre, aux frais de rapatriement. (Art. 411-412.)

Les hommes peuvent être congédiés en cas de rupture justifiée. (Art. 437.)

La loi hollandaise énumère limitativement les motifs de renvoi : désobéissance, ivresse habituelle, rixe à bord, absence du bord sans permission. Quand le congé est justifié, le capitaine doit payer au matelot les salaires dus; s'il n'est pas justifié, le matelot peut demander une indemnité. Si le renvoi a lieu avant le commencement du voyage, le matelot a droit au tiers des salaires qu'il aurait pu gagner. Après le commencement du voyage, il mérite l'intégralité des salaires. (Art. 437-438.)

L'article 440 indique les circonstances dans lesquelles le matelot peut refuser ses services. Les cas les plus intéressants sont ceux de changement de voyage, d'armateur ou de capitaine et celui où les marins sont maltraités à bord. Le rôle d'équipage contient généralement des dérogations à ce texte.

Le chapitre V de la loi du 1er juillet 1909 règle les mesures disciplinaires — indépendamment des poursuites civiles et pénales — dont sont passibles les patrons coupables de manquement aux devoirs professionnels. Ces mesures sont édictées par le Conseil de la marine et consistent dans la réprimande et la suspension pendant une période n'excédant pas deux années. Elles peuvent être appliquées, en outre, au second et au chef mécanicien.

§ IV. — Considérations générales.

A) *La législation maritime.*

Nous ne surprendrons personne en concluant qu'au point de vue de la pêche, notre législation maritime est inférieure aux législations étrangères que nous avons analysées. Cette infériorité existe sous tous les rapports sauf celui de l'obligation de l'enrôlement.

Nous avons fait ressortir l'importance de cette formalité au point de vue des droits sociaux des marins-pêcheurs et nous avons constaté que le rôle d'équipage a été fort généralisé à bord de nos navires de pêche. Il ne semble pas que l'obligation de l'enrôlement ait été poussée aussi loin chez nos voisins. En Angleterre, elle n'existe que pour les bateaux de 25 tonneaux et, dans certains cas, de 50 tonneaux de jauge; en Allemagne, les équipages des petites embarcations en sont exemptés et nous croyons qu'il en est de même en Hollande.

Pour le reste, le rôle d'équipage en vigueur laisse beaucoup à désirer. Les retenues qui peuvent être opérées, lors du calcul des parts dans la pêche à voile, ne sont pas indiquées. A cet égard le rôle ne donne pas de garanties à l'homme d'équipage et ne fixe pas ses droits, comme en Hollande et en Angleterre, avec une précision suffisante. La question des retenues est laissée à l'appréciation des parties; elle se discute souvent *ex post facto* dans les limites plus ou moins tracées par les usages et dans l'imbroglio d'une comptabilité archaïque. Rien n'est convenu au sujet des conditions du logement des hommes, de l'alimentation à bord dans les cas où la nourriture est procurée par l'armement, au sujet des droits du personnel en cas de travail supplémentaire à prester lorsque l'équipage se trouve diminué par suite d'accident ou de maladie Rien non

plus quant aux garanties à réclamer dans l'intérêt de l'apprentissage des mousses. Tous ces points font l'objet de certaines conventions étrangères que nous avons résumées.

D'autre part, il est manifeste que le Code maritime et le Code pénal et disciplinaire de la marine marchande et de la pêche maritime ont été conçus sans tenir compte des besoins spéciaux de l'industrie de la pêche. Celle-ci n'a pas été nommée une seule fois dans la loi du 21 août 1879.

Que les parties les plus importantes du Code aient été jugées inappliquables à la pêche maritime par les intéressés et que le Conseil de prud'hommes n'en tienne aucun compte pour l'appréciation des contestations sur les questions de salaires qui sont soumises à sa juridiction, la chose n'a rien d'étonnant.

En effet, quels que soient les arguments que la législation maritime et le texte du rôle d'équipage en vigueur à Ostende et à Nieuport fournissent en faveur de la thèse que nous avons soutenue et qui tend à démontrer que théoriquement la législation maritime est applicable dans son ensemble à presque toute la flottille de pêche belge, il faut bien admettre que dans la pratique, cette application conduirait parfois à des conséquences ruineuses pour les petits armements. Rien que les frais de rapatriement et de traitement d'un matelot sinistré, par exemple, pourraient excéder les moyens d'un petit patron propriétaire, mais il est évident, aussi, qu'il faut une limite et puisque la jauge légale de 25 tonneaux est très généralement admise comme le critérium de la grande navigation à la pêche, nous ne voyons pas pourquoi elle ne pourrait être reconnue comme le terme de l'applicabilité du Code maritime, à défaut de lois spéciales.

D'ailleurs, dans les lois maritimes de l'Angleterre, la pêche est traitée comme une branche spéciale de l'industrie maritime ; elle fait l'objet d'un titre du Code maritime qui com-

prend des dispositions nettement différentes pour la petite et la grande pêche.

Cette distinction est moins accentuée en Hollande, mais la pratique a suppléé au silence du texte et grâce à une rédaction judicieuse du rôle d'équipage, elle a donné naissance à un régime légal dont les pêcheurs et les armateurs semblent s'accommoder assez bien.

L'assimilation des navires de pêche aux navires marchands, même au point de vue de la réglementation du travail de bord, n'existe qu'en Allemagne, et les auteurs qui ont étudié les conséquences du système ne semblent pas en être fort enthousiastes (1).

Des observations analogues doivent être faites au sujet du Code pénal et disciplinaire allemand ; en règle très générale, les marins-pêcheurs sont placés sur le même pied que les marins de la navigation marchande.

Il n'en est pas de même en Angleterre. La pénalité prévue par la loi anglaise pour toute faute disciplinaire, même pour certains délits tels que : la désobéissance volontaire, la désobéissance réitérée, le complot, la dégradation volontaire du navire et des vivres, les voies de fait envers le capitaine, la désertion, etc., est différente selon qu'il s'agit d'un matelot ou d'un pêcheur (2)

La personne du pêcheur est protégée contre les arrestations arbitraires dont il pourrait être victime de la part de ses supérieurs.

L'article 58 du Code disciplinaire français prévoit un régime mitigé pour diverses infractions commises par les pêcheurs.

De même, le Code pénal néerlandais stipule une peine

(1 Hans Goldschmidt. — *Die Deutsche Seefischerei in der Gegenwart und die Mittel zu ihrer Hebung*, Berlin, Karl Heymans Verlag, 1911.

(2) Art. 225 et 376.

distincte pour le cas de rupture de l'engagement, selon qu'il s'agit du capitaine de navire ou du patron-pêcheur (1) ; il en est de même pour le cas de refus de service, de désertion, etc.

D'ailleurs, le Code pénal et disciplinaire belge contient des prescriptions que les navires et les bateaux de pêche ne pourraient observer que difficilement. Par exemple l'obligation de tenir un livre de bord coté et paraphé par un juge du tribunal ou par un délégué de l'administration locale. La non-application de cette disposition a enlevé au patron-pêcheur l'autorité disciplinaire dont il est investi par la loi, en sorte qu'il ne lui reste d'autre moyen légal de la faire respecter que le droit de congédiement, sauf recours à l'action disciplinaire du conseil de prud'hommes, à Ostende. Dans tout établissement industriel, le chef d'entreprise possède, dans les bornes fixées par les articles 3 et 4 de la loi du 15 juin 1896 sur les règlements d'atelier, le droit d'infliger des pénalités et amendes pour des fautes de discipline et de travail ; les capitaines de nos modernes steamers de pêche sont dépouillés de ce droit, parce que l'on n'observe pas la législation maritime.

Ne citons que pour mémoire le caractère désuet des peines disciplinaires prévues par la législation pénale maritime ; elles portent la marque de temps déjà anciens et sont pour la plupart inapplicables. Les pays voisins ont tous, depuis plusieurs années, rénové leur législation sous ce rapport ; la question est encore à l'étude dans notre pays.

Le système anglais, avec les garanties qu'il présente au point de vue du maintien de la discipline et de la sincérité des comptes d'exploitation et au point de vue du respect de la personne du marin, semble particulièrement digne d'intérêt.

La manière dont le marin réfractaire peut être traité en Belgique est excessive. Au fond, elle se traduit par l'omnipotence

1) Art. 390, 399, 392.

du patron. La liberté individuelle que la Constitution belge entoure de si précieuses garanties peut être sacrifiée en fait, impunément et sans la moindre procédure, lorsqu'il s'agit d'un matelot. Bien qu'il puisse avoir de bonnes raisons de se soustraire à l'autorité de son patron, le pêcheur n'a d'autre recours que l'action du commissaire maritime. Il faudrait que les contestations que soulèvent les infractions à la discipline maritime pussent être jugées rapidement et sommairement comme en Angleterre, et que le pêcheur disposât d'un moyen légal de prévenir l'arrestation.

C'est en Allemagne que nous trouvons la meilleure réglementation touchant le droit de licenciement et de congédiement des hommes d'équipage. Il ne faut pas attendre cependant l'intervention de la loi belge pour supprimer certains abus : ceux-ci trouvent le plus souvent leur source dans les stipulations du rôle d'équipage. Ces stipulations sont inadmissibles, et le moins qu'on puisse demander, c'est qu'elles soient revisées en tenant compte du Code maritime.

Les pêcheurs n'ont pas trop de démêlés avec la justice, et si nous nous en rapportons au témoignage des commissaires maritimes, les délits les plus fréquents sont ceux prévus par les dispositions sur les règles de route en mer. Sous ce rapport, la situation laisserait parfois à désirer. L'ivresse est devenue beaucoup plus rare depuis que la faculté d'embarquer en franchise de droit des alcools entreposés a été su
Il en est naturellement de même des rixes à bord et du refus d'obéissance. Ces délits, conjointement avec les infractions aux règlements sur la police des ports, continuent à former les principaux chefs d'accusation dont les pêcheurs ont à répondre devant les tribunaux répressifs.

Les vols de poisson soit au quai, soit à la minque, donnent

(1) *Enquête sur la pêche maritime*, p. 43.

aussi lieu à des plaintes assez fréquentes à Ostende. Le régime de surveillance établi à bord des voiliers lors de la rentrée des chaloupes, et les manipulations diverses que le poisson doit subir pour être transporté à la minque ne sont d'ailleurs pas sans favoriser les détournements; et comme ceux-ci se constatent surtout en période de mauvaise pêche, on peut croire que les pêcheurs n'y sont pas étrangers.

L'absence d'inventaire à bord est de nature à faciliter d'autres malversations dont les conséquences préjudiciables retombent sur le patron, lequel est censé s'être rendu compte de l'état de la chaloupe par l'inspection qu'il en a faite lors de son installation à bord.

Au demeurant, le Code pénal est suffisamment connu des pêcheurs : les éléments en sont enseignés dans tous les établissements d'instruction professionnelle de la pêche maritime et il figure *in extenso* au livret délivré au pêcheur en exécution de l'arrêté du 31 décembre 1849.

Peut-être y aurait-il avantage, au point de vue de la conservation du poisson immaturé, à propager de la même manière la connaissance des arrêtés royaux sur la police de la pêche dans la mer territoriale. On peut observer couramment que la vente du petit poisson se fait en dépit de la surveillance sévère exercée par l'autorité maritime. Il est vrai que les pêcheurs objectent parfois à cette réglementation son inefficacité : beaucoup de petit poisson étant retiré mort du chalut, il ne servirait à rien de le rejeter à la mer.

Le tableau suivant, dont les éléments sont empruntés à la *Statistique judiciaire de Belgique*, prouve que les pêcheurs du littoral flamand sont assez respectueux des lois et règlements sur la police maritime.

Statistique judiciaire de la Belgique.
Police maritime.

ANNÉES.	Total des prévenus.	Total des condamnés.	Tribunal de Bruges.		Tribunal de Furnes.	
			Total des prévenus.	Total des condamnés.	Total des prévenus.	Total des condamnés.
1910	174	156	26	21	1	1
1909	100	84	17	10	2	2
1908	103	88	—	—	—	—
1907	130	108	?	?	?	?
1905	215	194	26	25	—	—
1904	204	188	35	33	3	3
1903	240	219	39	36	2	2
1902	143	138	32	31	—	—
1901	250	233	55	50	—	—

B) — *Les engagements non écrits.*

Sauf la question de l'alimentation des hommes, les engagements et les usages en vigueur dans la pêche à vapeur ne semblent pas sujets à des considérations de principe : ils correspondent, dans les grandes lignes, avec ceux établis dans les principaux ports de pêche modernes. Il n'en est pas de même pour la partie de la pêche à voiles ostendaise qui est encore placée sous le régime de l'ancienne comptabilité.

Reprenons donc l'examen critique du compte dans l'ordre prévu pour les différents postes :

1° La commission de 5 p. c. constitue un bénéfice intégral pour l'armement dans le cas où il se charge des écritures et de

l'écorage, ce qui est le cas très général des bureaux qui gèrent plusieurs bateaux. La commission est très rémunératrice, car elle rapporte en moyenne de 600 à 700 francs par bateau.

L'armateur-patron confie généralement à un bureau la gérance de son bateau. Il serait préférable qu'il s'en occupât lui-même, ainsi que le font les petits armateurs de la partie ouest du littoral. Ce travail assez peu compliqué pourrait se faire en mer en grande partie et c'est le propriétaire qui en toucherait le profit.

2° Le pourcentage spécial du patron s'élève, le plus souvent, à 5 p. c. ; il a fait du patron ostendais le privilégié des commandants de nos barques de pêche, car il lui procure des gages doubles de ceux des pêcheurs. Il semble que l'écart entre le salaire du patron et celui du pêcheur est très large. Ce qui plus est, certains armements accordent au patron une commission de 6 p. c. En principe, cette violation des usages ne pourrait se faire sans le consentement de l'équipage. En fait, celui-ci n'est pas consulté et il s'estimera, en général, heureux de s'embarquer avec un patron bénéficiant d'un sursalaire à raison de ses aptitudes, mais il est évident que c'est toujours au détriment de la masse à partager et des pêcheurs, qui interviennent dans cette masse, pour les deux tiers.

3° A part la question de la légalité de la perception de 1 p. c. au profit de la Caisse de prévoyance des pêcheurs dont il sera question ci-après, les prélèvements du chef de taxes payées à la minque sont justifiés.

Il n'en est pas de même du prélèvement de 4 p. c. du chef d'assurance du bateau. Nous devons renvoyer le lecteur aux observations faites à ce sujet au premier volume de l'enquête (1). La prime de 4 p. c. est retenue, que le bateau soit

(1) P. 577 et suiv.

assuré ou non et quel que soit le coût réel de l'assurance.

Exception faite pour les assurances commerciales contractées par un armement, les voiliers d'Ostende ne sont assurés que par le Club d'assurance mutuelle des bateaux de pêche de la ville.

Or, il est prouvé par les résultats d'une période de vingt-sept ans que les indemnités payées à ses membres par la société s'élèvent à 171 francs par an et par bateau, soit à 1.76 p. c. de la valeur moyenne assurée (1). Il reste donc une différence notable entre la prime perçue (4 p. c.) et le coût réel de l'assurance (1.76 p. c.). Cette différence est ristournée aux armateurs qui font partie du Club, mais la part des pêcheurs n'est pas restituée.

En outre, les chaloupes sont assurées pour une valeur moyenne de 9,702 francs. Toutefois, le prélèvement n'est pas effectué en proportion de cette valeur, mais sur le produit brut de la pêche. En moyenne, le produit de la pêche dépasse assez notablement la somme de 9,702 francs. Il peut être calculé à quelques francs près grâce aux concours de pêche organisés par la ville d'Ostende. Or, si l'on recherche le produit par chaloupe et par année pendant les concours d'été et d'hiver de 1904 à 1912 inclusivement, on obtient la somme de fr. 12,249.99. Ajoutez-y le produit présumé de six à sept semaines de pêche qui ne sont pas comprises dans les périodes de concours, et le résultat global sera une somme d'environ 14,000 francs.

Donc, ou bien l'assurance coûte réellement, en moyenne, une somme de fr. 170.75 par an, ou bien elle ne coûte rien à l'armateur, car l'assurance n'existe pas dans de nombreux cas et la somme soustraite au partage atteint toujours au moins en moyenne fr. 389.25, dont deux tiers appartiennent aux pêcheurs.

Il est légitime que les pêcheurs interviennent dans l'assu-

(1) Ch. Dezuttere. — *Le crédit et l'assurance mutuelle dans la pêche maritime.* Houdmont frères; Bruges, 1911, p. 81.

rance du bateau dont ils ont l'usage, mais à moins de laisser la porte ouverte à de flagrants abus, il ne saurait être toléré que les retenues imposées de ce chef dépassent les frais effectifs.

La retenue dont il s'agit soulève d'autres questions. Les pêcheurs supportent la plus grande partie des frais d'assurance; d'autre part, nous savons que, d'après certains usages du port d'Ostende, ils peuvent être tenus d'intervenir dans les frais résultant de pertes ou d'avaries. Il n'existe pas de règle précise fixant la responsabilité de l'équipage, mais il résulte des comptes de pêche reproduits aux pages 200 à 205 que cette responsabilité est réelle ; outre diverses retenues figurant au compte de pêche qui le précède immédiatement, le compte de masse porte des frais résultant d'échouement à concurrence de 264 francs. Or, l'échouement est formellement prévu par le règlement du Club d'assurance mutuelle et les frais de renflouement sont à charge de la société. Nous ignorons si le bateau dont il s'agit était affilié au Club. Dans l'affirmative, les frais de renflouement ont été payés deux fois par les pêcheurs à concurrence de deux tiers. L'exemple suffit dans tous les cas pour prouver les conséquences inadmissibles auxquelles le régime en vigueur peut aboutir.

D'autres retenues comme celles pour transport du poisson, conducteur, location de paniers, haleurs et bateaux pourraient être évitées si la minque d'Ostende était située plus avantageusement et si les pêcheurs se donnaient la peine de haler et de déhaler eux-mêmes leur embarcation.

Que l'équipage, qui ne passe que quelques heures à terre à chaque rentrée, ne puisse être tenu de procéder au nettoyage et au ravitaillement du bateau, c'est parfait. L'intervention du calier se justifie facilement, mais une indemnité égale à 10 francs, que nous voyons souvent porter en compte, ne paraît pas en rapport avec l'importance du service rendu. Le calier pour

OOSTENDE. — Winter-Visscherij (1).

*N°*____ *Sloepe*_____ *Stuurman*_____

Beloop der verkooping van den	5 april 19 . fr.		302.00
	11 april 19 . »		290 00
			592.00
ONKOSTEN.			
5 p. c. aan den Reeder.	29.60		
2 p. c. aan den Stuurman	11.84		
1 p. c. Mijne-recht	5.92		
1/4 p. c. afnemen en tegenschrijven. .	1.48		
p. c. in bewaarnis	17.76		
1/2 p. c. voor de voorzienigheidskas .	2.96		
		69.56	
Voeren van visch.	2.00		
Kolen	—		
Winkelwaren.	—		
Jongen en Peerder	5.00		
Voor gebruik der korren, enz.	0.47		
Geleende manden	116.24		
Boots, trekkers	10.00		
4 p. c. assurantie.	23.68		
Zakken IJs	5 00		
Tuiboot	4.00		
Op avarie.	15.00		
Verschillende	22 98		
Bennen.	37.50		
Geleende manden.	183.42		
Petrole	29.64		
WERF.	63 35		
		518.00	
			587.56
1/3 voor 't schip		1.48	4.44
2/3 voor de visschers . .		2.96	

Verdeeling van . . . . . fr. 2.96
1/2 p.c. voor de voorzienigheidskas . » 2.96 } toekomende aan de visschers.
Blijft fr. . .

NAMEN.	Aandeelen.	Somme per aandeel.	Af te trekken voor	Blijft te verdeelen.
	1			
	1			
	1			
	1			
	1			
	2/3			
	5 2/3			

Oostende, den 11 April 19 .

(1) Voir traduction ci-contre.

OSTENDE. — Pêche d'hiver.

*N°*____ *Chaloupe*_____ *Patron*_____

Produit de la vente	5 avril 19 . tr.		302.00
	11 avril 19 . »		290.00
			592.00
FRAIS.			
5 p. c. commission.	29.60		
2 p. c. au patron.	11 84		
1 p. c. droit de minque.	5.92		
1/4 p. c. contrôle	1.48		
p. c. pour la masse.	17.76		
1/2 p. c. caisse de prévoyance	2.96		
		69.56	
Transport du poisson.	2.00		
Charbon	—		
Fournitures de magasin	—		
Mousse et calier	5.00		
Usage de chaluts	0.47		
Location de paniers	116.24		
Lamaneurs	10.00		
4 p. c. assurance.	23.68		
Glace.	5.00		
Remorquage	4.00		
Avarie	15.00		
Divers	22.98		
Paniers pour la chaloupe.	37.50		
Location de paniers	183.42		
Pétrole.	29.64		
CHANTIER DE CONSTRUCTION	63.33		
		518.00	
			587.56
1/3 pour le bateau. . . .		1.48	4.44
2/3 pour les pêcheurs . .		2.96	

Répartition de . . . . . .fr. 2.96
1/2 p c. pour la Caisse de prévoyance. » 2.96 } revenant aux pêcheurs.
Reste fr. . .

NOMS.	Parts.	Somme par part.	A retenir pour.	Reste à partager.
	1			
	1			
	1			
	1			
	1			
	2/3			
	5 2/3			

Ostende, 11 avril 19 .

Afrekening met d'Equipage over het Korretuig en de Masse van
gedurende de varsche visch-visscheri

Overgeblevene waarde van voorgaande rekening.			
Korretouw	Fr.	425.00	
Schranken	»		
Zweerdreep . . . . . Tuitouw	»	140.00	
Korren	»		
Loodzeil . . . . . Trouville	»	90.00	
IJsbakken	»	200.00	
Landvast	»		
	Te samen. . Fr.		855.00
OP NIEUW GELEVERD :			
Korretouw	Fr.	397.65	
Schranken	»	191.40	
Zeven korrea en een halve aan 130	»	975.00	
Lapgaren, trouvileinden, ijzerdraad	»	228.60	
Trenzingen	»	56.00	
Zweerdreep X	»	48 80	
X zijdlijnen	»	7.20	
X	»	9.00	
Trouvil	»	25.00	
Peze, vislijne en robbers	»	62.50	
Kuils	»	30.00	
STRANDING	»	264.00	2,294.55
	Te samen geleverd. . Fr.		3,149.55

Verdeeling van fr. 795.1

NAMEN.	Aandeelen.
	1
	1
	1
	1
	1
	2/3

Betaald aan _____

3 °/₀ profijten op fr. 10,715.50.

Stoepe _____ *N^r* _____ *gevoerd door Stuurman* _____
van _____ *tot* _____ *(rekening van masse)* (1).

Overgenomen waarde.			
Korretouw	Fr.	510.00	
Schranken	»	100.00	
Zweerdreep	»		
Tuitouw	»	115.00	
Een korren	»	130 00	
Een korren voor	»	90.00	
Loodzeilen . . . . . Trouvillen	»	90.00	
IJsbakken	»	170.00	
Landvast	»		
	Te zamen. . Fr.		1,205.00
Uitslag voor het korretuig gedurende de vischerij	»		2,273.25
Over onkosten	»		864.00
	Te goed. . »		4,342.25
Geleverd zoo als hiernevens	»		3,149.55
	Solde over. . »		1,192.70
Waarvan { 1/3 voor de Reederij	Fr.	397.56	
Waarvan { 2/3 voor de visschers	»	795.14	

toekomende aan de visschers.

Somme per aandeel.		
140.31		140.31
140.30		140.31
140.31		140.31
140.31		140.31
140.31	140.31	—
93.59		93.59
795.14	140.31	654.33

Oostende, 12 April.

Visschers aandeelen fr. 654.83.

(1) Voir traduction à la page suivante.

Décompte avec l'Equipage du Chalutier et de la Masse de la *Chaloupe* _____ *N°* _____ *conduit par* _____

durant la pêche au poisson frais *du* _____ *à* _____ *(compte de masse).*

Valeurs fixées à l'ouverture de la pêche.			
Chalut	Fr.	425.00	
Bras	»		
Croupiat . . . . . Câble de remorque	»	140.00	
Chaluts	»		
Bourrelet . . . . . Trouville	»	90.00	
Bacs à glace	»	200.00	
Amarre	»		
	Total. . Fr.		855.00
NOUVEAUX ACHATS :			
Câble de chalut	Fr.	397.65	
Bras	»	191.40	
Sept chaluts et demi à 130.	»	975.00	
Fil, trouville, fil de fer	»	228.60	
Congréages	»	56.00	
Croupiat.	»	48.80	
Ralingues latérales	»	7.20	
X	»	9.00	
Trouville	»	25.00	
Ralingues supérieures, tabliers	»	62.50	
Fonds	»	30.00	
ECHOUEMENT	»	264.00	2,294.55
	Total. . Fr.		3,149.55

Valeurs reprises.			
Câble de chalut	Fr.	510.00	
Bras	»	100.00	
Croupiat	»		
Câble de remorque	»	115.00	
Un chalut	»	130.00	
Un chalut	»	90.00	
Bourrelet . . . . . Trouville	»	90.00	
Bacs à glace	»	170.00	
Amarre	»		
	Total. . Fr.		1,205.00
Réserve pour le matériel formée pendant la pêche	»		2,273.25
Excédent disponible des frais	»		864.00
	Réserve. . »		4,342.25
Achats faits comme ci-contre	»		3,149.55
	Solde disponible. . »		1,192.70
Dont { 1/3 pour l'armateur	Fr.	397.56	
Dont { 2/3 pour les pêcheurs	»	795.14	

Répartition de fr. 795.14 revenant aux pêcheurs.

NOMS.	Parts.	Somme par part.		
	1	140.31		140.31
	1	140.30		140.31
	1	140.31		140.31
	1	140.31		140.31
	1	140.31	140.31	—
	2/3	93.59		93.59
		795.14	140.31	654.33

Payé à _____

3 °/₀ sur fr. 10,715.50.

Ostende, 12 avril.

Parts des pêcheurs, fr. 654.83.

un jour de travail reçoit parfois plus que le pêcheur pour une dizaine de jours de pêche.

Le plus souvent, les fournitures de charbon, de glace et d'articles de magasin se font sans contrôle aucun de la part de l'armement. Généralement celui-ci, s'il ne se constitue lui-même le fournisseur, ce qui est le cas le moins fréquent, se contente d'indiquer le magasin où les approvisionnements doivent être pris. C'est le patron qui commande le tout et, le plus souvent, c'est le calier qui reçoit les commandes sans contrôle de la part des intéressés. La collusion et la fraude, prétendent la plupart des pêcheurs que nous avons interpellés à ce sujet, sont fréquentes, spécialement en ce qui concerne le charbon.

Il en est sans doute de même des frais de fournitures et de réparations de toutes sortes soldés à la fin de la campagne au moyen du produit de l'*uitslag*. Certains artisans, dit-on à Ostende, font usage d'un tarif spécial lorsqu'il s'agit de travaux effectués à bord des chaloupes. C'est là que s'alignent les frais d'avaries des objets d'inventaire et du donkey. Or celui-ci a une part d'homme intégrale dans le produit de la pêche. Il serait logique, dès lors, que les frais de réparation fussent exclusivement à charge de l'armateur.

Comment vérifier si telles dépenses pour cordages, fil de pêche, paniers, etc., payées au moyen du produit de l'*uitslag*, n'ont pas déjà figuré soit au compte de pêche, soit au compte de masse, si, comme c'est généralement le cas, les pêcheurs ne reçoivent pas communication des pièces et n'en ont cure, habitués qu'ils sont à traiter les choses largement?

Toutes ces retenues sont effectuées sur le produit brut de la vente, mais en fait le pêcheur n'a pas la certitude que le chiffre de vente porté au compte est authentique et l'on peut voir aux comptes résumés en annexes que très souvent il ne l'est pas, lors même qu'on néglige les erreurs de calcul assez nombreuses auxquelles la pratique donne inévitablement lieu. Il est du reste

de notoriété publique à Ostende qu'à un moment donné des armements avaient pris l'habitude, avant de procéder au partage, de faire un prélèvement de 5 p. c. à leur profit.

Théoriquement, les évaluations des engins de pêche portées au compte de masse au commencement et à la fin de chaque campagne, devraient se faire au poids en tenant compte de l'usure. En fait, on ne procède pas de cette manière: l'évaluation s'opère au bureau entre l'armement et le patron mandataire de l'équipage, et comme les intérêts du patron dépendent beaucoup plus de l'armateur que des pêcheurs, on conçoit aisément qu'il n'a guère ou que peu d'objections à formuler à l'encontre des chiffres qui lui sont suggérés.

Lorsqu'il s'agit d'un patron armateur, dont les écritures sont tenues par un gérant, les choses se passent plus sommairement encore : le patron représentant toutes les parties arrête souverainement la valeur qu'il entend attribuer aux engins

Nous ne possédons aucun renseignement sur le point de savoir si les évaluations de la fin de la campagne sont généralement reportées avec fidélité au crédit de la chaloupe, au commencement de la campagne suivante.

Quant aux livraisons du matériel de pêche nouveau au cours de la campagne, elles présentent plus de garanties que les autres. En effet, il est de règle pour ces fournitures que le patron demande un bon à l'armateur, qui délivre ces objets lui-même ou les fait délivrer par une maison de son choix. Ils sont portés en compte à un prix indépendant des fluctuations du marché, prix traditionnel dans chaque bureau et oscillant autour du prix marchand. Il laisse une marge suffisante pour un certain bénéfice qu'en cas de cherté du chanvre on peut maintenir en diminuant la qualité. Si *Truck system* il y a, il ne saurait être bien grave.

Nous ne pouvons clore la série des critiques que suggère le mode d'exploitation de la plupart des grandes chaloupes

ostendaises, sans parler des payements en nature. Comment justifier l'usage d'attribuer du *koopmansvisch* à l'armateur et le petit poisson à l'équipage? Les deux payements ont le défaut de manquer de précision. Certains sobriquets bien connus des pêcheurs semblent indiquer que des armateurs ont peut-être des idées outrées relativement à leur droit au *koopmansvisch*. L'attribution aux pêcheurs du petit poisson a des conséquences funestes tant au point de vue économique qu'au point de vue social : c'est la plaie de la pêche maritime. Elle incite les pêcheurs à faire la chasse au petit poisson et à appauvrir ainsi inconsidérément les fonds marins au lieu de pratiquer la pêche rationnellement. Que le petit poisson produise peu ou beaucoup, l'argent qu'il rapporte prend généralement le chemin de la poche du pêcheur. C'est une perte pour la ménagère et souvent aussi une source de déchéance morale et physique pour le pêcheur. Si, à juste titre, les paiements en nature sont prohibés par les lois sur le travail industriel, pourquoi n'en serait-il pas de même dans la pêche maritime?

Nous en avons dit plus qu'il n'en fallait pour montrer que le mode d'exploitation de la plus grande partie des bateaux à voiles à Ostende va à l'encontre de la raison et du bon sens. A défaut d'autres preuves, le taux généralement exorbitant des frais d'exploitation suffirait pour justifier cette assertion. Les rapports du comité local de mariculture l'ont constaté plus d'une fois. « Nous devons revenir, dit entre autres le rapport de 1904, sur nos observations faites en 1896, au sujet des frais excessifs qui rendent l'industrie de plus en plus difficile, de moins en moins rémunératrice et qui finiront par la ruiner complètement. A notre avis, la faute en incombe à nos armateurs ; ceux-ci ne s'entendent pas; ils ne discutent jamais entre eux les intérêts de la pêche et ne se soucient que fort peu de ses progrès. »

» Entre tous les abus, signalons les suivants :

» *a*) Les paniers; *b*) le charbon et les articles de magasin; *c*) la vente et le détournement de vieux cordages; *d*) les frais de halage; *e*) les frais de carénage et de calier. »

« On vient d'instituer une nouvelle profession. Les soles sont actuellement préparées et classées à la minque par des spécialistes ne s'occupant pas d'autre chose, mais gagnant néanmoins un bon salaire, car ils sont payés par panier de poisson loti. On n'avait naguère jamais songé à cela; le patron tenait à classer lui-même les soles, il assistait à la vente et s'ingéniait à obtenir les meilleurs prix; il faut maintenant une personne spécialement rétribuée, dont le salaire diminue encore le gain du patron et des pêcheurs.

» Bien plus, les pêcheurs commencent à devenir aptes à tout, sauf à leur besogne de marins. On constate actuellement qu'ils chargent d'autres gens de larguer les voiles pour prendre la mer; ils ne savent même plus amarrer ou démarrer le bateau sans l'aide de treuil à vapeur. Cela se fait avec moins de peine, mais aussi avec plus de frais.

» Une autre injustice criante dont les armateurs se rendent coupables, réside dans le fait de tolérer la vente du petit poisson au profit exclusif de l'équipage. Cet usage fait le malheur de la femme et des enfants et cause la perte du marin qu'il pousse à l'alcoolisme.

»La femme et les enfants ne voient pas un centime de l'argent que cette vente produit; tout est gaspillé au cabaret par le mari. Nous sommes certains que la vente du petit poisson produit environ 50,000 francs par an et cette somme considérable est dépensée pour acheter à l'entrepôt du genièvre et d'autres liqueurs fortes.

» Nous regrettons que cet abus naguère inconnu à bord des chalutiers à vapeur y ait aussi été introduit. »

Nous relevons des réflexions identiques dans le rapport pour

1906. Le Comité de mariculture a vu juste : la grande pêche à voile disparaît à Ostende et il faut reconnaître que son exploitation vicieuse est une des causes de sa disparition.

Les observations qui précèdent ne s'appliquent pas aux cas où les armateurs accordent à leurs hommes un pourcentage peut-être modique, mais fixe, de 6 ou 7 p. c. sur le produit brut, sans participation aux frais de matériel et d'exploitation. Quelques chaloupes naviguent dans ces conditions. Au fond, les taux fixes correspondent à ceux auxquels l'application de l'ancien système aboutit pratiquement presque toujours. Le pêcheur y gagne peu ou même n'y gagne rien.

Nous avons vu que le système comptable en vigueur à Blankenberghe est très supérieur à celui que nous venons d'analyser.

D'abord, les hommes s'engagent dans des conditions nettement déterminées et les retenues sont arrêtées avec précision par les règlements d'armement. Elles se réduisent aux frais de vente et de conservation du poisson.

Le compte du matériel de pêche est tenu par le patron, sinon par le gérant du bâteau. Les relevés que nous avons eus sous la main mentionnaient la quantité, la qualité et le prix de tous les articles livrés.

L'équipement du bateau et du haleur est à la charge exclusive de l'armateur. Celui-ci fournit seul à ses frais le combustible consommé par la machine.

Tout au plus pourrait-il sembler que les droits de gérance et d'écorage atteignent une proportion assez élevée. (2 p. c. + 2 fr. par pêche.)

Le compte spécial du petit poisson est également tenu par le patron. Il serait désirable pour les raisons déjà citées que l'équipage n'eût pas d'intérêt à s'attribuer cette capture.

Les systèmes de partage en usage à Heyst, dans la partie ouest du littoral et dans la petite pêche côtière, en un mot

partout où domine l'exploitation directe de la chaloupe, grâce à la présence à bord du patron-propriétaire, ont des traits communs. Ou bien les pêcheurs ont droit à un pourcentage fixe sur le produit brut, sans intervention aucune dans les frais, ou bien on se borne à déduire du produit brut les dépenses de ménage, effectuées dans l'intérêt de l'équipage, et le reste est distribué en parts aux parties intéressées, y compris le bateau et parfois les filets. Dans ce système non plus les pêcheurs n'ont pas à se soucier des frais d'exploitation. Ce n'est que dans les entreprises d'armements multiples à Heyst que nous trouvons une réserve spéciale affectée aux frais d'exploitation proprement dits. Ces frais sont d'ailleurs assez bien limités par les règlements d'armement.

CHAPITRE VI.

Les salaires des marins-pêcheurs.

---

§ 1. — Gains effectifs.

La détermination exacte des salaires des ouvriers de terre présente, dans bien des cas, des difficultés considérables. Arrêter le gain réel et mettre en relief tous les facteurs subjectifs et externes influant sur le revenu d'une catégorie donnée de travailleurs, exige de la part de l'observateur beaucoup de perspicacité et une connaissance approfondie du milieu professionnel en cause.

Dans la pêche maritime, les difficultés sont encore bien plus grandes. Outre que cette industrie est, de par sa nature même, un métier dont les résultats sont excessivement aléatoires puisqu'ils dépendent d'une infinité de contingences, la détermination des salaires se complique encore du fait de la multiplicité des modes de paiement et de partage du produit de la pêche. Ces modes, en effet, se différencient non seulement de localité à localité et d'après les différents genres de pêche, mais, dans une même pêche, ils changent encore d'après la nature, la grandeur et le tonnage des embarcations, l'emploi de la force mécanique et la composition de l'équipage. Une étude sur les salaires des pêcheurs doit mettre en relief tous ces éléments.

Par ailleurs, la pêche maritime est la seule industrie où le

paiement en nature soit encore toléré par la loi et ait effectivement une importance suffisante pour modifier parfois sensiblement les salaires payés en monnaie métallique ou fiduciaire. Le petit poisson revient presque toujours aux pêcheurs exclusivement. Ceux-ci obtiennent aussi généralement, à chaque retour du bateau, un lot de poisson plus ou moins important, qui est prélevé sur la pêche et destiné à la consommation personnelle du pêcheur et à celle de sa famille. En mer, l'équipage se nourrit surtout de poisson capturé.

Enfin, la pêche maritime est la seule industrie où des usages anachroniques ont résisté à toutes les vicissitudes de la vie contemporaine, maintenant en vigueur des retenues et des suppléments imprévus qui altèrent parfois profondément les résultats normaux de toute une campagne.

Dans chaque localité de pêche, il a fallu scruter le secret d'habitudes très diverses et user de multiples précautions pour éviter les surprises que l'omission de quelques données du problème aurait pu entraîner.

Ce n'est pas tout. Une fois qu'on s'était arrêté devant une entreprise économiquement et socialement digne d'intérêt et dont l'organisation interne fût connue, il s'agissait d'éviter les embûches et les complications que la méfiance, l'indifférence et l'ignorance des intéressés dressent si souvent devant l'enquêteur social. Lutte ingrate, où toute la diplomatie professionnelle vient parfois échouer devant l'hostilité sournoise de personnes uniquement préoccupées des intérêts du moment.

S'adresser aux pêcheurs directement c'était perdre son temps et sa peine. Outre que leur mentalité de marin les rend naturellement défiants à l'égard de tous ceux qui n'ont pas avec leur profession des attaches directes, ils se trouvent, dans la généralité des cas, dans l'impossibilité de donner des renseignements suffisamment précis. L'homme de mer est, de par son métier, encore moins enclin que l'ouvrier terrien à faire

des annotations au sujet de ses gains et d'en faire la confidence à des tiers.

Restaient les armateurs. Lorsque l'exploitant de la pêche fait lui même partie de l'équipage de la chaloupe, son sort se confond avec celui de ses compagnons de barque et ses dispositions pour les travaux comptables ne sont, le plus souvent, pas plus grandes que les leurs. C'est ce qui se passe généralement dans la partie ouest du littoral, où le patron-pêcheur est, presque toujours, propriétaire de la barque qu'il dirige. Nous avons dû nous contenter pour cette région de données relativement peu étendues.

Ailleurs, la gestion de l'armement est assez souvent confiée à des non-marins pour qu'on pût rencontrer parmi ces derniers des gens de bonne volonté disposés à contribuer au succès de l'enquête.

C'est à leur obligeance que nous devons tous les renseignements détaillés que nous publions à la fin de ce chapitre, après les avoir complétés souvent, au moyen des données se rapportant aux paiements en nature reçus par les pêcheurs ou à d'autres suppléments n'entrant pas dans la comptabilité générale de la chaloupe.

Dans la pêche aux crevettes, il a fallu recourir à un autre expédient consistant à rechercher un marchand assez bien disposé pour renseigner, parmi les pêcheurs de ces crustacés, quelques fournisseurs ne livrant qu'à lui et pour permettre d'annoter, d'après ses livres, les rendements de la pêche et les prix payés à chaque rentrée. Ce système a donné des résultats satisfaisants dans quelques cas. Pour la pêche au hareng vide, on s'est adressé à la minque d'Ostende, qui est, pour ainsi dire, le seul marché de ces produits.

Après ces explications préliminaires, nous nous proposons d'examiner successivement les gains des pêcheurs et gens d'équipage employés dans la grande pêche à vapeur, la grande

pêche à voile, la petite pêche de marée à voiles et la petite pêche à voile de crevettes et de hareng vide, en nous basant sur les tableaux synoptiques suivants, dont les éléments de détail figurent plus loin.

OSTENDE.

Chalutiers à vapeur de petit tonnage.

I.

	GAINS D'UNE ANNÉE.	MOYENNE JOURNALIÈRE.
Capitaine	5,766.86	15.80
Second	2,342.21	6.41
3 matelots (chacun)	1,820.00	5.00
1er matelot léger	1,022.00	2.80
2e matelot léger	932.00	2.55
Mousse	558.00	1.53
Machiniste	3,830.40	10.43
1er chauffeur	1,852.00	5.08
2e chauffeur	1,612.00	4.41

II.

Capitaine	5,544.38	15.19
Second	2,197.74	6.02
4 matelots (chacun)	1,820.00	5.00
Machiniste	3,660.93	10.03
2 chauffeurs (chacun)	1,880.00	5.15

Chalutiers à vapeur de moyen tonnage.

I.

	GAINS D'UNE ANNÉE.	MOYENNE JOURNALIÈRE.
Capitaine	7,055.00	19.33
Second	2,442.00	6.60
6 matelots (chacun)	1,735.00	4.75
Mousse	665.00	1.82
Machiniste	3,936.90	10.78
2 chauffeurs (chacun)	1,745.00	4.78
Soutier	1,205.00	3.30

II.

Capitaine	6,760.06	18.52
Second	2,420.06	6.63
5 matelots (chacun)	1,796.70	4.92
1er matelot suppl. (6 mois)	888.00	4.28
2e matelot suppl. (4 mois)	592.00	4.81
3e matelot suppl. (3 mois)	444.00	4.82
Machiniste	3,999.45	10.97
2 chauffeurs (chacun)	1,975.35	5.41
Soutier (4 mois)	311.70	2.53
Mousse (mat. leg.) (9 mois)	725.00	2.73

Chalutier à vapeur de fort tonnage.

Gages fixes et pour cent, sans indemnités supplémentaires et gratifications en nature.

	GAINS D'UNE ANNÉE.	MOYENNE JOURNALIÈRE.
	—	—
Capitaine	6,149.30	16.84
Second	2,115.05	5.81
4 matelots (chacun)	1,500.00	4.10
Mousse	624.50	1.71
Mousse suppl. (4 mois)	130.00	1.08
1re machiniste	3,629.85	9.94
2e machiniste	1,620.00	4.44
Chauffeur	1,555.00	4.26

OSTENDE.

Petites chaloupes. — Crevettes.

	TOTAUX.	P. C.	MOY. JOURN.	TOTAUX.	P. C.	GAIN JOURN.	TOTAUX.	GAI JOURN.
	—	—	—	—	—	—	—	—
Produit	4,188.22 (8 1/2 mois).	—	—	1,474.05 (4 mois).	—	—	768.70 (2 mois).	—
Propriétaire	1,130.79	27	—	884.43	60	7.24	369.35	6.
Patron	1,172.70	28	4.32					
Pêcheur	1,047.07	25	4.04	442.21	30	3.62	369.35	6.0
Pêcheur	837.66	20	3.23	147.41	10	1.21	30.00	0.50

Canots. — Gain journalier brut.

1er cas (7 mois).	4 mois 2e cas (été-hiver).	2 1/2 mois 3e cas (été).
—	—	—
4.09	3.78	5.15

BLANKENBERGHE.

Petites chaloupes. — Crevettes.

	TOTAUX.	MOYENNE JOURN.	TOTAUX.	MOYENNE JOURN.
	—	—	—	—
Produit brut	2,630.10	—	3,246.02	—
Patron	378.79	2.65	717.00	3.28
Pêcheur	514.19	2.36	636.10	2.91
Pêcheur	514.19	2.36	636.10	2.91

HEYST.

Bateau plat. — Crevettes.

Dix campagnes d'une année complète.

	MOYENNE ANNUELLE.	MOYENNE JOURN.
	—	—
Patron	1,161.40	3.18
Pêcheurs	1,004.45	2.75

BLANKENBERGHE

Pêche de marée. — Campagnes d'une année.

	Bateau à quille 22 tonneaux haleur technique.			Bateau à quille 18 tonneaux sans haleur technique.			Bateau à quille 17 tonneaux haleur technique.			Bateau à quille 19 tonneaux haleur technique.			Chaloupe à quille avec haleur techn.	
	Totaux.	P. c.	Moyenne journ.	Totaux.	P. c.	Moyenne journ.	Totaux.	P. c.	Moyenne journ.	Totaux.	P. c.	Moyenne journ.	Totaux.	Moyenne journ.
Patron	1,510.40	17.3	4.14	1,482.67	20.1	4.07	1,105.69	21.4	3.03	1,975.13	?	5.41	1,001.54	2.74
Pêcheur	1,258.73	14.6	3.43	1,280.04	17.4	3.51	906.49	17.3	2.49	1,628.55	—	4.46	834.43	2.30
Pêcheur	1,258.73	14.6	3.43	1,280.04	17.4	3.51	906.49	17.3	2.49	1,628.55	—	4.46	834.43	2.30
Mousse	407.65	4.8	1.12	424.09	5.8	1.16	298.08	5.5	0.80	525.77	—	1.44	278.03	0.76
Armateur	2,817.44	33.0	—	2,048.75	27.7	—	1,612.93	31.0	—	?	—	—	?	—
Exploitation	1,343.80	15.5	—	859.46	11.6	—	390.52	7.5	—	?	—	—	?	—

(Non compris les avantages accessoires dérivant de la pêche.)

HEYST

	Huit campagnes consécutives d'une année complète Bateau plat avec treuil à vapeur 18 tonneaux.				Campagne d'une année Bateau à quille Haleur technique 17 tonneaux.			Campagne d'une année Bateau à quille Haleur technique 22 tonneaux.			Campagne d'une année Bateau à quille Moteur auxiliaire 13 tonneaux.			Campagne d'une année Bateau à quille Moteur auxiliaire 10 tonneaux.		
	Totaux.	Par année.	Par jour.	P. c.	Totaux.	P. c.	Par jour.	Totaux.	P. c.	Par jour.	Totaux.	P. c.	Par jour	Totaux.	P. c.	Par jour.
Patron . . .	9,879.95	1,234.99+100	3.66	16	1,173.96	17	3.21	1,230,04	16	3.37	2,846.80	13	7.19	2,601.30	14	7.12
1er pêcheur .	7,893.75	986.71+100	2.98	12	983.76	14	2.69	1,030.61	13	2.82	1,980.85	9	5.42	1,858.05	10	5.09
2e pêcheur . .	7,893.75	986.71+100	2.98	12	983.75	14	2.69	1,030.61	13	2.82	1,980.85	9	5.42	1,858.05	10	5.09
3e pêcheur . .	7,893.75	986.71+100	2.98	12	mousse 541.92	7	1.48	565.29	6.5	1.54	1,980.85	9	5.42	1,858.05	10	5.09
Armateur . .	19,046.20	2,380.77	—	28	1,894.46	28	—	1,994.90	28	—	8,758.46	40	—	7,432.23	40	—
Ret. frais . .	13,132.00	1,641.50	—	20	1,431.32	20	—	1,633.72	23	—	4,380.00	20	—	2,972.90	16	—

OSTENDE. — Grands voiliers. Pêche de marée.

Campagne d'été.

	CHALOUPE DE 34 TONNEAUX avec haleur technique.			CHALOUPE DE 31 TONNEAUX avec haleur technique.			CHALOUPE DE 37 TONNEAUX avec haleur technique.		
	Totaux.	P. c.	Moyenne journalière.	Totaux.	P. c.	Moyenne journalière.	Totaux.	P. c.	Moyenne journalière.
Patron	881.70	12.5	5.15	1,032.04	13.1	5.30	833.12	13.1	5.31
1er matelot	495.80	7.0	2.90	590 82	7.5	3.14	507.70	8.1	3.23
2e matelot.	479.80	6.9	2.80	575.82	7.3	3.06	493.70	7.8	3.15
3e matelot	479.80	6.9	2.80	575.82	7.3	3.06	493.70	7.8	3.15
Mousse	379.30	5.4	2.22	445.74	5.6	2.37	—	—	—
Armateur.	1,646.38	23.5	—	1,619.81	20.5	—	1,103.19	17.4	—
Exploitation	2,645.72	37.8	—	3,053.93	38.7	—	2,901.49	45.8	—

OSTENDE. — Grands voiliers. Pêche de marée.

Campagne d'hiver.

	Chaloupe de 37 T. avec haleur technique.			Chaloupe de 34 T. avec haleur technique.			Chaloupe de 40 T. avec haleur technique.			Chaloupe de 34 T. avec haleur technique.			Chaloupe de 31 T. avec haleur technique.			Chaloupe de 37 T. avec haleur technique.		
	Totaux.	P. c.	Moyenne journalière.	Totaux.	P. c.	Moyenne journalière.	Totaux.	P. c.	Moyenne journalière.	Totaux.	P. c.	Moyenne journalière.	Totaux.	P. c.	Moyenne journalière.	Totaux.	P. c.	Moyenne journalière.
Patron. . .	1,449.47	13.0	8.05	1,072.50	11.4	6.20	734.13	10.6	4.80	997.04	11.7	5.55	1,481.32	12.6	8.42	1,183.74	12.7	7.33
1er matelot. .	874.48	7.9	4.85	650.73	6.9	3.75	369.78	5.3	2.41	526.05	6.4	2.93	847.33	7.2	4.78	691.05	7.4	4.32
2e matelot. .	853.18	7.7	4.74	633.73	6.8	3.65	352.68	5.1	2.30	507.05	6.0	2.83	827.03	7.1	4.67	674,05	7.2	4.12
3e matelot. .	853.18	7.7	4.74	633.73	6.8	3.65	352.68	5.1	2.30	507.05	6.0	2.83	827.03	7.1	4.67	674.05	7.2	4.12
Mousse . . .	590.94	5.3	3.28	489 52	5.2	2 83	281 92	4.0	1 83	381.40	4.4	2.13	638.62	5.4	3 60	520.56	5.5	3.17
Armateur . .	2,737.45	24.8	—	1,842.42	19.6	—	1,313.15	18.8	—	1,672.72	19.5	—	2,355.00	20.1	—	1,913.—	20.5	—
Exploitation .	3,725.70	33.6	—	4,071.27	43.3	—	3,349.46	51.1	—	3,060.99	46.3	—	4,757.47	40.5	—	3,678.15	39.3	—

OSTENDE.

Petites chaloupes. — Hareng vide (2 mois).

	I	II	III	IV
Patron	10.93	12.06	13.32	16.22
Pêcheur	7.28	8.20	9.01	11.89
Pêcheur	—	8.20	4.50	9.23
Pêcheur	—	8.20	4.50	8.11
Mousse	2 18	—	—	1.62

LA PANNE.

Campagne d'une année entière (1912), d'une chaloupe de 17 tonneaux de jauge, avec haleur technique.

	TOTAUX.	P. C.	MOYENNE JOURN.
	—	—	—
Armateur	3,021.55	27	—
Patron	1,641.45	15	4.50
Pêcheur	1,376.70	12	3.79
Pêcheur	1,376.70	12	3.79
Mousse	423.60	4	1.15
Frais d'exploitation . . .	3,307.00	30	—
	11,147.00		

Les gains journaliers de cinq patrons de steamers de types différents représentant l'ensemble de la flottille, varient de fr. 15.19 à 19.33; ceux de cinq mécaniciens, de fr. 9.94 à 10.27. En se basant sur les chiffres de vente constatés à la minque d'Ostende en 1912, on peut démontrer que les patrons de steamers de pêche gagnent en moyenne à peu près 6,210 fr. par an et les mécaniciens environ 3,500 francs. Ce ne sont pas des revenus ouvriers, nous croyons inutile d'insister.

Quant aux salaires effectifs des seconds des cinq steamers, ils varient de fr. 5.81 à 6.63. Pour ces marins, la moyenne générale est de 2,121 francs, non compris les avantages accessoires dérivant de la pêche, tels que leur part dans le *kordeelgeld*, le poisson de partage et les foies de morue.

Les salaires des matelots et des chauffeurs enrôlés à bord des vapeurs sont des éléments plus intéressants. Les pêcheurs de steamers, dont nous publions les comptes d'équipage de toute une année, varient en tenant compte des avantages accessoires de fr. 4.75 à 5 francs. Dans un cas où ces

avantages ne sont pas comptés, nous descendons à fr. 4.10. Ces salaires correspondent à ceux que des ouvriers ostendais peuvent gagner dans diverses professions, pour une journée normale de dix heures Considérant les dangers de la profession de pêcheur, l'irrégularité et les fatigues du travail effectué à bord des steamers, les alertes continuelles, les privations morales et physiques qu'ils doivent subir en mer, nous estimons que les ouvriers spécialisés dans une profession terrestre jouissent d'une condition plus favorable que les marins-pêcheurs des steamers de pêche.

La rémunération des chauffeurs est légèrement supérieure à celle du personnel de pont. Nous avons noté des gains effectifs de fr. 4.78 à 5.71 et un salaire de fr. 4.44, non compris les avantages accessoires. La majoration observée en faveur des chauffeurs ne permet pas de faire une constatation beaucoup plus favorable que la précédente, étant donné que les salaires relevés correspondent à un travail normal de douze heures.

Toutefois, pour être complet, il faut dire que les gains dont il s'agit ont été calculés en tenant compte de tous les jours de l'année, la grande pêche ne connaissant pratiquement pas de différence entre les dimanches et les autres jours; d'autre part, comparés aux gains du personnel des voiliers et de beaucoup d'ouvriers terrestres, ces gains sont assurés, plus réguliers et à l'abri des fluctuations considérables qui altèrent les parts de pêche.

Grande pêche à voile ostendaise. — Elle comprend deux campagnes : celle d'été et celle d'hiver. Les salaires, de même que le rendement des chaloupes en été, sont sensiblement inférieurs à ceux d'hiver. C'est une première grande cause d'instabilité des revenus des pêcheurs. Il en existe d'autres : ce sont d'abord les fluctuations des rendements de la pêche, ceux-ci dépendant non seulement des aptitudes et de l'énergie du patron, mais aussi et surtout de contingences climatériques et

du hasard. Il n'y a pas d'industrie où la volonté et la capacité de l'ouvrier aient moins d'influence directe sur sa situation économique. Les rendements et les parts de pêche varient sur une même barque non seulement d'une campagne à une autre, mais d'un voyage à un autre.

Dans le système de répartition classique, le rendement utile, celui qui sert de base à la fixation des parts de pêche, dépend aussi largement du montant des frais d'exploitation, ces frais étant déduits du produit brut avant la répartition des salaires. Or, dans la grande pêche ostendaise, ces frais sont considérables, excessifs même à raison des particularités et des abus que nous avons signalés; les pourcentages varient de 33 à 51 p. c. C'est en vain que le pêcheur aura réalisé de belles pêches si la mauvaise fortune le poursuit et lui fait essuyer des pertes considérables ou répétées de matériel de pêche.

En tenant compte de toutes ces circonstances, nous arrivons cependant à des salaires atteignant 3 francs et s'élevant parfois jusqu'à près de 5 francs par jour, les dimanches et jours de fête compris. Dans un cas où la médiocrité du rendement a renforcé les effets d'une exploitation coûteuse, nous voyons les salaires descendre à fr. 2.30 par jour pendant toute une campagne d'été; c'est évidemment trop peu, mais ce n'est guère en dessous de la moyenne. En effet, en prenant pour base du calcul le rendement moyen (14,000 fr.) et le pourcentage de 7 p. c. que la rémunération totale du pêcheur atteint pratiquement presque toujours, nous arrivons à un salaire moyen de fr. 2.68, non compris la valeur du poisson consommé à bord par l'équipage et qu'on peut fixer à fr. 0.50 par homme et par jour. Un tel salaire ne correspond pas aux exigences de la vie contemporaine et une industrie qui n'a que de telles ressources pour ceux qu'elle emploie est vouée à une ruine irrémédiable, quand bien même le chiffre moyen serait toujours atteint, ce qui n'arrive pas dans la moitié des cas.

Voilà pourquoi beaucoup de pêcheurs ostendais n'ont pas d'attachement pour leur métier et le désertent à toute occasion. Il en sera ainsi tant qu'un système d'exploitation plus équitable et plus rationnel de la grande pêche à voile ne permettra pas de diminuer sensiblement les frais généraux et par le fait même d'améliorer la condition sociale des pêcheurs.

Ces observations ne s'appliquent pas à la rémunération des patrons-pêcheurs. Dans le système ostendais, ces derniers jouissent d'indemnités à peu près doubles de celles des pêcheurs.

De même que dans aucune autre station de pêche on ne porte en compte autant de frais d'exploitation qu'à Ostende, de même, on ne trouve nulle part un mode de partage favorisant aussi considérablement le patron de barque; sans doute, le patron est le chef de l'entreprise et, dans la grande pêche, ses fonctions sont plus importantes que dans la petite, mais dans l'espèce la disproportion entre le gain des pêcheurs et celui du patron paraît trop considérable et n'est, sans doute, qu'une survivance de l'époque où les patrons ostendais étaient chargés de conduire leur barque au Doggerbank et aux îles Féroé pendant les longues campagnes de pêche à la morue. Actuellement, le rôle nautique du patron ostendais a beaucoup diminué et comme sa part de pêche est majorée en partie au détriment de celle des pêcheurs, il ne semble pas inopportun de fixer l'attention sur ce point. L'inconvénient est du reste inhérent aux armements des non-patrons parce que ceux-ci doivent intéresser le chef de l'équipage aux résultats de l'exploitation par un pourcentage relativement élevé.

Petite pêche de marée. — Ce qui frappe dans l'étude comparative des salaires et des modes de répartition en vigueur dans les diverses stations de pêche secondaires, c'est la situation particulièrement favorable que les armements de Blankenberghe font aux pêcheurs de cette commune. Elle est due à la netteté et à la logique qui caractérisent les modes de répartition des résultats de

l'exploitation. Le matériel de pêche et quelques menus frais entrent seuls en compte au point de vue du calcul des parts et le pourcentage réservé aux pêcheurs, 17 ou 20 p. c. selon que la chaloupe est munie ou non d'un donkey, est plus fort qu'en aucune autre localité de pêche. En fait, nous avons trouvé à Blankenberghe des salaires aussi élevés qu'à Ostende et nous n'en avons pas rencontré de plus bas, bien qu'il s'agisse d'un mode de pêche moins fatigant et beaucoup moins assujettissant que celui d'Ostende ; les salaires de fr. 3.50 à 4.50 n'y sont pas rares. Si d'ailleurs nous appliquons le calcul qui a été adopté plus haut pour déterminer le gain moyen annuel du pêcheur d'Ostende, nous arrivons ici à un chiffre de 1,205 fr. (16 p. c. de fr. 7,337.50). Ce beau résultat mérite d'être mis en relief et est tout à l'honneur des armateurs de Blankenberghe qui ont su le réaliser.

La condition sociale des pêcheurs est généralement moins satisfaisante à Heyst. Cela tient non seulement à la moindre productivité des chaloupes plates, mais aussi à ce que le pourcentage attribué (12 à 14 p. c. pour les pêcheurs et 16 à 17 p. c. pour les patrons) est inférieur à celui de Blankenberghe et que certains frais d'exploitation, tels que par exemple le charbon pour le donkey, qui à Blankenberghe tombent à charge exclusive de l'armateur, rentrent ici dans les frais communs. Nous constatons ainsi que les salaires journaliers des pêcheurs des voiliers heystois non munis d'un moteur auxiliaire, même lorsqu'on tient compte de tous les avantages accessoires, sauf la consommation de poisson à bord, n'atteignent pas 3 francs. Ceux du patron dépassent quelque peu ce chiffre. Les salaires des pêcheurs eussent été sensiblement plus élevés si nous avions pu prendre seulement en considération le nombre des jours de mer, le chômage du dimanche et du lundi étant à peu près général à Heyst et à Blankenberghe.

L'heureuse influence que l'emploi du moteur auxiliaire dans

la pêche maritime exerce sur les gains effectifs des pêcheurs mérite d'être mise en relief à propos des salaires (5 francs à fr. 5.50 pour les pêcheurs et 7 à 8 francs pour les patrons) qui ont été constatés à Heyst et cela pendant toute une année. Ces salaires sont les indices d'un nouvel avenir pour notre pêche à voile.

Le mode de répartition usité dans la partie ouest du littoral est conçu dans des conditions favorisant logiquement l'armement du patron-pêcheur et stabilisant autant que possible le gain du pêcheur. Le bateau, le filet et le donkey ont leur part de pêche; chaque pêcheur a la sienne et tous les frais d'exploitation sont au compte de l'armement. Il en résulte que la situation du pêcheur est aussi nette que possible et celui-ci est, de fait, ce que nous avons démontré qu'il doit être: un simple salarié; d'autre part, les pêcheurs de Nieuport-La Panne se trouvent placés, par rapport au taux du partage, dans la situation constatée à Heyst. Les gains des pêcheurs pannois varient considérablement à cause des résultats changeants de la pêche au hareng vide et à l'esprot, à laquelle ils participent à peu près tous : nous avons relevé des gains se montant une année à 1,059 francs et l'année suivante à 1,620 francs pour les matelots d'une même barque, ce qui correspond à des moyennes journalières de fr. 2.87 et de fr. 4.44, sans tenir compte des avantages accessoires dérivant de la pêche. Dans un autre cas, nous voyons la moyenne journalière des gains effectifs de l'année 1912 s'élever à fr. 4.56 pour un patron non-armateur, fr. 3.79 pour deux pêcheurs et fr. 1.25 pour un mousse.

Ces chiffres nous donnent une idée de la situation générale : dans toute la partie ouest du littoral, sur les chaloupes d'une vingtaine de tonneaux de jauge, la part du patron varie de 1,800 à 2,200 francs par an; celle du pêcheur de 1,500 à 1,800 francs, et celle du mousse, généralement âgé de plus

de 15 ans de 750 à 900 francs. Sur les bateaux d'environ 15 tonneaux de jauge, le gain annuel du patron peut être évalué de 1,500 à 1,800 francs et celui des pêcheurs de 1,300 à 1,500 francs. Les mousses âgés de moins de 15 ans auront de 400 à 500 francs. Sur une embarcation d'environ 10 tonnes de jauge, le patron non-armateur touchera habituellement de 1,100 à 1,300 francs, les pêcheurs de 900 à 1,150 francs et les mousses de 260 à 320 francs.

Autres pêches. — D'après les indications que nous avons pu recueillir et qui paraissent donner la note générale tout au moins en ce qui concerne Ostende et Blankenberghe, les gains des pêcheurs diffèrent assez bien à Ostende et dans les autres stations de pêche. A Heyst comme à Blankenberghe le gain journalier de 3 francs paraît difficile à dépasser pour les pêcheurs de crevettes. A Ostende celui de 4 francs et plus est dominant : cela tient à une organisation commerciale qui est plus forte qu'ailleurs et à une plus grande consommation locale. L'une et l'autre particularité résultent du fait que les pêcheurs prolongent la pêche même en hiver, sauf en période de pêche au hareng et à l'esprot. Ces dernières pêches sont sans doute très aléatoires; elles dépendent à la fois de contingences économiques et des caprices du poisson migrateur, mais les chiffres que nous avons cités et qui correspondent à des moyennes journalières de 4, 8 et 9 francs pour les pêcheurs et 12, 13 et 16 francs pour les patrons-propriétaires en disent assez long sur la production que peut donner cette industrie. C'est d'ailleurs un fait admis par les pêcheurs côtiers que la pêche du hareng et celle de l'esprot décident du résultat général, bon ou mauvais, de la campagne.

Résumant les observations qui précèdent nous pouvons dire que comme toute autre branche de l'activité humaine, la pêche maritime offre à ceux qu'elle emploie des situations très variables, mais que dans leur ensemble ces variations relèvent

plus du mode d'exploitation de l'industrie et de contigences indépendantes de l'homme que des aptitudes morales et économiques de l'individu. A côté de situations peu brillantes et qui se présentent principalement dans la petite et la moyenne pêche, nous en trouvons d'autres comme à Blankenberghe, La Panne, Nieuport et dans la pêche heystoise à moteur qui procurent aux salariés autant d'aisance et plus d'indépendance que les bons métiers manuels contemporains. Nous avons enfin à Ostende, et dans une mesure plus réduite dans les autres stations de pêche, un prolétariat maritime rivé à des destinées plus ou moins misérables, mais par des causes qui sont loin d'être fatales. De meilleures installations de pêche, un mode d'exploitation plus moderne et plus équitable du grand voilier ostendais seraient très favorables à la condition sociale des pêcheurs sans aggraver outre mesure la charge des armateurs, à preuve l'exemple donné par les patrons de Blankenberghe et les armements à moteurs auxiliaires de Heyst. D'autre part, en améliorant le marché des crevettes on relèverait par le fait même le niveau social des pêcheurs côtiers des petits ports flamands.

§ II. — Le chômage et le truck-system.

Les donnees numériques qui précèdent se résolvent toutes dans l'indication du gain journalier moyen des membres des équipages observés.

Pour les vapeurs, le nombre de jours considérés correspond à peu près au nombre réel de jours de mer. Sauf des cas exceptionnels, les pêcheurs passent à terre vingt-quatre à trente-six heures à chaque rentrée. Or, ces rentrées tendent à devenir plus espacées à mesure que la technique de la pêche à vapeur se perfectionne et que les parages explorés sont plus éloignés. Les salaires du personnel du pont et des

machines ont peu changé depuis nombre d'années et sont invariables quels que soient le tonnage du bâtiment et la longueur du voyage. C'est sur ce point qu'on entend parfois des réclamations de la part des marins-pêcheurs et surtout des chauffeurs.

Dans la pêche à voile, il y a un écart assez notable entre le nombre de jours de travail effectif et celui des jours observés. Des circonstances nombreuses et diverses constituent pour les pêcheurs des voiliers des causes de chômage forcé ou volontaire.

Les calmes et les tempêtes nuisent au chalutage ; ils empêchent les pêcheurs de regagner en temps utile leur port d'attache et de vendre leur pêche dans de bonnes conditions. Les calmes sont particulièrement à redouter en été et c'est alors qu'ils infligent à notre flottille des pertes sensibles. Celles-ci ont été évaluées un jour par le comité local de mariculture d'Ostende. « Les pertes de temps, dit le comité, résultant en été du séjour dans les bassins et des difficultés à sortir des ports et à atteindre les lieux de pêche sont fort considérables. Il est certain que les calmes occasionnent aux bateaux de pêche, au départ et au retour, une perte de temps de 3 jours; à raison de 135 navires, cela fait par voyage 135 × 3 = 390 jours, prenons 365 jours ou une année. Pour les 14 voyages que comprend la campagne d'été, cela fait une perte totale de 14 années et comme la saison d'été peut être estimée approximativement à 6,000 francs, la perte totale par année se chiffre à la somme de 84,000 francs (1). »

Ce calcul n'a été établi que par rapport à la flottille des grandes chaloupes ostendaises. Celle-ci a bien diminué depuis lors, mais elle a été remplacée par des embarcations de petit tonnage, astreintes à des retours au port d'attache beaucoup plus fréquents et subissant, dès lors, les inconvénients signalés dans une mesure d'autant plus forte.

(1) *Rapport* pour 1896, p. 2.

Cette observation s'applique aussi aux flottilles des autres stations de pêche, avec cette circonstance aggravante que leur port d'attache est encore moins praticable que celui d'Ostende. Nous avons insisté ailleurs sur ce point (1).

Les ports de pêche de Zeebrugge, Blankenberghe et Nieuport ne sont abordables qu'à marée haute. Les bateaux de pêche qui n'arrivent pas au moment propice doivent rester en rade jusqu'à ce que les eaux soient montées à une hauteur suffisante pour permettre l'entrée du chenal. De même, au départ, le manque de profondeur des bassins supprime la flottabilité des bateaux à marée basse. Jonchés de bateaux couchés sur le flanc, ces bassins offrent alors un spectacle attristant, surtout pour les pêcheurs qui doivent attendre des heures entières avant de pouvoir reprendre la mer.

Les hommes des petites embarcations sont exposés aussi à de longs chômages hivernaux. Les gros temps de la mauvaise saison les immobilisent souvent pendant de longues semaines. Parfois même, la pêche est suspendue pendant plusieurs mois et l'interdiction de chaluter dans la mer territoriale en avril-mai, interdiction dont l'inefficacité est établie (2), ne peut que contribuer à augmenter leur détresse. Beaucoup de pêcheurs cherchent alors un travail d'appoint.

Les travaux de réparation à effectuer au bateau, à la voilure, au matériel de pêche entraînent aussi la nécessité de suspendre les voyages et deviennent, à leur tour, des causes fréquentes de chômage forcé.

Les très fortes gelées en hiver sont des causes de chômage moins fréquentes, mais plus redoutables. En effet, elles arrêtent la flotte entière pendant des semaines et des mois et plongent dans une attente anxieuse toute la population maritime

(1) *Etude économique de la pêche maritime*, p. 179 et suiv.

(2) Ch. Dezutter. — *A propos d'une loi sur la pêche*, dans la *Revue économique internationale*, mars, 1911.

du littoral. Les peintres nous en ont légué des souvenirs douloureux.

La rigueur de l'hiver 1854-1855 fut telle que, pendant plusieurs semaines, le long du littoral flamand la mer se trouva complètement gelée. Toutes les chaloupes étaient prises dans la glace. A cette époque, on pêchait encore beaucoup au moyen d'engins sédentaires; la plupart de ces engins n'avaient pu être repris à temps et de nombreuses familles de pêcheurs furent ruinées et plongées dans une effroyable misère.

Les fortes gelées qui marquèrent l'hiver de 1890-1891 eurent des conséquences tout aussi désastreuses. Les bassins furent pris par la glace et restèrent fermés pendant plus de deux mois.

A ces causes de chômage d'ordre technique et nautique, il en faut ajouter d'autres, d'ordre économique. Nous avons fait connaître les méthodes de recrutement du personnel. Normalement, peu d'hommes sont contraints au chômage et beaucoup de ceux qui le sont peuvent être comptés parmi les éléments les moins recommandables, dont on ne se sert que faute de mieux. C'est généralement au début de la campagne que ces hommes se voient sacrifiés. Leur inaction peut alors se prolonger longtemps s'ils ne trouvent d'autres moyens d'existence. De même, la perte d'un bateau au cours de la campagne peut réduire à un long chômage les meilleurs équipages, si le bateau perdu n'est pas remplacé et que toutes les places dans la flottille sont occupées.

La désertion d'un membre de l'équipage ou l'absence non autorisée du bord sont des causes de chômage, en ce sens qu'elles empêchent quelquefois le bateau de partir pour la pêche. A bord des grandes chaloupes, ces manquements aux devoirs professionnels sont de nature à causer à l'armement et aux autres membres de l'équipage des pertes importantes.

Comme tous les travailleurs, les marins-pêcheurs connaissent

aussi les jours de chômage volontaire. Nous n'en sommes plus à l'époque où la direction de la corporation des pêcheurs de Blankenberghe, sous prétexte de conserver un vieil usage, intimait défense aux pêcheurs de faire voile le lundi avant le coucher du soleil, les mettant ainsi dans l'impossibilité d'avoir le nombre de jours de mer requis pour obtenir des primes à la pêche (1). Mais l'habitude de chômer le lundi n'en est pas moins restée générale à Blankenberghe et très fréquente dans les autres stations de pêche secondaires. Parfois on prolonge les douceurs du *farniente* jusqu'au mercredi et même en temps de carnaval, d'élection ou de kermesse locale, jusqu'à la semaine suivante et on se livre avec ardeur aux plaisirs qui sont l'accompagnement ordinaire de ces événements.

*
* *

A Ostende, les parts de pêche des hommes des grandes chaloupes se paient au patron à chaque retour de la pêche. Les salaires des hommes de pont des vapeurs sont payés au capitaine et ceux du personnel des machines au mécanicien, à leur échéance, c'est-à-dire à la fin du mois si le bateau est à quai, sinon le bureau effectue le paiement entre les mains de la femme du capitaine ou du mécanicien. On affirme, toutefois, que cette règle n'est pas générale et que des armements attendent le retour du bateau avant de payer les salaires échus. Dans la petite pêche ostendaise, il est procédé au partage tous les huit jours et c'est encore au patron de la barque que les gains des membres de l'équipage sont confiés.

L'usage de faire porter les salaires ou les parts à domicile par la femme du capitaine ou du mécanicien, moyennant une retenue de 2 p. c., existe à peu près pour tout le monde.

(1) Arch. prov., *Pêche maritime*, nos 454-960.

Ce mode a des partisans convaincus et des adversaires décidés. Les premiers en font ressortir la portée morale. L'argent est remis à la ménagère et n'est pas exposé à manquer sa destination; il en serait autrement peut-être si, à un moment quelconque, le pêcheur en disposait. D'autres objectent que les femmes des patrons-pêcheurs, tenant parfois un cabaret ou un magasin de détail, ont intérêt à effectuer le paiement chez elles; cela peut provoquer de graves abus, mais on n'a pu citer des faits précis.

Outre la retenue de 2 p. c. dont il vient d'être question, les salaires sont sujets à d'autres prélèvements, lorsque le pêcheur a reçu des avances de l'armateur pour former son « panier ». L'ordinaire du pêcheur de voilier ostendais lui coûte une douzaine de francs par voyage et il est d'usage que l'armateur fasse l'avance de la dépense si la pêche précédente n'a pas permis à la ménagère de s'en charger. Dans ce cas, le recouvrement se fait par des imputations mentionnées au compte de pêche.

Sur les vapeurs, les hommes doivent rembourser leur part dans certains menus frais avancés par le capitaine pour des vivres consommés en commun, surtout pour l'approvisionnement en pain, etc. Des armateurs ont dû réagir contre les abus que cette pratique avait engendrés. Pas plus dans la grande que dans la petite pêche, les salaires ne sont sujets à des retenues du chef d'amendes disciplinaires; l'inobservation du Code pénal et disciplinaire fait obstacle à ce qu'il soit fait application d'amendes.

Partout ailleurs la part de pêche est remise par le patron à chaque homme sans aucune retenue, mais il n'est pas rare que le payement se fasse dans des locaux interdits aux termes de la loi du 16 août 1887, en ce qui concerne les ouvriers terriens. En effet, il est d'usage que le payement se fasse à la maison du patron; or, les patrons-cabaretiers ou boutiquiers sont assez nombreux, surtout à Heyst et dans la partie ouest du

littoral. On conçoit qu'il en résulte une occasion, sinon une obligation morale de faire des dépenses nuisibles ou inutiles. C'est à propos de la remise des parts de pêche, faite dans un cabaret à un équipage de Blankenberghe que l'inapplicabilité de la loi de 1887 aux pêcheurs fut constatée par les tribunaux. Un patron de chaloupe et cabaretier avait coutume de payer tous les quinze jours, dans son cabaret, les parts de ses trois hommes d'équipage. L'instruction à l'audience du tribunal correctionnel de Bruges releva même des faits de pression à sa charge : Ses surbordonnés étaient obligés de prendre, au comptoir, des boissons débitées à prix d'argent et les pêcheurs qui voulaient se soustraire à cette contrainte subissaient une retenue de fr. 0.50.

Des pratiques pareilles n'ont pas entièrement disparu, spécialement lorsque le pêcheur s'est endetté au cabaret où se fait le paiement.

Outre cette variété de truck system on peut signaler celui qui est inhérent à l'obligation directe ou morale d'acheter pour le ménage ou l'appareillage de la chaloupe, des articles débités au magasin ou chez un membre de la famille du patron ou de l'armateur. Nous répétons que nous n'avons découvert aucun fait réellement abusif, mais il suffit que l'abus soit possible pour souhaiter que certaines prescriptions de la loi de 1887 soient rendues applicables à la pêche.

Dans l'appréciation des salaires, il faut tenir compte, en outre, des frais assez considérables qu'entraîne l'équipement du pêcheur. Exposé en toute saison aux violences de la mer et en hiver aux plus rudes intempéries, le marin doit être bien vêtu et posséder un équipement spécial de bottes de mer, bas de laine, capotes huilées, etc., d'une valeur totale de 45 francs environ. Ces vêtements s'usent rapidement au contact des lourds engins de bord. Chaque campagne de pêche représente de ce chef, pour le pêcheur ostendais, une dépense de 10 francs au moins.

Annexes au chapitre VI

LES SALAIRES DES MARINS-PÊCHEURS

Tableaux détaillés des salaires

OSTENDE.

I. — Chaluti

TONNAGE { Brut. . . . 140 / Net 48

Nominal Horse power . . 43

à vapeur.

Compte

l'équipage.

PARAGES DE PÊCHE { Canal Saint-Georges. / English Channel. / Côtes d'Irlande. / Mer du Nord.

MOIS.	CAPITAINE (a).	SECOND. (b)	M		
			1re	2e	3e
Janvier	6,238.40 = 311.92	136.20	125	125	125
Février	11,918.10 = 595.90	184.59	125	125	125
Mars	10,289.20 = 514.46	176.45	125	125	125
Avril	10,641.90 = 532.09	178.20	125	125	125
Mai	9,163.20 = 458.16	170.82	125	125	125
Juin	5,381.20 = 269.06	151.90	125	125	125
Juillet	8,194.60 = 409.73	165.97	125	125	125
Août	5,505.80 = 275.29	152.52	125	125	125
Septembre	12,539.20 = 626.96	187.70	125	125	125
Octobre	8,586.30 = 429.31	167.94	125	125	125
Novembre	8,895.60 = 444.78	169.48	125	125	125
Décembre	7,087.50 = 354.38	160.44	125	125	125
	(c) 2 p.c. 4,441.00 = 188.82	—	—	—	—
Total des salaires	5,310.86	2,022.21	1,500	1,500	1,500
Cordeelgeld	98.00	98.00	98	98	98
Poisson comme nourriture et deelvisch	180.00	144.00	144	144	144
Gratifications (non-avarie)	100.00	—	—	—	—
Foies	78.00	78.00	78	78	78
TOTAL GÉNÉRAL	5,766.86	2,342.21	1,820	1,820	1,825

(a) 5 p. c. du rendement brut. — (b) 125 francs par mois plus 1/2 p. c. du rendement brut.

(c) Les capitaines des petits types de chalutiers ont { 5 p. c. du produit brut jusque fr. 100,000. / 7 » » » de fr. 100,000 à 110,00 / 10 » » » au-dessus de fr. 110,0

LOTS			MOUSSES		MACHINISTES		CHAUFFEURS			Soutier.
légers			1re	2e	1re (d)	2e	en mer		à quai	
1re	2e	3e					1re	2e		
65	55	—	30	—	257.38	—	135	100	8	—
65	55	—	30	—	314.18	—	135	100	8	—
65	55	—	30	—	297.89	—	135	100	8	—
65	55	—	30	—	301.42	—	135	110	8	—
65	55	—	30	—	286.63	—	135	110	8	—
65	55	—	30	—	248.81	—	135	110	8	—
65	60	—	30	—	276.95	—	135	125	8	—
65	60	—	30	—	250.06	—	135	125	8	—
70	65	—	30	—	320.39	—	135	125	8	—
70	65	—	30	—	280.86	—	135	125	8	—
65	60	—	30	—	283.96	—	135	125	8	—
65	60	—	30	—	265.87	—	135	125	8	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
790	700	—	360	—	3,384.40	—	1,620	1,380	96	—
49	49	—	27	—	98.00	—	49	49	—	—
144	144	—	144	—	180.00	—	144	144	—	—
—	—	—	—	—	(e) 90.00	—	—	—	—	—
39	39	—	27	—	78.00	—	39	39	—	—
1,022	932	—	558	—	3,830.40	—	1,852	1,612	96	—

(d) Fr. 195 + 1 p. c.. — (e) Économies.

Observation. — Les éléments du tableau ont été gracieusement fournis par l'armement ; il s'agit d'un des plus petits bateaux d'Ostende.

OSTENDE.

II. — Chaluti à vapeur.

TONNAGE { brut : 196 tonnes. net : 50 tonnes.

Compte d'équipage 1911.

PARAGES DE PÊCHE { Manche. Canal Saint-Georges. Atlantique. Mer du Nord.

MOIS.	Capitaines (a).	Seconds (b).	Matel.			Pêcheurs.			Mousses.		Machinistes.		Chauffeurs			Soutier.
			1re	2e	3e	4e	5e	6e	1re	2e	1re (c)	2e	en mer. 1re	en mer. 2e	à quai	
Janvier	401.63	150.00	125	125	125	125	—	—	—	—	275.32	—	130	130	—	—
Février	410.00	131.94	125	125	125	125	—	—	—	—	272.00	—	130	130	—	—
Mars	533.50	141.00	125	125	125	125	—	—	—	—	301.70	—	130	130	—	—
Avril	382.50	137.00	125	125	125	125	—	—	—	—	271.50	—	130	130	—	—
Mai	307.00	146.00	125	125	125	125	—	—	—	—	237.39	—	130	130	—	—
Juin	375.35	170.80	125	125	125	125	—	—	—	—	275 5	—	130	130	—	—
Juillet	566.80	181.68	125	125	125	125	—	—	—	—	313.00	—	130	130	—	—
Août	237.80	148.78	125	125	125	125	—	—	—	—	242.56	—	130	130	—	—
Septembre	436.80	170.50	125	125	125	125	—	—	—	—	286.36	—	130	130	—	—
Octobre	425 10	167.33	125	125	125	125	—	—	—	—	280.06	—	130	130	—	—
Novembre	469.60	171.90	125	125	125	125	—	—	—	—	288.92	—	130	130	—	—
Décembre	558.10	160.81	125	125	125	125	—	—	—	—	266.62	—	130	130	—	—
Total salaires	5,124.38	1,877.74	1,500	1,500	1,500	1,500	—	—	—	—	3,310.93	—	1,560	1,560	—	—
Id. cordeelvisch ou Id. deelvisch	180.00	180.00	180	180	180	180	—	—	—	—	180.00	—	180	180	—	—
Id. gratifications	100.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30.00	—	—	—	—	—
Id. foies et vivres	140.00	140.00	140	140	140	140	—	—	—	—	140.00	—	140	140	—	—
Total général	5,544.38	2,197.74	1,820	1,820	1,820	1,820	—	—	—	—	3,660.93	—	1,880	1,880	—	—

(a) Taux 5 p. c. — (b) 125 fr. + 1/2 p. c. — (c) 195 fr. + 1 p. c.

OSTENDE

RENTRÉE : 141,117.00 francs.

Exercice 1910-11.

Longueur : 115 à 120 pieds.

TONNAGE { Gros tonnage 228 / Net id. 77

Nominal Horse power 65

III. — Chal

Compte d

MOIS.	CAPITAINE (*a*)	SECOND (*b*)	MAT		
			1er	2e	3e
Juillet	487.40	173.70	125	125	125
Août	621.20	187.10	125	125	125
Septembre	469.40	171.90	125	125	125
Octobre	671.50	192.10	125	125	125
Novembre	773.20	202.30	125	125	125
Décembre	618.70	186.80	125	125	125
Janvier	672.70	192.20	125	125	125
Février	731.20	198.10	125	125	125
Mars	604.50	185.40	125	125	125
Avril	547.70	179.70	125	125	125
Mai	465.30	171.50	125	125	125
Juin	392.20	164.20	125	125	125
Total des salaires	7,055.00	2,205.00	1,500	1,500	1,500
Id. cordeelvisch	—				
Id. gratifications sur rentrées	—	143.50	143.50	143.50	143.50
Id. autres (foies)	—	93.50	93.50	93.50	93.50
TOTAL GÉNÉRAL	7,055.00	2,442.00	1,737.00	1,737.00	1,737.00

(*a*) 5 p. c. du rendement brut. — (*b*) 125 francs par mois plus 1/2 p. c. du rendement brut. —

Observation. — Les éléments du tableau ont été gracieusement fournis par l'armement. Il s'agi

ier à vapeur.

équipage 1910-11.

PARAGES DE PÊCHE. Espagne. / La Manche. / Englisch Channel. / Mer du Nord. / Islande. / Maroc.

...TS.			MOUSSES		MACHINISTES		CHAUFFEURS			SOUTIER.
							en mer.		à quai.	
4e	3e	6e	1er	2e	1er (*c*)	2e	1er	2e		
125	125	125	45	—	297.50	—	135	135	—	90
125	125	125	45	—	324.30	—	135	135	—	90
125	125	125	45	—	293.90	—	135	135	—	90
125	125	125	45	—	334.40	—	135	135	—	90
125	125	125	45	—	354.70	—	135	135	—	90
125	125	125	45	—	323.80	—	135	135	—	90
125	125	125	45	—	334.50	—	135	135	—	90
125	125	125	45	—	346.30	—	135	135	—	90
125	125	125	45	—	321.00	—	135	135	—	90
125	125	125	45	—	309.60	—	135	135	—	90
125	125	125	45	—	293.40	—	135	135	—	90
125	125	125	45	—	278.50	—	135	135	—	90
,500	1,500	1,500	540	—	3,811.90	—	1,620	1,620	—	1,080
					125.00	—	125	125	—	125
143.50	143.50	143.50	75	—						
					—	—	—	—	—	—
93.50	93.50	93.50	50	—	—	—	—	—	—	—
,737.00	1.737.00	1,737.00	665	—	3,936.90	—	1,745	1,745	—	1,205

) 200 francs, plus 1/2 p. c.

un vapeur du type moyen.

OSTENDE

IV. — Chalutier à vapeur.

TONNAGE { brut. . . . 219 / net 88

Nominal Horse power 77

Compte d'armement. — Équipage.

PARAGES DE PÊCHE { Islande-Feroë. / Mer Blanche. / Canal Saint-Georges-Irlande-Channel. / Côtes d'Espagne et de Portugal.

MOIS.	CAPITAINE. 5 p. c.	SECOND 125 + 1/2 p.c. (a)	1re	2e	3e	4e	5e	6e	MATELOTS léger	mousse	supplémentaires 1re	supplémentaires 2e	MACHINISTES. 1re 195+1p.c. (a)	2e	CHAUFFEURS. en mer. 1re	en mer. 2e	CHAUFFEURS. À quai (b)	SOUTIER.
Janvier	6,319.30 = 315.96	156.60	125.00	125.00	125.00	125.00	125.00	125	62.50	—	—	—	258.19	—	135.00	135.00	10	—
Février	13,003 60 = 650.18	190.00	125 00	125.00	125.00	125.00	125.00	—	62.50	—	—	—	325.04	—	135.00	135.00	10	—
Mars	15,445.60 = 772.28	202.22	125.00	125.00	125.00	125.00	125.00	—	62.50	—	—	—	349 45	—	135.00	135.00	10	—
Avril	10,170.00 = 508.50	175.85	125.00	125.00	125.00	125.00	125.00	—	62.50	—	—	—	296.70	—	135.00	135.00	10	60.00
Mai	18,664.40 = 933.22	218.32	125.00	125.00	125.00	125.40	125.00	125	62.50	—	7e mat. 125	8e mat. 125	381 64	—	135.00	135.00	10	60.00
Juin	13,956.10 = 697.81	194.78	125.00	125.00	125.00	125 00	125.00	125	62.50	—	125	125	334.56	—	135.00	135.00	10	60.00
Juillet	2,797.90 = 139.90	139.00	125.00	125.00	125.00	125.00	125.00	125	—	—	125	125	222.98	—	135.00	135.00	10	60.00
Août	8,829 90 = 441.49	169.15	125.00	125.00	125.00	125.00	125.00	125	—	—	125	—	283.30	—	135.00	135.00	10	—
Septembre	7,187.00 = 359.35	160.93	125.00	125.00	125.00	125.00	125.00	125	—	—	—	—	266.87	—	135.00	135.00	10	—
Octobre	10,686.50 = 534.32	178.43	125.00	125.00	125.00	125.00	125.00	—	60.00	élève(c) 10	—	—	301.86	—	135.00	135.00	10	—
Novembre	10,039.70 = 501.99	175 20	125.00	125.00	125.00	125.00	125.00	—	60.00	—	—	—	295.40	—	135.00	135.00	10	—
Décembre	4,390.20 = 219.52	146.95	125.00	125.00	125.00	125.00	125.00	—	60.00	—	—	—	228.90	—	135.00	135.00	10	—
	3,186.30 = 159.31	15.93	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31.86	—	—	—	—	—
	2 p. c. 4,676.50 = 93.53 (d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
										élève-mousse								
Total des salaires	6,327.36	2,123 36	1,500.00	1,500.00	1,500.00	1,500.00	1,500.00	750	555.00	10	500	375	3,586.75	—	1,755.00	1.755.00	120	240.00
Id. cordeel- ou geld- et deelvisch (c)	78.70	78.70	78.70	78.70	78.70	78.70	78.70	36	42.00	1	24	18	78.70	—	39.35	39.35	—	10.70
Id. poisson comme nourriture	180.00	144.00	144.00	144.00	144.00	144.00	144.00	72	108.00	12	48	36	180.00	—	144.00	144.00	—	48.00
Id. gratifications pour non-avarie	100.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(f) 80.00	—	—	—	—	—
Id. foies	74.00	74.00	74.00	74.00	74.00	74.00	74.00	30	20.00	—	20	15	74.00	—	37.00	37.00	—	13.00
TOTAL GÉNÉRAL	6,760.06	2,420.06	1,796.70	1,796.70	1,796.70	1,796.70	1,796.70	888	725.00	23	592	444	3,999.45	—	1,975.35	1,975.35	120	311.70

a) Sur produit brut comme le capitaine. — *b*) Quote-part pour le chalutier. — *c*) La nourriture en plus. — *d*) Les capitaines des grands types de bateaux ont : 5 p. c. sur produit brut jusque 120,000 francs ; 7 p. c. sur produit brut de 120,000 à 130,000 francs ; 10 p. c. sur produit brut au-dessus de 130,000 francs. — *e*) Estimation. — *f*) Economies sur combustible.

Observations. — Les éléments du tableau ont été gracieusement fournis par l'armement d'un bateau du type moyen.

OSTENDE.

V. — Chaluti vapeur.

TONNAGE { net : 115 tonnes. brut : 265 tonnes.

Compte

l'équipage 1911.

PARAGES DE PÊCHE. { La Manche. Canal Saint-Georges. — Canal de Bristol. Mer du Nord. Espagne, Portugal, Baie de Biscay.

MOIS.	CAPITAINE. (a)	SECOND. (b)	M			OTS. (c)			MOUSSES.		MACHINISTES.		CHAUFFEURS		
			1er	2e	3e	4e	5e	6e	1er	2d	1e (d)	2d	en mer. 1er	en mer. 2d	à quai.
Janvier	506.70	125 + 50.70	125	125	125	125	—	—	(e) 90.00	30	200 + 101.35	135	125	—	30
Février	1,100.00	125 + 110.00	125	125	125	125	—	—	(e) 90.00	30	200 + 220.00	135	130	—	30
Mars	336.80	125 + 33.70	125	125	125	125	—	—	(e) 90.00	30	200 + 67.35	135	130	—	30
Avril	333.60	125 + 33.35	125	125	125	125	—	—	34.50	40	200 + 66.70	135	130	—	30
Mai	493.55	125 + 49.35	125	125	125	125	—	—	40.00	—	200 + 98.70	135	130	—	30
Juin	273.80	125 + 27.40	125	125	125	125	—	—	40.00	—	200 + 54.75	135	130	—	30
Juillet	727.55	125 + 72.75	125	125	125	125	—	—	40.00	—	200 + 145.50	135	130	—	30
Août	318.25	125 + 31.85	125	125	125	125	—	—	40.00	—	200 + 63.65	135	130	—	30
Septembre	677.80	125 + 67.80	125	125	125	125	—	—	40.00	—	200 + 135.55	135	130	—	30
Octobre	694.85	125 + 69.50	125	125	125	125	—	—	40.00	—	200 + 139.00	135	130	—	30
Novembre	222.25	125 + 22.25	125	125	125	125	—	—	40.00	—	200 + 44.45	135	130	—	30
Décembre	464.15	125 + 46.40	125	125	125	125	—	—	40.00	—	200 + 92.85	135	130	—	30
TOTAL	6,149.30	1,500 + 615.05	1,500	1,500	1,500	1,500	—	—	624.50	130	2,400 + 1,229.85	1,620	1,555	—	360

Id. cordeelvisch, deelvisch : Le cordeelvisch ou cordeelgeld se donne de la manière suivante : 30 fr. pour un voyage de 12 à 14 jours ; 45 fr. pour 3 semaines

Id. gratifications sur bonnes rentrées : L'équipage *tout entier* est autorisé à vendre, à son profit, le foies de morue.

Id. autres : Mécaniciens : gratifications de 50 francs.

(a) 5 p. c. du rendement brut.
(b) 125 francs par mois + 1/2 p. c. du rendement brut.
(c) 125 francs par mois.
(d) 200 francs par mois + 1 p. c. du rendement brut. Les mécaniciens touchent de 150 à 225 par mois plus le pour cent (suivant leurs capacités).

(e) Exceptionnellement pour l'Espagne.

Observations. — Les éléments du tableau ont été gracieusement fournis par l'armement. Il s'agit d'un vapeur de grand type. L'armateur n'a pu donner des renseignements complets au sujet des indemnités supplémentaires accordées au personnel.

VI. — Grand voilier d'Ostende avec treuil à vapeur.

Jauge légale 34,27 tonneaux. **Campagne d'été.** **Patron non-armateur.** **Production brute fr. 7,008.50**

DATES.	ARMATEUR.				PATRON.				1er MATELOT.			2me MATELOT.			3me MATELOT.			MOUSSE.		
	Part.	Treuil.	Poisson Koopmans visch.	Total.	Part.	Gages 6 p. c.	Petit poisson.	Total	Part.	Petit poisson.	Total.	Part.	Petit poisson	Total.	Part.	Petit poisson	Total.	Part.	Petit poisson	Total.
13 avril.	77.37	26.45	17.00	120.82	26.45	31.74	16.20	74.3	27.45	16.20	43.65	26.45	16.20	42.65	26.45	16.20	42.65	20.83	12.15	32.98
24 »	29.21	10.00	13.00	52.21	10.00	10.98	6.96	27.9	11.00	6.96	17.96	10.00	6.96	16.96	10.00	6.96	16.96	8.50	5.22	13 72
6 mai	29.19	10.00	11.00	50.19	10.00	10.02	3.66	23.6	11.00	3.66	14.66	10.00	3.66	13.66	10.00	3.66	13.66	8.50	2.72	11.22
16 »	46.08	15.75	17.00	78 83	15.75	18.90	11.24	45.8	16.00	11.24	27.24	15.00	11.24	26.24	15.00	11.24	26.24	12.80	8.43	21.23
27 »	43.50	15.00	13.00	71.50	15.00	18.00	3.68	36.6	16.00	3.68	19.68	15.00	3.68	18.68	15.00	3 68	18.68	12.25	2.76	15.01
6 juin.	60.54	20.70	12.00	93.24	20.70	24.84	7.04	52.5	21.70	7.04	28.74	20.70	7.04	27.74	20.70	7.04	27.74	16.50	5.28	21.78
17 »	70.78	24.20	12.00	106 98	24.20	29.84	6.84	60.8	25.20	6.84	32.04	24.20	6 83	31.04	24.20	6.84	31.04	19.15	5.13	24.28
28 »	75.32	25.75	14.00	115.07	25.75	30.90	11.56	68.2	26.75	11.56	38.31	25.75	11.56	37.31	25.75	11.56	37.31	20.29	8.67	28.96
11 juillet	46.06	15.75	10.00	71.81	15.75	18.90	10.72	45.3	16.75	10.72	27.47	15.75	10.72	26.47	15.75	10.72	26.47	12.79	8.04	20.83
23 »	39.78	13.60	15.00	68.38	13.60	16.32	7.56	37.4	14.60	7.56	22.16	13.60	7.56	21.16	13.60	7.56	21.16	11.20	5.67	16.87
3 août.	62.60	21.40	15.00	99.00	21.40	25.68	4.40	51.4	22.40	4.40	26.80	21.40	4.40	25.80	21.40	4.40	25.80	17.05	3.30	20.35
14 »	87.75	30.00	15.00	132.75	30.00	36.00	3.24	69.2	31.00	3.24	34.24	30.00	3.24	33.24	30.00	3.24	33.24	23.50	2.43	25.93
26 »	51.04	17.45	15.00	83.49	17.45	20.94	3.68	42.0	18.45	3.68	22.13	17.45	3.68	21.13	17 85	3.68	21.13	14.08	2.76	16.84
5 septembre. . .	32.90	11.25	10.00	54.15	11.25	13.50	3.36	28.1	12.25	3.36	15.61	11.25	3.36	14 61	11.25	3.36	14.61	9.43	2.52	11.95
16 »	82.05	28.05	17.00	127.10	28.05	33.66	3.88	65.5	29.05	3.88	32.93	28.05	3.88	31.93	28 05	3.88	31.93	22.03	2.91	24.94
30 » . . .	1.41	—	19.00	20.41	—	33.72	5.08	38.8	1.00	5.08	6.08	—	5.08	5.08	—	5.08	5.08	1.00	3.81	4.81
1 octobre : masse.	241.56	86.10	—	327.66	86.10	—	—	86.1	86.10	—	86.10	86.10	—	86.10	86.10	—	86.10	67.60	—	67.60
TOTAL. . .	1,077.14	371.45	225.00	1,673.59	371.45	373.94	109.10	854.4	386.70	109.10	495 80	370.70	109.10	479.80	370.70	109.10	479.80	297.50	81.80	379.30
				— 27.21				+27.2												
				1,646.38				881.7												

Récapitulation :

Frais d'exploitation . . .	fr.	2,645.72	ou 37.75 p. c.	
Part de l'armement		1,646.38	» 23.49 p. c	
Part du patron		881.70	» 12.57 p. c.	= moyenne journalière 5.15
Part 1er matelot		495.80	» 7.07 p. c.	» » 2.90
Part 2me matelot		479.80	» 6.85 p. c.	» » 2.80
Part 3me matelot		479.80	» 6 85 p. c.	» » 2.80
Part du mousse		379.30	» 5.42 p. c.	» » 2.22
TOTAL. .	fr.	7,008.50		

Observations. — C'est le produit brut du petit poisson qui a été porté en compte. En réalité, le produit a subi quelques retenues pour droits de minque, frais de transport, etc. L'évaluation du salaire journalier dépasse le salaire réel, mais la différence n'est que de quelques centimes.

Les comptes de pêche concernant le bateaux VI sont dressés dans la forme suivante :

N°____ Chaloupe____ Patron_____ Année 19___

Poisson frais vendu le 13 avril . . . . . fr.			529.40
FRAIS.	Payé au patron.	Retenu par l'armateur.	
5 p. c. commission	—	26.45	
2 p. c. au patron	31.74	—	
1 p. c. droit de minque	—	5.29	
1/4 p. c. pour contrôle.	—	1.33	
3 p. c. pour la masse	—	16.00	
1/2 p. c. caisse de prévoyance (veuves et orphelins)	—	2.65	
P. c. prime d'assurance	—	21.16	
Transport du poisson.	—	5.00	
		77.88	
Charbon.	—	—	
Fournitures de magasin	2.00	—	
Fils réparation des chaluts	—	—	
Mousse	4.00	—	
P. c. usure des engins de pêche.	—	90.00	
Haleurs et bateau	14.50	—	
Conducteur	—	—	
Paniers	—	—	
Pavillon de signal à l'entrée	—	—	
Glace	—	25.00	
Réserve	—	44.18	
Remorqueur	—	8.00	
	52.24	245.06	
Part des pêcheurs	119.63	52.24	297.30
Payé aujourd'hui au patron.	171.87		
Net { 1/3 pour l'armateur		77.37	
Net { 2/3 pour les pêcheurs		154.73	232.10
A déduire 1/2 p. c. sur le produit brut pour la caisse de prévoyance		2.65	
Part nette des pêcheurs		152.08	

Répartition des deux tiers revenant aux pêcheurs.

NOMS.	QUALITÉS.	Parts.	Somme revenant à chaque part.	A déduire pour	Reste à payer net.
A	Patron	1	26.45	—	26.45
B	Matelot	1	26.45	—	26.45
C	»	1	26.45	2.00	24.45
D	»	1	26.45	2.00	24.45
E (treuil)	»	1	26.45	26.45	—
F	»	3/4	19.83	2.00	17.83
			152.08	32.45	119.63

Observations. — A part les colonnes relatives au petit poisson et au *koopmansvisch*, tous les éléments des tableaux se rapportant au bateau VI ont été relevés sur les comptes de pêche originaux. Les chiffres concernant le petit poisson et le *koopmansvisch* sont annotés d'après les données fournies par la minque communale. Dans les différents comptes, le salaire du calier varie de 4 à 8 francs ; celui des lamaneurs de fr. 3.50 à 14.50 ; un classeur de soles a touché 1 franc. Dans cinq cas, les sommes servant de base à la répartition diffèrent de celles produites par la vente à la minque. Les différences se retrouvent dans les notes d'écorage ; il est probable, dès lors, que l'armateur n'en soit pas responsable ; elles varient de 1 à 11 francs, mais ne s'élèvent, au total, qu'à 15 francs au détriment de la masse à partager.

Chaloupe n° ....
Patron .....

Compte du matériel de pêch pour la campagne d'été 1907 (bateau VI).

Engins restés de la campagne précédente (30 mars).	Câbles de chalut	400.00	
	Id.	—	
	Bras	32.00	
	Bourrelet	—	
	Croupiat	20.00	
	1 chalut	130.00	
	1 amarre de remorque	25.00	
	Bacs à glace	—	
			607.00
Engins acquis au cours de la campagne d'été 1907.	3 chaluts	390.00	
	Déficit *uitslag*	17.09	
			407.09
			1,014.09

Engins restés au 1er octobre 1907.	Câbles de chalut	250.00	
	Id.	—	
	Bras	—	
	Bourrelet	—	
	Croupiat	10.00	
	1 chalut	130.00	
	1 amarre de remorque	25.00	
	Bacs à glace	—	
			415.00
Usure occasionnée pendant l'été 1907			599.09
			1,014.09
Décompte des retenues	15 p. c. pour les engins de pêche		967.00
	3 p. c. réserve		182.00
	Glace		96.75
	1/3 charbon		96.00
			1,341.75
A déduire l'usure indiquée ci-dessus			599.09
Reste	1/3 pour la chaloupe		742.66
	2/3 pour les pêcheurs		

Part du patron . . . . . fr.	86.10
Part du 1er matelot	86.10
Id. 2e id.	86.10
Id. 3e id.	86.10
Id. du donkey	86.10
Id. du mousse	67.60
Fr.	498.10

DÉCOMPTE DE L'*UITSLAG* :

Transport et eau	17.50
Pétrole	32.68
Location de paniers	83.76
Compte X	45.60
Id. charbon	290.00
Id. huile	10.10
Id. habits	6.00
Id. X	17.40
Id. X	57.20
Id. cordages	26.25
Id. fil	58.90
Id. 3/2 fonds chalut	36.00
Id. constructeur navires	18.30
	699.69
Uitslag . . .	682.60
Déficit . . .	17.09

Observations. — L'*uitslag* laisse un déficit de fr. 17.09, les engins ont été évalués à 607 francs et il a été fourni pour 390 francs de nouveau matériel. Le débit de la chaloupe était donc de fr. 1,014.09.

A la fin de la campagne, les engins à bord ont été estimés à 415 francs ; d'autre part, les retenues autres que l'*uitslag* ont produit fr. 1.341.75 ; il reste, conséquemment, un excédent de fr. 742.66 à partager dans la proportion de 1/3 pour l'armateur et de 2/3 pour l'équipage et le donkey.

Les résultats des additions des retenues de 3 p. c. pour la masse, 15 p. c. pour les engins et l'*uitslag*, annotées aux comptes de pêche, donnent non pas fr. 182, 967 et 682.60, ainsi que le constate le compte du matériel, mais fr. 196, 1,060.78 et 696.62. La différence globale, soit fr. 121.80, n'est donc pas tombée dans le partage.

VII. — Grand voilier de [illegible]nde avec treuil à vapeur.

Jauge légale : 37.28 tonneaux. **Campagne d'hiv[illegible]** **Armateur-patron.** **Produit brut : fr. 11,084.30**

DATES DES PAIEMENTS.	ARMATEUR.				PATRON.				1re MATELOT.			2e MATELOT.			3e MATELOT.			MOUSSE.		
	Part.	Treuil.	Poisson (koopmans visch).	Total.	Part.	Treuil.	Petit poisson.	Total.	Part.	Petit poisson.	Total.	Part.	Petit poisson	Total.	Part.	Petit poisson	Total.	Part.	Petit poisson	Total.
18 octobre	38.16	16.00	14.00	68.16	16.00	19.26	2.34	37.60	17.00	2.34	19.34	16.00	2.34	18.34	16.00	2.34	18.34	11.70	1.56	13.26
31 »	53.95	18.70	16.00	88.65	18.70	22.44	4.71	45.85	19.70	4.71	24.41	18.70	4.71	23.41	18.70	4.71	23.41	13.40	3.14	16.54
10 novembre. . .	75.16	26.00	26.00	127.16	26.00	31.44	11.55	68.99	27.00	11.55	38.55	26.00	11.55	37.55	26.00	11.55	37.55	18.70	7.70	26.40
16 » . . .	50.80	17.61	20.00	88.41	17.61	21.18	5.88	44.67	18.61	5.88	24.49	17.61	5.88	23.49	17.61	5.88	23.49	12.74	3.92	16.66
23 » . . .	107.83	37.50	22.00	167.33	37.50	45.06	12.84	95.40	38.50	12.84	51.34	37.50	12.84	50.34	37.50	12.84	50.34	26.00	8.56	34.56
30 » . . .	50.30	17.40	10.00	77.70	17.40	20.88	5.25	43.53	18.40	5.25	23.65	17.40	5.25	22.65	17.40	5.25	22.65	12.85	3.50	16.35
7 décembre. . .	48.44	16.80	13.00	78.24	16.80	20.18	8.46	45.44	17.80	8.46	26.26	16.80	8.46	25.26	16.80	8.46	25.29	12.20	5.64	17.84
14 » . . .	74.95	26.00	13.00	113.95	26.00	31.14	7.17	64.31	27.00	7.17	34.17	26.00	7.17	33.17	26.00	7.17	33.17	18.30	4.78	23.08
21 » . . .	97.17	33.70	27.00	157.87	33.70	40.64	12.00	86.34	34.70	12.00	46.70	33.70	12.00	45.70	33.70	12.00	45.70	23.45	8.00	31.45
28 » . . .	70.95	24.60	20.00	115.55	24.60	29.52	8.79	62.91	25.60	8.79	34.39	24.60	8.79	33.39	24.60	8.79	33.39	17.40	5.86	23.26
3 janvier	61.60	21.30	13.00	95.90	21.30	25.56	9.63	56.49	22.30	9.63	31.93	21.30	9.63	30.93	21.30	9.63	30.93	15.20	6.42	21.62
11 »	87.00	30.15	21.00	138.15	30.15	36.18	17.76	84.09	31.15	17.76	48.91	30.15	17.76	47.91	30.15	17.76	47.91	21.10	11.84	32.94
20 »	69.25	24.00	21.00	114.25	24.00	28.80	10.05	62.85	25.00	10.05	35.05	24.00	10.05	34.05	24.00	10.05	34.05	17.00	6.70	23.70
30 »	66.30	23.00	15.00	104.30	23.00	27.60	13.71	64.31	24.00	13.71	37.71	23.00	13.71	36.71	23.00	13.71	36.71	16.30	9.14	25.44
7 février	63.43	22.00	13.00	98.43	22.00	26.40	14.55	62.95	23.00	14.55	37.55	22.00	14.55	36.55	22.00	14.53	36.53	15.65	9.70	25.35
16 »	61.17	21.15	17.00	99.32	21.15	25.38	32.79	79.32	22.15	32.79	54.94	21.15	32.79	53.94	21.15	32.79	53.94	15.10	21.86	36.96
21 »	53.85	18.65	17.00	89.50	18.65	22.38	11.67	52.70	19.65	11.67	31.32	18.65	11.67	30.32	18.65	11.67	30.32	13.45	7.78	21.23
27 »	49.15	17.00	20.00	86.15	17.00	20.28	10.29	47.57	18.00	10.29	28.29	17.00	10.29	27.29	17.00	10.29	27.29	12.85	6.86	19.71
8 mars	45.99	15.95	23.00	84.94	15.95	19.14	12.75	47.84	16.95	12.75	29.70	15.95	12.75	28.70	15.95	12.75	28.70	11.62	8.50	20.12
14 »	34.50	11.90	19.00	65.40	11.90	14.28	6.96	33.14	12.90	6.96	19.86	11.90	6.96	18.86	11.90	6.96	18.86	9.00	4.64	13.64
23 »	38.03	13.15	20.00	71.18	13.15	15.78	12.96	41.89	14.15	12.96	27.11	13.15	12.96	26.11	13.15	12.96	26.11	9.80	8.64	18.44
6 avril	—	—	18.00	18.00	—	11.76	6.96	18.72	—	6.96	6.96	—	6.96	6.96	—	6.96	6.96	—	4.64	4.64
13 »	—	—	24.00	24.00	—	13.50	7.05	20.55	—	7.05	7.05	—	7.05	7.05	—	7.05	7.05	—	4.70	4.70
14 » (masse) .	438.02	154.60	—	592.62	154.50	—	—	154.50	154.50	—	154.50	154.50	—	154.50	154.50	—	154.50	103.05	—	103.05
TOTAL. . .	1,736.00	607.16	422.00	2,765.16	607.06	568.78	246.12	1,421.96	628.06	246.12	874.18	607.06	246.12	853.18	607.06	246.12	853.18	426.86	164.08	590.94
				— 27.21				+ 27.21												
				2,737.95				1,449.17												

Récapitulation :

Frais d'exploitation . . . . . .fr.	3,725.70 ou 33.61 p. c.		
Part de l'armement	2,737.45 ou 24.70 p. c.		
» patron	1,449.17 ou 13.07 p. c.	moyenne journalière	8.05
» 1er pêcheur	874.18 ou 7.88 p. c.	» »	4.85
» 2e pêcheur	853.18 ou 7.70 p. c.	» »	4.74
» 3e pêcheur	853.18 ou 7.70 p. c	» »	4.74
» mousse	590.94 ou 5.34 p. c.	» »	3.28
TOTAL. . . fr.	11,084.30		

Observations. — On a porté en compte le produit brut de la vente du petit poisson. En réalité, ce produit doit subir certaines retenues pour droits de minque, frais de transport, etc. L'évaluation du salaire journalier dépasse le salaire réel, mais la différence est peu appréciable.

Les comptes de pêche concernant le bateau VII sont du modèle suivant :

N°____ Chaloupe_____ Patron_____ Année 19__

Poisson frais vendu le 23 mars.			fr. 263.00
FRAIS.	Payé au patron.	Retenu par l'armateur.	
5 p. c. commission	—	13.15	
3 p. c. au patron	15.78	—	
1 p. c. droit de minque	—	3.00	
1/4 p. c. pour contrôle.	—	0.75	
3 p. c. pour la masse	—	8.00	
1/2 p. c. caisse de prévoyance (veuves et orphelins)	—	1.50	
P. c. prime d'assurance	—	10.52	
Transport du poisson.	—	3.00	
		39.92	
Charbon	—	—	
Fournitures de magasin	—	—	
Fils réparation des chaluts	—	—	
Mousse	5.00	—	
P. c. usure des engins de pêche	—	42.72	
Haleurs et bateau	5.50	—	
Conducteur	—	—	
Paniers	—	—	
Pavillon de signal à l'entrée	—	—	
Glace	—	40.00	
Réserve	—	—	
Remorqueur.	—	—	
	26.28	122.64	
Part des pêcheurs	61.40	26,28	
Payé aujourd'hui au patron	87.68		148.92
Net { 1/3 pour l'armateur		38.03	
Net { 2/3 pour les pêcheurs		76.05	114.08
A déduire 1/2 p. c. sur le produit brut pour la caisse de prévoyance		1.50	
Part nette des pêcheurs		74.55	

Répartition des deux tiers revenant aux pêcheurs.

NOMS.	QUALITÉS.	Parts.	Somme revenant à chaque part.	A déduire pour	Reste à payer net.
A	Patron.	1	13.15	—	13.15
B	Matelot.	1	13.15	—	13.15
C	»	1	13.15	—	13.15
D (treuil).	»	1	13.15	13.15	—
E	»	1	13.15	—	13.15
F	»	2/3	8.80	—	8.80
			74.55	13.15	61.40

Observations. — Sauf les données concernant le *koopmansvisch* et le petit poisson, tous les éléments des tableaux concernant le bateau VII ont été relevés sur les comptes de pêche originaux. Les lamaneurs y figurent avec des notes variant de 5 à 10 francs; le calier et le mousse n'ont touché ensemble que 5 francs à chaque retour de la chaloupe; des frais de carénage sont portés en compte pour 30 francs. Dans dix cas, les chiffres servant de base à la répartition diffèrent de ceux constatés par la vente à la minque. Ces différences se retrouvent dans les notes d'écorage; elles varient de 0.40 à 14 francs et représentent une perte de fr. 37.10 sur le total à répartir.

Chaloupe n° _____

Patron _____

Compte du matériel pour la campagne d'hiver 1910-11 (bateau VII).

Engins repris de la précédente campagne.	Câbles de chalut	482.40	
	Id.	—	
	Bras	120.00	
	Bourrelet	—	
	Croupiat	—	
	1 1/2 chaluts	180.00	
	Amarre de remorque	—	
	Bacs à glace	—	
			782.40
Engins acquis au cours de la campagne.	*Uitslag*, déficit	1,453.03	
	3 1/2 chaluts	475.00	
			1,928.03
			2,610.43

Part du patron . . . . . fr.	154.60
Id. du 1er matelot	154.60
Id. du 2e id.	154.60
Id. du 3e id.	154.60
Id. des matelots (treuil).	154.60
Id. mousse	103.05
Fr.	876.05

Observations. — L'*Uitslag* clôture avec un déficit de fr. 1,453.03. Les engins du bord avaient été évalués à fr. 782.40, et il a été fourni pour 475 francs de matériel nouveau. Le solde débiteur de la chaloupe s'élevait donc à fr. 2,710.43 (et non à fr. 2,610.43).

Lors de la clôture du compte, les engins à bord représentaient une valeur de 392 francs; la chaloupe a donc usé pour fr. 665.40 de matériel, ce qui, ajouté au déficit précité de fr. 1,453.03, constitue une dette totale de fr. 2,118.43 et non fr. 2,018.43.

Le total des retenues de 3 p. c. pour la masse, 15 p. c. pour le chalut, etc., s'élève à fr. 3,332.50; l'erreur de calcul persistant, on n'a soustrait que fr. 2,018.43, d'où une masse de fr. 1,314.07 à partager. Le tiers, soit fr. 438.02, revenait à l'armateur, ainsi que la part du donkey et du patron, soit 154.60 × 2; puis une part, ou fr. 154.60, était due à chacun des autres hommes et fr. 103.05 était à payer au mousse.

L'exploitation de la chaloupe a valu pour cette campagne au patron-armateur le joli revenu de fr. 4,187.12. Cet exemple illustre magnifiquement la productivité d'une entreprise rationnellement dirigée.

Engins restés de la campagne de 1911 (14 avril)	Câble de chalut	382.00	
	Id.	—	
	Bras	60.00	
	Bourrelet	—	
	Croupiat	—	
	1 chalut	120.00	
	Vieille amarre de remorque	10.00	
	Bacs à glace	—	
	Fil de chalut	20.00	
			592.00
Usure produite pendant l'hiver 1910-11			2,018.43
			2,610.43
Décompte des retenues	15 p. c. pour le matériel		1,944.00
	3 p. c. de réserve		303.00
	Glace		960.00
	Transport. 15.50 charbon		125.50
			3,332.50
	A déduire le montant de l'usure		2,018.43
Reste	1/3 pour la chaloupe	438.02	1,314.07
	2/3 pour les pêcheurs	876.05	

DÉCOMPTE DE L'*UITSLAG*.

Gaule de chalut	fr.	45.00	
Location de paniers		174.06	
Paniers		30.70	
Glace		393.11	
Toile à voile		69.60	
Charpentes		102.35	
Pétrole		24.60	
Id.		30.80	
Huile, etc.		21.33	
X		36.28	
X		60.38	
Constructeur		76.30	
Charbon		341.25	
X		84.00	
Cordages		170.10	
Fil		92.80	
	fr.	1,792.86	(1)
Uitslag	fr.	299.83	
	Fr.	1,453.03	

(1) Le total devrait être fr. 1,752.86.

VIII. — Grande chaloupe d'Ostende avec treuil à vapeur.

Jauge : 34 tonneaux. **Campagne d'hiver.** **Production brute fr. 9,393.90**

DATES.	ARMATEUR.				PATRON.				1er MATELOT.			2e MATELOT.			3e MATELOT.			MOUSSE.		
	Part.	Treuil.	Poisson Escomans visch.	Total.	Part.	Gages.	Petit poisson.	Total.	Part.	Petit poisson.	Total.	Part.	Petit poisson	Total.	Part.	Petit poisson	Total.	Part.	Petit poisson	Total.
30 septembre. . . (masse)	—	40.00	—	40.00	40.00	—	—	40.00	40.00	—	40.00	40.00	—	40.00	40.00	—	40.00	26.00	—	26.00
19 octobre	73.00	25.05	14.00	112.05	25.05	25.07	13.37	63.49	26.05	13.37	39.42	25.05	13.37	38.42	25.05	13.37	38.42	20.00	10.11	30.11
28 »	55.00	19.00	20.00	94.00	19.00	19.00	14.08	52.08	20.00	14.08	34.08	19.00	14.08	33.08	19.00	14.08	33.08	15.00	10.56	25.56
5 novembre . . .	78.00	26.50	26.00	130.50	26.50	26.10	11.16	63.76	27.50	11.16	38.66	26.50	11.16	37.66	26.50	11.16	37.66	21.00	8.37	29.37
16 » . . .	69.90	23.55	14.00	107.45	23.55	23.55	7.80	54.90	24.55	7.80	32.35	23.55	7.80	31.35	23.55	7.80	31.35	19.00	5.85	24.85
30 » . . .	59.02	20.35	19.00	98.37	20.35	20.35	6.92	47.62	21.35	6.92	28.27	20.35	6.92	27.27	20.35	6.92	27.27	16.20	5.19	21.39
7 décembre . . .	69.35	23.85	13.00	106.20	23.85	23.84	11.60	59.29	24.85	11.60	36.45	23.85	11.60	35.45	23.85	11.60	35.45	19.00	8.70	27.70
14 » . . .	87.50	30.00	16.00	133.50	30.00	30.00	6.92	66.92	31.00	6.92	37.92	30.00	6.92	36.92	30.00	6.92	36.92	23.50	5.19	28.69
21 » . . .	62.90	21.20	17.00	101.10	21.20	21.15	3.58	45.93	22.20	3.58	25.78	21.20	3.58	24.78	21.20	3.58	24.78	17.00	2.70	19.70
1 janvier	88.00	30.00	17.00	135.00	30.00	30.05	8.40	68.45	31.00	8.40	39.40	30.00	8.40	38.40	30.00	8.40	38.40	23.50	6.30	29.80
10 »	75.45	25.90	17.00	118.35	25.90	26.00	9.88	61.78	26.90	9.88	36.78	25.90	9.88	35.78	25.90	9.88	35.78	20.50	7.41	27.91
19 »	50.76	17.30	19.00	87.06	17.30	17.36	12.88	47.48	18.30	12.88	31.18	17.30	12.88	30.18	17.30	12.88	30.18	14.00	9.66	23.66
29 »	75.95	25.80	—	101.75	25.80	25.80	11.72	63.32	26.80	11.72	38.52	25.80	11.72	37.52	25.80	11.72	37.52	20.50	8.04	28.54
8 février	54.51	18.45	—	72.96	18.45	18.40	11.76	48.61	19.45	11.76	31.21	18.45	11.76	30.21	18.45	11.76	30.21	15.00	8.82	23.82
19 »	113.94	38.60	—	152.54	38.60	38.60	17.24	94.44	39.60	17.24	56.84	38.60	17.24	55.84	38.60	17.24	55.84	30.20	12.93	43.13
1 mars	45.25	15.35	—	60.60	15.35	15.35	7.80	38.50	16.35	7.80	24.15	15.35	7.80	23.15	15.35	7.80	23.15	12.50	5.85	18.35
11 »	74.80	25.30	18 00	118.10	25.30	25.50	13.24	64.04	26.30	13.24	39.54	25.30	13.24	38.54	25.30	13.24	38.54	20.50	9.93	30.43
21 »	74.80	25.30	—	100.10	25.30	25.50	13.88	64.68	26.30	13.88	40.18	25.30	13.88	39 18	25.30	13.88	39 18	20.10	10.41	30.51
TOTAL. . .	1,208.13	451.50	210.00	1,869.63 — 27.21 = 1,842.42	451.50	411.56	182.23	1,045.29 + 27.21 = 1,072.50	468.50	182.23	650.73	451.50	182.23	633.73	451.50	182 23	633.73	353 50	136.02	489.52

Récapitulation :

Frais d'exploitation . . .	fr.	4,071.27	ou 43.34 p. c.		
Part de l'armement		1,842.42	» 19.61 p. c.		
Part du patron		1,072.50	» 11 41 p. c.	moyenne journalière	6 20
Part 1er matelot		650.73	» 6 92 p. c.	» »	3.75
Part 2e matelot		633.73	» 6.75 p. c.	» »	3.65
Part 3e matelot		633 73	» 6.75 p. c.	» »	3.65
Part du mousse		489 52	» 5.22 p. c.	» »	2.82
TOTAL. .	fr.	9,393.90			

N. B. — Mêmes observations que ci-dessus au sujet du produit de la vente du petit poisson.

Les comptes de pêche concernant le bateau VIII sont dressés dans la forme indiquée ci-après :

N° ..... Chaloupe ..... Patron ..... Année 19 .

Poisson frais vendu le 19 octobre 19 . . . . . tr.			301.00
FRAIS.	Payé au patron.	Retenu par l'armateur.	
5 p. c. commission	—	25.05	
3 p. c. au patron	10.02	15.03	
1 p. c. droit de minque	—	5.01	
1/4 p. c. pour contrôle	—	1.20	
3 p. c. pour la masse	—	15.03	
1/2 p. c. caisse de prévoyance (veuves et orphelins)	—	2.50	
P. c. prime d'assurance	—	20.04	
Transport du poisson	—	3.00	
Charbon	—	—	
Fournitures de magasin	—	—	
Fils, réparation des chaluts	—	—	
Mousse, 1er matelot	11.00	—	
P. c. usure des engins de pêche	—	120.67	
Haleurs et bateau	14.00	5.00	
Conducteur	—	—	
Paniers	—	—	
Pavillon de signal à l'entrée	—	—	
Glace	—	40.00	
Réserve	—	—	
Remorqueur	—	3.70	
	35.02	256 23	
Part des pêcheurs	144.25	35 02	
	179.27		291.25
Donkey et retenues pour avances	35.05		
Payé aujourd'hui au patron	144.22		
Net { 1/3 pour l'armateur		73.00	
Net { 2/3 pour les pêcheurs		146.75	219.75
déduire 1/2 p. c. sur le produit brut pour la caisse de prévoyance		2.50	
Part nette des pêcheurs		144.25	

Répartition des deux tiers revenant aux pêcheurs.

NOMS.	QUALITÉS.	Parts.	Somme revenant à chaque part	A déduire pour	Reste à payer net.
A	—	—	25.05	2	—
B	—	—	25.05	2	—
C	—	—	25.05	2	—
D	—	—	25.05	2	—
E (treuil)	—	—	25.05	—	—
F	—	3/4	19.00	2	—
			144.25	10	—

Compte du matériel pour la précédente campagne d'été.

Chaloupe n° .....
Patron X...

Valeurs fixées à l'ouverture de la pêche.	Câble de chalut, Hale à bord, ligne de tête, ralingue supérieure, palan de davier, bras, bourrelet, trouville et chaîne	400.00	Valeurs fixées à la fin de la campagne.	Câble de chalut, Hale à bord, ligne de tête, ralingue supérieure, palan de davier, bras	250.00
	Croupiat	50.00		Bourrelet, trouville et chaîne	50.00
	1 chalut { 130 fr.	—		Croupiat	—
	33 fr.	165.00		1 chalut { 130 fr.	163.00
	Amarre de remorque	100.00		33 fr.	
	8 écheveaux de fil	14.00		Nattes à glace	40.00
		729.00		8 écheveaux de fil	15.00
				Câble de remorque	90.00
					608.00
			Réserve formée pour le chalut pendant la pêche.		1,034.20
					1,642.20
Achats faits durant la campagne.	Câble de chalut, Hale à bord, ligne de tête, ralingue supérieure, palan de davier, bras	—	Solde du matériel, fr. 1,192.20		1,344.50
	Bourrelet	100.00	Réserve pour la masse pendant la pêche, fr. 132.30		1,034.20
	Croupiat	—			
	3 chaluts à 130 fr.	390.00	A partager { 1/3 pour la chaloupe, fr. 103.43		310.30
	Déficit *nitslag*	445.20	2/3 pour les pêcheurs, fr. 206.87		
		1,664.20			

Observations. — Comme on n'a pu se procurer le compte de masse clôturant la campagne dont il s'agit, les documents qui précèdent servent uniquement à indiquer le gain réel de l'équipage, à partir de la clôture du compte de la précédente campagne jusqu'à la dernière date mentionnée au tableau VIII.

Il s'agit d'un bateau conduit par un patron qui n'en est pas propriétaire. En dépit de la proportion énorme des frais généraux (43 p. c.), le gain des pêcheurs peut encore être considéré comme relativement bon.

Tous les éléments du tableau ont été relevés sur les comptes de pêche originaux. Même observation que précédemment quant au *koopmanstuck* et au petit poisson.

Somme à la part.	A déduire.	Reste net.
40.00	—	—
40.00	7.00	33.00
40.00	8.00	32.00
40.00	7.00	33.00
40.00	7.00	33.00
40.00 (donkey)	—	—
26.00	6.00	20.00

IX. — Grand voilier d'tende avec treuil à vapeur.

Jauge légale : 49 tonneaux. **Produit brut : 6,953 francs.**

DATES	Armateur.				Patron.				1er Matelot.			2e Matelot.			3e Matelot.			Mousse.		
	Part.	Treuil.	Poisson (Koopmans visch).	Total.	Part	Gages 6 p. c.	Petit poisson.	Total.	Part.	Petit poisson.	Total.	Part.	Petit poisson	Total.	Part.	Petit poisson	Total.	Part.	Petit poisson	Total.
29 août	36 33	12 60	16.00	64.93	12.60	15.12	2.55	30.27	13.60	2.55	16.15	12.60	2.55	15.15	12.60	2.55	15.15	9.40	1.79	11.10
10 septembre . .	42.17	14.45	14.00	70.62	14.45	17.34	1.62	33.41	15.45	1 62	17.07	14.45	1.62	16.07	14.45	1.62	16.07	10.65	1.08	11.73
18 » . . .	62.36	22.85	13.00	98.21	22.85	27.42	—	50.27	23.85	--	23.85	22.85	—	22.85	22.85	—	22 85	16.20	—	16 20
28 » . . .	55 36	19.20	14.00	88.56	19.20	23.04	2.79	45.03	20.20	2.79	22.99	19.20	2.79	21.99	19.20	2.79	21.99	13.80	1.86	15.66
8 octobre . . .	51.85	17.00	15 00	83.85	17.00	23.28	1.30	41.58	18.00	1.30	19.30	17.00	1.30	18.30	17.00	1.30	18.30	18.00	1.30	19.30
17 » . . .	64.52	21.15	14.00	96.67	21.15	25.38	6.80	53.33	22.15	6.80	28.95	21.15	6.80	27.95	21.15	6.80	27.95	22.15	6.80	28.95
25 » . . .	60.12	20.85	12.00	92.97	20.85	25.02	7.08	52.95	21.85	7.08	28.93	20 85	7.08	27.93	20.85	7.08	27.93	14 90	4.72	19.62
2 novembre. . .	39.14	13.75	15.00	67.89	13.75	16 50	5.13	35.38	14.75	5 13	19.88	13.75	5.13	18 88	13 75	5.13	18 88	10.15	3.42	13.57
10 » . . .	55.36	19.20	15.00	89.56	19.20	23.04	3.42	45.66	20.20	3.42	23.62	19 20	3.42	22.62	19.20	3.42	22.62	13 80	2.28	16.08
19 » . . .	51.01	17.70	13.00	81.71	17.70	21.24	3.90	42.84	18.70	3.90	22 60	17.70	3.90	21 60	17.70	3.90	21 60	12.80	2.60	15.40
27 » . . .	39.50	13.65	15 00	68 15	13.65	16.38	3.42	33.45	14.65	3.42	18.07	13.65	3.42	17.07	13 65	3.42	17.07	10.35	2.28	12.63
1 décembre. . .																				
10 » . . .	62 08	21.55	16.50	100.13	21.55	25.84	10.29	57.68	22.55	10.29	32.84	21.55	10.29	31 84	21.55	10.29	31.84	15 35	6.86	22.21
21 » . . .	49.00	17.00	17.00	83.00	17 00	20 46	3.90	41.36	18.00	3.90	21.90	17.00	3 90	20.90	17.00	3.90	20.90	12 30	2.60	14.90
25 » . . .																				
4 janvier . . .	60.49	21.15	12.00	93.64	21.15	25.38	7.83	54.36	22.15	7.83	29.98	21.15	7 83	28 98	21.15	7.83	28.98	15 10	5.22	20.32
12 » . . .	58.22	19.25	13.00	90.47	19.25	22.10	7.00	48.35	20.25	7.00	27.25	19.25	7.00	26 25	19.25	7.00	26 25	20.25	7.00	27.25
19 » . . .	30.00	10 00	15.00	55 00	10.00	12.06	3.60	25.66	11.00	3.60	14.60	10.00	3.60	13 60	10 00	3.60	13 60	11.00	3.60	14.60
28 » . . .	—	—	15.00	15.00	—	14.64	0.70	15.34	1.00	0 70	1.70	—	0.70	0.70	—	0.70	0.70	1.00	0.70	1.70
Total. . .	817.51	281.35	241.50	1,340.36	281.35	354.24	71.33	706.92	298.35	71.33	369.68	281.35	71.33	352 68	281.35	71.33	352.68	227.20	54.02	281.22
				— 27 21				+ 27.21												
				1,313.15				734.13												

Récapitulation :

Frais et exploitation	fr. 3,549.46	ou 51.04 p. c.	
Part de l'armateur	1,313 15	» 18.88 p. c.	
Part du patron	734 13	» 10.55 p. c.,	moyenne journalière 4.80
Part du 1er matelot	369.68	» 5 33 p. c.	» » 2.41
Part du 2e matelot	354.68	» 5.08 p. c.	» » 2.30
Part du 3e matelot	352.68	» 5.08 p. c.	» » 2.30
Part de mousse	281.22	» 4.04 p. c.	» » 1.83
Total. . .	fr. 6,953.00		

N. B. — Mêmes observations que ci-dessus au sujet de la vente du petit poisson.

Les comptes de pêche concernant le bateau IX sont dressés dans la forme indiquée ci-après :

N° ____ Chaloupe ____ Patron ____ Année 19 .

Poisson frais vendu le 29 août . . . . . fr.			252.00
FRAIS.	Payé au patron.	Retenu par l'armateur.	
5 p. c. commission	—	12.60	
3 p. c. au patron	5.04	10.08	
1 p. c. droit de minque.	—	2.52	
1/4 p. c. pour contrôle	—	0.63	
3 p. c. pour la masse.	—	7.56	
1/2 p. c. caisse de prévoyance (veuves et orphelins)	—	1.26	
P. c. prime d'assurance	—	10.08	
Transport du poisson	—	—	
Charbon.	—	—	
Fournitures de magasin	—	—	
Fils, réparation des chaluts	—	—	
Mousse	5.00	—	
P. c. usure des engins de pêche.	—	42.72	
Haleurs et bateau	4.50	—	
Conducteur	—	—	
Paniers	—	—	
Pavillon de signal à l'entrée	—	—	
Glace	—	40.00	
Réserve	—	—	
Remorqueur.	—	4.00	
	14 54	131.47	
Part des pêcheurs	71.40	14 54	
Payé aujourd'hui au patron.	85.94		146.01
Ne { 1/3 pour l'armateur		36.33	
Ne { 2/3 pour les pêcheurs		72.66	108.99
A déduire 1/2 p. c. sur le produit brut pour la caisse de prévoyance		1.26	
Part nette des pêcheurs.		71.40	

Répartition des deux tiers revenant aux pêcheurs.

NOMS.	QUALITÉS.	Parts.	Somme revenant à chaque part.	A déduire pour	Reste à payer net.
A	Patron.	1	12.60	—	—
B	Matelot.	1	12.60	—	—
C	»	1	12.60	—	—
D	»	1	12.60	—	—
E (donkey)	»	1	12.60	—	—
F	»	2/3	8.40	—	—
			71.40	—	—

Observations. — Les éléments des tableaux concernant le bateau IX ont été relevés sur les comptes de pêche originaux. Il n'y a pas d'*uitslag* proprement dit ; toute la réserve est attribuée à la masse de 3 p. c. et à celle du matériel de pêche. Le patron est engagé à 6 p. c.; les lamaneurs ont reçu des indemnités variant de 4.50 à 11 francs, le mousse et le calier ont touché pour chaque voyage des indemnités variant de 5 à 11 francs. Les chiffres représentant les produits partagés sont conformes à ceux relevés d'après les ventes effectuées à la minque. Même observation que ci-dessus quant au *koopmansvisch* et au petit poisson.

Chaloupe n° ....
Patron .....

Décompte du matériel de pêche pour campagne de pêche du 29 août 19 au 28 janvier 19 .

Situation à l'ouverture de la campagne.

Valeur fixée à l'ouverture de la pêche.	Câble de chalut	215.00	
	Hale à bord, ligne de tête, ralingue inférieure, palan de davier	—	
	Bras	45.00	
	Bourrelet et trouville	—	
	Un chalut	135.00	
	Croupiat	—	
	Chalut avec fers	190.00	
			585.00
Achats faits pendant la saison.	Câble de chalut	240.10	
	Hale à bord, etc.	—	
	Bras	198.95	
	Bourrelet	—	
	Croupiat	51.50	
	3 1/2 chalut, fr. 135	472.50	
			963.05
	Déficit		1,087.01
			2,635.06

A payer par le pêcheur-patron . . . . fr. 43.15
» » chacun des 3 matelots . . 43.15
» » donkey 43.15
» » mousse. 43.15

Observations. — La réserve (*uitslag*) clôture avec un déficit de fr. 1,087.01, c'est-à-dire que les dépenses y imputables dépassent d'autant les retenues faites. Les engins du bord avaient été évalués à 585 francs et il avait été fourni pour fr. 963 05 de matériel de pêche nouveau. Le débet total de la chaloupe s'élève conséquemment à fr. 2,635.06

Lors de la clôture du compte, les engins à bord représentaient une valeur de fr. 927.65; la chaloupe a donc usé pour fr. 620.45 de matériel et dépensé fr. 1,087.01 au-delà du montant de l'*Uitslag*; sa dette totale était donc de fr. 1,707.41. Les retenues pour la masse et pour les engins de pêche ont donné fr. 1,319.15; le solde déficitaire général est conséquemment de fr. 388.26, dont 129 francs à charge de l'armateur et fr. 259.26 pour l'équipage, soit fr. 43.15 pour chaque homme et le treuil à vapeur.

D'après les comptes de pêche, la retenue pour le matériel a été de fr. 1,140.95 et non de fr. 1,136.95, ainsi que le compte de masse le renseigne.

Situation à la fin de la campagne.

Valeur fixée à la fin de la campagne.	2 1/2 fonds de chalut	18.00	
	Câble à chalut	305.00	
	Trouville	27.50	
	Bras	75.00	
	Bourrelet et trouville	45.00	
	Croupiat 140 kil. cordages	84.00	
		31.50	
	Un chalut	135.00	
	Chalut avec fers	190.00	
	4 écheveaux de fil	16.65	
			927.65
Réserve formée pour le chalut pendant la pêche			1,707.41
			2,635.06
			1,707.41
Solde du matériel de pêche		1,136.95	—
Uitslag		182.20	1,319.15
A partager.	1/3 pour la chaloupe	129.00	388.26
	2/3 pour les pêcheurs	259.26	

X. — Grand voilier d'Ostende avec treuil à vapeur.

Tonnage légal : 34 tonneaux. **Campagne d'hiver. Patron non armateur.** **Produit brut : fr. 8,552.30.**

DATES.	ARMATEUR.				PATRON.				1er MATELOT.			2e MATELOT.			3e MATELOT.			MOUSSE.		
	Part.	Treuil.	Poisson (Koopmans visch.	Total.	Part.	Gages 6 p. c.	Petit poisson.	Total.	Part.	Petit poisson.	Total.	Part.	Petit poisson	Total.	Part.	Petit poisson	Total.	Part.	Petit poisson	Total.
16 octobre. . . .	52.51	18.75	8.50	79.76	18.75	22.50	10.32	51.57	19.75	10.32	30.07	18.75	10.32	29.07	18.75	10.32	29.07	10 37	5.16	15.53
28 » . . .	54.13	18.50	13.00	85.63	18.50	22.14	6.32	46.96	19.50	6.32	25.82	18.50	6.32	24.82	18.50	6.32	24.82	14.85	4 74	19 59
9 novembre . .	41.97	14.40	6.50	62.87	14.40	17.08	7.20	38.68	15.40	7.20	22.60	14 40	7.20	21.60	14.40	7.20	21.60	11.80	5.40	17 20
20 » . .	58.65	20.05	8.50	87.20	20.05	24.06	6.08	50.19	21.05	6.08	27.13	20.05	6.08	26.13	20.05	6.08	26.13	15.04	4.56	19.60
27 » . .	29.25	10.00	7.50	46.75	10.00	11.58	3.56	25.14	11.00	3 56	14.56	10.00	3.56	13.56	10 00	3.56	13.56	8.50	2.67	11.17
7 décembre. . .	85.88	29.35	11.00	126.23	29.35	35.22	5.20	69.77	30.35	5 20	35.55	29.35	5.20	34.55	20.35	5.20	34 55	22.00	3.90	25 90
13 » . .	84.33	29 00	17.00	130.83	29.00	36.80	8.00	73.80	30.00	8,00	38.00	29.00	8.00	37.00	29.00	8.00	37.00	21.75	6.00	27.75
20 » . .																				
30 » . .	91.11	31.15	7.50	129.76	31.15	37.38	3.80	72.33	32.15	3 80	35.95	31.15	3.80	34.95	31.15	3.80	34.95	23 35	2.85	26.20
9 janvier	73.42	25.10	13.00	111.52	25.10	30.12	8.64	63.86	26.10	8.64	34.74	25.10	8.64	33.74	25.10	8.64	33.74	18.80	6.48	25.28
17 »	88.04	30.10	13.00	131.14	30.10	36.12	3.36	69.58	31.10	3.36	34.46	30.10	3.36	33.46	30.10	3.36	33.46	21.56	2.52	24.08
25 »	66.08	22.85	11.00	99.93	22.85	27.42	3.80	54.07	23.85	3.80	27.65	22.85	3.80	26.65	22.85	3.80	26.65	15.63	2.85	18.48
31 »	85.57	29.25	10.00	124.82	29.25	35.10	9.68	74.03	30.25	9.68	39.93	29.25	9.68	38.93	29.25	9.68	38.93	21.95	7.26	29.21
13 février	36.05	15.75	14.00	65.80	15 75	18.90	4.84	39.49	16.75	4.84	21 59	15.75	4.84	20.59	15.75	4.84	20.59	12.79	3.63	16.42
22 »	73.99	25.30	15.00	114.29	25.30	30.36	5.68	61.34	26.30	5,68	31.98	25.30	5.68	30.98	25.30	5.68	30.98	19.95	4.26	24.21
5 mars.	37.28	12.75	16.00	66.03	12 75	15.30	10.32	38.37	13.75	10.32	24.07	12 75	10 32	23.07	12.75	10.32	23.07	10.54	7.74	18 28
12 »	44.46	15.20	17.00	76.66	15.20	18.24	7.80	41.24	16.20	7 80	24.00	15.20	7.80	23.00	15.20	7.80	23.00	12.40	5.85	18.25
20 »	52.06	17 80	18.00	87.66	17.80	21.36	10.80	49.96	18.80	10.80	29.60	17.80	10 80	28.60	17.80	10.80	28 60	14.35	8 10	22.45
2 avril	30.85	10.55	19.00	60.40	10.55	12.66	9.48	32.69	11.55	9.48	21.03	10.55	9.48	20.03	10.55	9.48	20.03	8.89	7.17	16.06
11 »	0 45	—	12.00	12.45	—	10.44	6.32	16.76	1.00	6.32	7.32	—	6.32	6.32	—	6.32	6.32	1.00	4.74	5.74
TOTAL. . .	1,086.58	375.85	237.50	1,699.93	375.85	462.78	131.20	969.83	394.85	131.20	526.05	375.85	131.20	507.05	375.85	131.20	507.05	285.52	95.88	381.40
				— 27.21				+ 27.23												
				1,672.72				997.06												

Récapitulation :

Frais d'exploitation . . .	fr.	3,960.99	ou 46.31	p. c.
Part de l'armement		1,672.72	» 19.55	p. c.
Part du patron		997.04	» 11.66	p. c., moyenne journalière 5.56
Part du 1er pêcheur		526.05	» 6.16	p. c. » » 2.93
Part du 2e pêcheur.		507.05	» 5.93	p. c. » » 2.83
Part du 3e pêcheur.		507.05	» 5.93	p. c. » » 2.83
Part du mousse		381.40	» 4.46	p. c. » » 2.13
TOTAL .	fr.	8,552.30		

B. — Mêmes observations que ci-dessus au sujet du produit de la vente du petit poisson.

Modèle des comptes de pêche concernant le bateau X.

N°____ Chaloupe_____ Patron_____ Année 19___

Poisson frais vendu le 11 avril . . . . . fr.			174.00
FRAIS.	Payé au patron.	Retenu par l'armateur.	
5 p. c. commission . . . . . fr.	—	8.70	
3 p. c. au patron	5.22	5.22	
1 p. c. droit de minque	—	1.74	
1/4 p. c. pour contrôle	—	0.45	
3 p. c. pour la masse	—	5.00	
1/2 p. c. caisse de prévoyance (veuves et orphelins)	—	0.90	
P. c. prime d'assurance	—	6.96	
Transport du poisson.	—	3.60	
		31.97	
Charbon.	—	—	
Fournitures de magasin	—	—	
Fils, réparation des chaluts	—	—	
Mousse	13.00	—	
P. c. usure des engins de pêche	—	20.00	
Haleurs et bateau	4.50	—	
Conducteur	—	—	
Paniers	—	—	
Pavillon de signal à l'entrée	—	—	
Glace	—	20.00	
Réserve	—	77.96	
Remorqueur.	—	—	
	22.72	149.93	
Part des pêcheurs	—	22.72	
Payé aujourd'hui au patron	—	—	
Net { 1/3 pour l'armateur		0.45	172.65
Net { 2/3 pour les pêcheurs.		0.90	1.35
A déduire 1/2 p. c. sur le produit brut pour la caisse de prévoyance.		0.90	
Part nette des pêcheurs		—	

Observations.

Tous les autres comptes sont dressés dans la même forme. La somme payée au *mousse*, vocable sous lequel il faut comprendre le calier et son aide, s'élève à 13 francs par voyage; les frais de lamaneurs varient de fr. 4.50 à fr. 7.50; ceux de carénage sont de 25 francs. Chaque compte de pêche est inférieur de 1 franc au produit qui devrait être partagé suivant les annotations faites à la minque. La différence totale entre le produit partagé et celui qui aurait dû l'être est de 20 francs.

On remarque dans le compte ci-contre, qui est le dernier de la campagne, que tout ce qui reste après déduction des frais ordinaires passe à la réserve. Les pêcheurs ne reçoivent rien; la réserve est augmentée de fr. 77.96.

Chaloupe n° ....
Patron .....

Compte du matériel pour la campagne d'hiver 19 -19 (bateau X).

Engins repris de la précédente campagne.	Câble de chalut	400.00	
	Id.	—	
	Bras	70.00	
	Bourrelet	40.00	
	Croupiat	—	
	1 1/2 chalut	180.00	
	Câble de remorque	185.00	
	Bacs à glace	—	
			875.00
Engins acquis au cours de la campagne.	Chalut 3 1/2	455.00	
	Croupiat	43.20	
	Câble de chalut	402.60	
	Bras	176.55	
	Déficit *uitslag*	1,064.40	
			2,141.75
			3,016.75

La réserve (*uitslag*) clôture avec un déficit de fr. 1,064.40. Les engins du bord avaient été évalués à 875 francs et il avait été fourni pour fr. 1,077.85 de matériel de pêche nouveau. Le débet de la chaloupe s'élevait donc au total de fr. 3,016.75. Lors de la clôture du compte les engins du bord ont été évalués à 1,175 francs; la chaloupe a donc usé au cours de la campagne pour fr. 1,841.75 de matériel; or, les retenues pour le matériel et certains bonis de retenues pour glace et charbon n'atteignaient que le chiffre de 1,662 francs. Le solde déficitaire était donc de fr. 179.75, dont le tiers, soit fr. 39.92, est pour compte de l'armateur et fr. 119.83 pour compte de l'équipage, soit fr. 20.85 par homme et fr. 15.38 pour le mousse.

Engins restés de la campagne de 19 .à 19 .	Câble de chalut	350.00		
	Id.	50.00		
	Bras	85.00		
	Bourrelet	40.00		
	Croupiat	—		
	Chalut 1 1/2	195.00		
	Câble de remorque	165.00		
	Bacs à glace	—		
	3 fonds et fil	90.00		
				1,175.00
Usure pendant l'hiver 19				1,841.75
				3.016.75
Décompte des retenues.	15 p. c. pour le matériel			1,189.00
	3 p. c. de réserve			247.00
	Glace			22.00
	Charbon			154.00
Retour compte X.....				50.00
				1,662.00
A déduire montant de l'usure				1,841.75
	1/3 pour la chaloupe	59.91	déficit	179.75
	2/3 pour les pêcheurs	119.84		

Voici le compte des articles imputables sur la réserve (*uitslag*) qui a donné lieu à ce résultat désavantageux :

Panniers pour la chaloupe	fr.	39.00
Location de panniers		139.00
Charbon		462 50
Fournitures, pétrole, huile		152.35
Fil 80 kilos, réparation chalut		160.00
2 1/2 fonds de chalut		80.00
Cordages		87 90
Divers		7.38
Cordages, toile à voile		141.82
Chaudronnier		58 60
Transport et eau		26.00
Toile à voile		11.90
Cordages		25.20
Mécanicien		16.10
Id.		52.90
Id.		286.00
		1,716.65
Uitslag		652 25
Déficit		1,064.40

D'après les annotations des comptes, la réserve (*uitslag*) aurait produit fr. 712.66 au lieu de 652.25; le déficit devrait donc être réduit de fr. 60.41.

XI. — Grande chaloupe d'Ostend avec treuil à vapeur.

Tonnage 3126/100 — Campagn d'été.

Produit brut fr. 7.893.98.

DATES.	ARMATEUR.				PATRON.				1er MATELOT.			2me MATELOT.			3me MATELOT.			MOUSSE.		
	Part.	Treuil.	Poisson.	Total.	Part.	Gages 6 p. c	Petit poisson.	Total.	Part.	Petit poisson.	Total.	Part.	Petit poisson	Total.	Part.	Petit poisson	Total.	Part.	Petit poisson	Total.
14 avril	30.19	10.50	—	40.69	10.50	12.78	8.64	31.9	11.50	8.64	20.14	10.50	8 64	19.14	10.50	8 64	19.14	8.88	6.48	15.36
24 »	33.15	11.50	—	44.65	11.50	14.10	6.76	32.3	12.50	6.74	19 24	11.50	6.76	18 24	11.50	6.76	18.24	9.80	5.07	14.87
5 mai	40.25	14.00	—	54.25	14.00	16.95	9.16	40.1	15.00	9.16	24 16	14.00	9.16	23.16	14.00	9.16	23.16	11.50	6.87	18.37
17 »	57 50	20 00	—	77.50	20.00	24.18	11.64	55.8	21.00	11.64	32.64	20.00	11.64	31.64	20.00	11.64	31.64	16.00	8.73	24.73
26 »	66.00	23.00	—	89.00	23.00	28.14	9.72	60.8	24.00	9.72	33.72	23.00	9.72	32.72	23.00	9.72	32.72	18.00	7.44	25.44
3 juin	63.25	22.00	—	85.25	22.00	26.40	8.40	56.8	23.00	8.40	31.40	22.00	8.40	30.40	22.00	8.40	30 40	17.50	6.30	23.80
17 »	72.50	27.00	—	99.50	27.00	32.70	12.56	72.2	28.00	12.56	40 56	27.00	12 56	39 56	27.00	12.56	39.56	21.00	9.42	30.42
18 »	80.50	28.00	—	108.50	28.00	33.78	13.04	74.8	29.00	13.04	42.04	28.00	13.04	41.04	28.00	13.04	41.04	22.00	9.78	31.78
11 juillet	78 38	29.00	—	107.38	29.00	35.19	11.08	75.27	30.00	11.08	41.08	29.00	11.08	40.08	29.00	11.08	40.08	22.75	8.31	31.06
24 »	71.75	25.00	—	96.75	25.00	30.24	6.16	61.4	26 00	6.16	32.16	25 00	6.16	31.16	25.00	6.16	31.16	19.50	4.62	24.12
3 août.	92.32	32.00	—	124.32	32.00	38.64	5.60	76.2	33.00	5.60	38.60	32.00	5 60	37.60	32.00	5.60	37.60	25.00	4.20	29.20
14 »	70.25	24.50	—	94.75	24.50	29.52	7.24	61.2	25.50	7.24	32.74	24.50	7.24	31.74	24.50	7.24	31.74	19.00	5.43	24.43
26 »	67.35	23 50	—	91.05	23.50	28 65	9.16	61.3	24.50	9.16	33.66	23 50	9.16	32.66	23 50	9.16	32.66	18.60	6.87	25.47
5 septembre . . .	57.50	20.00	—	77.50	20.00	24.54	12.48	57.0	21.00	12.48	33.48	20.00	12.48	32.48	20 00	12.48	32.48	16.00	9 36	25.36
16 » . . .	63.25	22.00	—	85.25	22.00	26.55	7.08	55.6	22.00	7.08	30.08	22.00	7.08	29.08	22.00	7.08	29.08	17.50	5.31	22.81
30 » . . .	—	—	—	—	—	26.63	9.16	35.7	—	9.16	9.16	—	9.16	9.16	—	9.16	9.16	—	6.87	6.87
18 octobre (masse)	274.72	95.96	—	370 68	95.96	—	—	95.9	95.96	—	95.96	95.96	—	95.96	95.96	—	95.96	71.65	—	71.65
TOTAL. . .	1,219.06	427.96	—	1,647.02	427.96	428.99	147.88	1,004.8	442.96	147.86	590.82	427.96	147.86	575.82	427.96	147.86	575.82	334.68	111.06	445.74
				— 27 21				+27.2												
				1,619.81				1,032.0												

Récapitulation :

Frais d'exploitation . . .	fr. 3,053.93	ou 38.68 p. c.		
Frais d'armement	1,619 81	» 20.51 p. c.		
Part du patron	1,032 04	» 13.08 p. c.	moyenne journalière	5.50
Part du 1er matelot . . .	590 82	» 7.48 p. c.	» »	3 14
Part du 2e matelot . . .	575 82	» 7 30 p. c.	» »	3.06
Part du 3e matelot . . .	575 82	» 7.30 p. c.	» »	3.06
Part du mousse	445.74	» 5.65 p. c.	» »	2.37
TOTAL . .	fr. 7,893.98			

Observations. — Nous n'avons pu nous procurer des données concernant la perception par l'armement, d'une part, provenant du *koopmansvisch*. D'autre part, le produit *net* de la vente du petit poisson a été porté en compte au profit des pêcheurs.

Afin de maintenir l'homogénéité des tableaux de salaires, on n'a pas compris, dans celui qui précède, le produit de la vente d'un lot de poissons, trouvé en mer par les pêcheurs chaque homme a obtenu de ce chef au partage fr. 24.47 et le mousse fr. 18.36

L'armement évalue à 400 francs environ la valeur des vieux cordages et du poisson de partage cédé à l'équipage.

Les comptes de pêche sont rédigés dans la forme indiquée ci-après :

N°____ Chaloupe_____ Patron_____ Année 19__

Poisson frais vendu le. . . . . fr. 213.00

FRAIS.	Payé au patron.	Retenu par l'armateur.
5 p. c. commission. . . . . fr.	—	10.65
2 d° payé au patron	4.26	—
4 d° »	—	8.52
2 d° droit de minque	—	4.26
1/4 d° salaire du contrôleur	—	0.53
4 d° prime d'assurance.	—	8.52
Transport du poisson	—	3.00
Mousse et calier fr. , conducteur fr.	9.00	1.00
Réserve	—	8.49
Lamaneur et bateau fr. , carénage et nettoyage	—	6.50
Remorqueur sortie , entrée . . .	—	—
Glace	—	40.00
Divers.	—	17.70
Fr. . . .	13.26	109.17
Part des pêcheurs . . .	49.88	—
Total . . .	63.14	—

NOMS.	QUALITÉS.	PARTS.	SOMME A LA PART.	A RETENIR POUR	RESTE A PAYER NET.
—	Patron.	—	10.50	—	—
—	Matelot.	—	10.50	—	—
—	»	—	10.50	—	—
—	»	—	10.50	—	—
—	3/4	—	7.88	—	—
			49.88		

Chaloupe n° .....
Patron X...

Compte du matériel pour la campagne d'été (bateau XI).

Valeur des engins repris de la campagne précédente.	Chalut. . . . fr.	150.00		Comptes de l'*Utslag*.	Cordages . . . . . fr.	103.20
	Bras.	75.00			Eau	38.00
	4 chaluts et fil. .	528.00			Location paniers. . .	56.33
	Bourrelet . . .	—			Part de charbon . . .	211.40
	Comptes *Utslag*.	623.06	1,376.06		Huile	12.00
					Pétrole	21.57
					Menuiserie	43.56
					Chaudronnier	19.65
Utslag, chalut. . . . . fr.		4,968.73			Forgeron et machine. .	97.15
Excédent disponible glace		206.50			Outils	1.40
» transport.		25.00	2,900.23		Panier pour la chaloupe.	14.60
						623.16
	Disponible. . .		824.17	Payé au patron.	Compte masse . . . fr.	453.89
					Part de pêche	19.88
Partage.	1/3 pour l'armement . . fr.		274.72		Location de paniers . .	70.56
	1/3 pour les pêcheurs. . . .		453.89		Frais de garde des poissons à la minque. . .	16.00
	Machine.		95.56			560.33
	Patron . . . . . fr.		95.56			
Partage des deux tiers, 453.89 fr. au profit des pêcheurs.	Pêcheurs		95.56			
	»		95.56			
	»		95.56			
	3/4 mousse		71.63			
			453.89			

Observations. — Tous les éléments du tableau XI ont été relevés sur les copies des comptes de pêche et de masse mis à notre disposition par l'armement.

Les comptes sont d'un modèle simplifié et d'une correction exemplaire.

D'après le compte du matériel reproduit ci-après, l'usure de matériel de pêche au cours de la campagne a été évaluée à la somme de 753 francs et les dépenses imputables sur la réserve (*Utslag*) s'élevaient à fr. 623.06. Le débet total de la chaloupe était donc de fr. 1,376.06.

Or le montant disponible de toutes les retenues était de fr. 2,900.23. Une somme de fr. 824.17 restait donc à partager entre tous les intéressés sur les bases ordinaires.

XII. — Grande chaloupe d'Ostende avec treuil à vapeur.

Tonnage : 31 26/100 tonneaux. **Campagne d'hiver.** **Produit brut : fr. 11,734.00**

DATES.	Armateur.				Patron.				1er Matelot.			2e Matelot.			3e Matelot.			Mousse.		
	Part.	Treuil.	Poisson (Koopmans visch.)	Total.	Part.	Gages 6 p. c.	Petit poisson.	Total.	Part.	Petit poisson.	Total.	Part.	Petit poisson	Total.	Part.	Petit poisson	Total.	Part.	Petit poisson	Total.
20 octobre	112.00	39.00	—	151 00	39.00	46.96	10 48	96.4	40.00	10.48	50.48	39 00	10.48	49.48	39.00	10.48	49.48	30.00	7.86	37.86
30 »	109.00	31.00	—	140 00	31.00	38.34	11.28	80.6	32.00	11.28	43.28	31.00	11.28	42 28	31.00	11 28	42.28	24.00	8.46	32 46
10 novembre . . .	66.00	23.00	—	89.00	23.00	27.84	7.76	58.6	24.00	7.76	31.76	23 00	7.76	30.76	23.00	7.76	30.76	18 00	5.82	23.82
17 » . . .	63.25	22.00	—	85 25	22.00	26.41	6.96	55.3	23.00	6.96	29.96	22.00	6.96	28.96	22.00	6.96	28.96	17 50	5.22	22.72
23 » . . .	63.25	22.00	—	85 25	22 00	26.82	15.28	64.1	23.00	15.28	38.28	22.00	15.28	37.28	22.00	15.28	37.28	17.50	11.46	28.96
30 » . . .	84.75	29 50	—	114 25	29.50	35.87	9.68	75.0	30.50	9.68	40.18	29.50	9 68	39 18	29.50	9.68	39.18	23.00	7.26	30.26
8 décembre . . .	66 00	23.00	—	89 00	23.00	28.17	8.76	59.9	24.00	8.76	32.76	23.00	8.76	31.76	23.00	8.76	31.76	18.00	6.57	24.57
15 » . . .	92.00	32.00	—	124.00	32.00	39.10	13.20	84.3	33.00	13.20	46.20	32.00	13.20	45.20	32.00	13.20	45.20	25.00	9.90	34.90
22 » . . .	79.75	26.00	—	105.75	26.00	31 32	11.40	68.7	27.00	11.40	38.40	26.00	11.40	37.40	26.00	11.40	37.40	20.50	8.53	29.03
30 » . . .	100.62	35.00	—	135.62	35.00	43.02	8.16	86.2	36.00	8 16	44.16	35 00	8 16	43.16	35.00	8.16	43.16	27.25	6 12	33.37
11 janvier	64.65	22.50	—	87.15	22.50	27.39	16 32	66.2	23.50	16 32	39 82	22.50	16.32	38.82	22.50	16.32	38.82	17.80	12.24	30.04
20 »	82.37	29.00	—	111.37	29.00	34.92	12.00	75.9	30.00	12.00	42 00	29.00	12.00	41.00	29.00	12.00	41 00	22.75	9.05	31.80
30 »	129.00	45.00	—	174.00	45 00	55.02	14.40	114.4	46.00	14 40	60.40	45.00	14.40	59.40	45.00	14.40	59.40	34.75	10.80	45 55
7 février	66.00	23.00	—	89 00	23.00	28 62	15.72	67.3	24.00	15.72	39.72	23.00	15.72	38.72	23 00	15.72	38.72	18.00	11.79	29.79
16 »	69.00	24.00	—	93.00	24.00	29.58	11 32	64.9	25.00	11.32	36.32	24 00	11.32	35.32	24.00	11.32	35.32	19.00	8.49	27.49
21 »	92.00	32.00	—	124.00	32.00	29.24	6.32	67.5	33.00	6.32	39.32	32 00	6.32	38.32	32 00	6.32	28 32	25.00	4.74	29.74
27 »	38.50	13.50	—	52.00	13.50	16.71	10.72	40.9	14.50	10.72	25.22	13.50	10.72	24.22	13.50	10.72	24.22	1 .00	8.04	19.04
8 mars	48 87	17.00	—	65.87	17 00	21.42	7.20	45.6	18 00	7.20	25.20	17.00	7 20	24.20	17.00	7.20	24.20	13 75	5.40	19.15
19 »	38.75	13.50	—	52.25	13.50	16.30	8.60	38.4	14.50	8.60	23.10	13.50	8 60	22.10	13.50	8.60	22.10	11.00	6.45	17.45
30 »	—	—	—	—	—	23.94	12.44	36.3	1.00	12.44	13.44	—	12.44	12.44	-	12.44	12.44	1.00	9.33	10 33
13 avril	307.71	107.03	—	414.74	107.03	—	—	107.0	107.33	—	107.33	107 03	—	107.03	107.03	—	107.03	—	80.27	80.27
Total. . .	1,773.47	609.03	—	2,382 50	609.03	626 99	218.00	1,454.0	629.33	218.00	847.33	609.03	218 00	827.03	609.03	218.00	827.03	394.80	243.82	638.62
				— 27.50				+ 27.5												
				2,355.00				1,481.5												

Récapitulation :

Frais d'exploitation . . .	fr.	4,737.47	ou	40.33 p. c.	
Part de l'armement		2,355 00	»	20.07 p. c.	
Part du patron		1,481.52	»	12 62 p. c.,	moyenne journalière 8.42
Part du 1er matelot		847.33	»	7.22 p. c.	» » 4.78
Part du 2e matelot		827.03	»	7.05 p. c.	» » 4 67
Part du 3e matelot		827.03	»	7 05 p. c.	» » 4.67
Part du mousse.		638.62	»	5.44 p. c.	» » 3.60
Total. . .		11,734.00			

Observations. — Aucune donnée concernant le rendement du *koopmansvisch* n'a pu être obtenue. C'est le produit net du petit poisson qui a été porté en compte; les gains des pêcheurs sont donc calculés exactement

L'armement estime à 450 francs la valeur des vieux cordages et du poisson de partage attribués à l'équipage.

Les comptes de pêche sont dressés dans cette forme :

N° ____ Chaloupe ____ Patron ____ Année 19__

Poisson frais vendu le . . . . . fr.		783.00
FRAIS.	Payé au patron.	Retenu par l'armateur.
5 p. c. commission	—	39.15
2 p. c. payé au patron.	15.66	—
4 p. c. »	—	31.32
2 p. c. droit de minque	—	15.66
1/4 p. c. salaire du contrôleur.	—	1.96
4 p. c. prime d'assurance	—	31.32
Transport du poisson	—	3.00
Mousse et calier. Conducteur	11.00	1.00
Réserve	—	188.43
Lamaneurs et bateau. Carénage et nettoyage	—	5.50
Remorqueur sortie. . . entrée	—	4.00
Glace	—	40.00
Frais divers	—	59.00
	26.66	420.34
Part des pêcheurs	185.00	
Total. . . fr.	211.66	

NOMS.	QUALITÉS.	PARTS	SOMME A LA PART.	A RETENIR POUR	RESTE A PAYER NET.
—	Patron.	—	39.00	—	—
—	Matelot.	—	39.00	—	—
—	»	—	39.00	—	—
—	»	—	39.00	—	—
—	3/4	—	29.00	—	—
			185.00		

Chaloupe n° .....
Patron X...

Compte du matériel pour la campagne d'hiver (bateau XII).

Valeur des engins à la fin de la campagne précédente.	Câble de chalut. fr.	300.00		Comptes de *Vitslag*.	Huile. . . . . fr.		43.35
	Bras.	225.00			Pétrole		36.81
	Croupiat.	36.00			2/3 part charbon		244.80
	6 chaluts et fil. . .	889.50			Chalut, fer et chaînes . .		174.74
	Bacs à glace. . . .	25.00			Cordages		243.06
	Compte *Vitslag*. . .	1,085.46			Location de paniers . . .		108.40
			2,560.96		Eau		38.00
Réserve formée pour le chalut pendant la pêche.	*Vitslag*, chalut. fr.	3,012.09			Menuiserie		113.60
	Excédent disponible glace	434 00			Paniers.		20 20
	Excédent transport.	11.00	3,484.09		Forgeron		72 10
	Disponible. fr.		923.13		Chaudronnier		10.40
							1,085.46
Partage.	1/3 pour l'armement . . . fr.		307.71	Payé au patron.	Compte masse . . . fr.		508 39
	2/3 pour les pêcheurs. . . .		508.39		Part de pêche		17 98
	Machine		107.03		Location de paniers. . .		133.68
					Frais de garde du poisson à la minque.		20.00
							680.03
Partage des deux tiers au profit des pêcheurs.	Patron . . . . . fr.		107.03				
	Pêcheur		107.03				
	»		107.03				
	»		107.03				
	3/4 mousse		80 27				
			508.39				

Observations. — Les éléments du tableau XII ont été relevés sur les copies des comptes de pêche, mises à notre disposition par l'armement.

D'après le compte du matériel reproduit ci-après, l'usure d'engins de pêche au cours de la campagne a été évaluée à la somme de fr. 1,475.50, et les dépenses imputables sur la réserve *Vitslag* s'élevaient à fr. 1,085.46. Le débet total de la chaloupe était donc de fr. 2,560.96. Or, le montant disponible des retenues était de fr. 3,484.09. Une somme de fr. 923.13 restait donc à partager entre tous les intéressés sur les bases ordinaires.

Il est à noter que le total des retenues pour le matériel s'élève, d'après les comptes de pêche, à fr. 3,043.44 et non à fr. 3,012.09 ainsi que le mentionne le compte de masse. Une somme de fr. 31.34 n'a donc pas été comprise dans le partage.

XIII. — Grand voilier dande avec treuil à vapeur.

Tonnage : 34 70/100 Campagté. **Production brute : fr. 6,332.90.**

DATES.	ARMATEUR.				PATRON.				1er MATELOT.			2e MATELOT.			3e MATELOT.		
	Part.	Treuil.	Poisson.	Total.	Part.	Gages.	Poisson.	Total.	Part.	Poisson.	Total.	Part.	Poisson.	Total.	Part.	Poisson.	Total.
12 avril	37.12	13.50	—	50.62	15.19	16.59	7.97	39.7	16.19	7.97	24.16	15.19	7.97	23.16	15.19	7.97	23.16
24 »	53 62	19.50	—	73 12	21 94	23.46	6.82	52.2	22.94	6.82	29.76	21.94	6.82	28.76	21.94	6.82	28.76
6 mai	51 25	18.50	—	69.75	20.81	22.26	12.09	55.1	21.81	12.09	33.90	20.81	12.09	32.90	20.81	12.09	32.90
16 »	33.00	12.00	—	45.00	13.50	14.79	16.21	44.3	14.50	16.21	30.71	13.50	16.21	29.71	13.50	16.21	29.71
27 »	27.50	10.00	—	37 50	11.25	12.36	11.26	34.8	12.25	11.26	23.51	11.25	11.26	22.51	11.25	11.26	22.51
6 juin	38.50	14.00	—	52.50	15.75	16.92	8.72	41.3	16.75	8.72	25.47	15.75	8.72	24.47	15.75	8.72	24.47
18 »	64.62	23.50	—	88.12	26.44	28.68	10.16	65.2	27.44	10.16	37.60	26.44	10.16	36.60	26.44	10.16	36.60
30 »	75.60	27.50	—	103.10	30.92	33.30	16.13	80.3	31.92	16.13	48.05	30.92	16.13	47.05	30.92	16.13	47.05
12 juillet	67.22	24.50	—	91.82	27.56	29.67	15.30	72.5	28.56	15.30	43.86	27.56	15.30	42.86	27.56	15.30	42.86
25 »	59.12	21.50	—	80.62	24.19	26.04	9.91	60.1	25.19	9.91	35.10	24.19	9.91	34.10	24.19	9.91	34.10
7 août	57.75	21.00	—	78.75	23.62	25.26	10.92	59.8	24.62	10.92	35.54	23 62	10.92	34.54	23.62	10.92	34 54
19 »	72.87	26.50	—	99.37	29.81	31.98	11.71	73.5	30.81	11.71	42.52	29 81	11.71	41.52	29.81	11.71	41.52
2 septembre . .	70.12	25.50	—	95.62	28.69	30.90	4.38	63.9	29.69	4.38	34.07	28.69	4.38	33.07	28.69	4.38	33.07
15 » . .	—	—	—	—	—	—	13.59	13.5	1.00	13.59	14.59	—	13.59	13.59	—	13.59	13.59
Masse	120 67	43.88	—	164.55	48.86	—	—	48.8	48.86	—	48.86	48.86	—	48 86	48.86	—	48.86
TOTAL . .	829.06	301.38	—	1,130 40	338.53	312.21	155.17	805,91	352.53	155.17	507.70	338.53	155.17	493.70	338.53	155.17	493.70
				— 27.21				+ 27,21									
				1,103.19				833.12									

Récapitulation :

Frais d'exploitation	fr. 2,901 49	ou 45 81	p. c.	
Frais d'armement	1,103.19	» 17.42	p. c.	
Part du patron	833.12	» 13 15	p. c. moyenne journalière	5.31
Part du 1er matelot	507.70	» 8.02	p. c. » »	3 23
Part du 2e matelot	493.70	» 7 80	p. c. » »	3.15
Part du 3e matelot	493.70	» 7.80	p. c. » »	3.15
TOTAL . . .	fr. 6,332.90			

N. B. — Mêmes observations que pour les deux tableaux qui précèdent.
La chaloupe navigue sans mousse ; la somme revenant au mousse a été partagée par tête entre les autres hommes. L'armement évalue à 400 francs les vieux cordages et le poisson de partage attribués à l'équipage.

Les comptes de pêche sont dressés dans cette forme :

N°____ Chaloupe____ Patron____ Année 19____.

Poisson frais vendu le . . . . . fr.			391.00
FRAIS.	Payé au patron.	Retenu par l'armateur.	
5 p. c. commission. . . . . fr.	—	19.55	
2 d° payé au patron	7.82	—	
4 d° »	—	15.64	
2 d° droit de minque.	—	7.82	
1/4 d° salaire du contrôleur	—	0.98	
4 d° prime d'assurance	—	15.64	
Transport du poisson	—	3.00	
Mousse et calier fr. , conducteur fr.	11.00	1.00	
Réserve	—	102.17	
Lamaneurs et bateau fr. , carénage et nettoyage	—	5.50	
Remorqueur sortie , entrée . . .	—	—	
Glace	—	40.00	
Fr. . . .	18.82	211.30	
Part des pêcheurs . . .	87.75	—	
Total . . .	106.57	—	

NOMS.	QUALITÉS.	PARTS.	SOMME A LA PART.	A RETENIR POUR	RESTE A PAYER NET.
—	Patron .	—	19.50	—	—
—	Matelot.	—	19.50	—	—
—	»	—	19.50	—	—
—	»	—	19.50	—	—
—	1/2	—	9.75	—	—
			87.75		

Chaloupe n° ..... **Compte du matériel pour la campagne d'été (bateau XIII).**
Patron X...

Valeur des engins repris de la campagne précédente.	Chalut. . . . . fr.	900.00	1,483.25	Compte *l'Uitslag*	Cordages . . . . . fr.	133.90
	Bras.	50.00			Menuiserie.	23.97
	3 1/2 chalut et fil .	554.50			Location de paniers. .	42.00
	Comptes *Uitslag* . .	680.73			Chaudronnier	32.15
	Uitslag chalut fr.	1,530.89			2/3 part charbon. . . .	203.40
Réserve formée pour le chalut durant la campagne.	Excédent disponible glace	280.85			Huile	33.40
	Excédent transport.	15.39			Pétrole	25.63
	Id. fond de chalut.	20.00			Eau	46.00
		1,847.24			Forgeron et machine . .	160.40
	Disponible. . .	361.99			Chaînes	43.60
						747.45
				Décompte machine et forgeron		66.10
						197.46
				Payé au patron.	Compte masse.	42.98
					Part de pêche	51.30
					Location de paniers . .	
					Frais de garde du poisson à la minque. . . .	14.00
						305.74
Partage.	1/3 pour l'armement . . . fr.	120.67				
	2/3 pour les pêcheurs. . . .	197.46				
	Machine	43.88				
Partage des deux tiers, fr. 197.46 au profit des pêcheurs.	Patron . . . . . fr.	43.88				
	Pêcheur	43.88				
	»	43.88				
	»	43.88				
	1/2 à partager	21.94				
		197.46				

Observations. — Les éléments du tableau XIII ont été relevés sur les copies des comptes de pêche, mises à notre disposition par l'armement.

D'après le décompte relatif au matériel reproduit ci-contre, l'usure d'engins de pêche au cours de la campagne a été évaluée à fr. 804.50 et les dépenses imputables sur la réserve (*Uitslag*) s'élevaient à fr. 680.73. Le débet total de la chaloupe était donc de fr. 1,485.25. Or, le montant disponible des retenues était de fr. 1,847.24 ; une somme de fr. 362.01 restait donc à partager entre les intéressés sur les bases ordinaires.

Le total des retenues faites en vue du paiement des engins de pêche s'élève, d'après les comptes de pêche, à fr. 1,357.67 et non à fr. 1,530.89, ainsi que le mentionne le compte de masse.

XIV. — Grand voilier d'Ostend avec treuil à vapeur.

Tonnage : 37 20/100. Campagne d'hiver. **Production brute : fr. 9,331.60.**

DATES.	ARMATEUR.				PATRON.				1re MATELOT.			2e MATELOT.			3e MATELOT.			MOUSSE.		
	Part.	Treuil.	Poisson.	Total.	Part.	Gages 6 p. c.	Poisson.	Total.	Part.	Poisson.	Total.	Part.	Poisson	Total.	Part.	Poisson	Total.	Part.	Poisson	Total.
12 octobre	80.50	28.00	—	108.50	28.00	33.96	3.20	65.16	29.00	3.20	32 20	28.00	3.20	31.20	28.00	3.20	31.20	22.00	2.40	24.40
28 »	74.75	26.00	—	100.75	26 00	32.07	5.04	63.11	27.00	5.04	32.04	26.00	5.04	31.04	26 00	5.04	31.04	20.50	3.78	24.28
7 novembre . . .	44.55	15.50	—	60.05	15.50	18.98	8.08	42.56	16.50	8.08	24.58	15.50	8.08	23.58	15.50	8.08	23.58	12.60	6.06	18.66
16 » . . .	83.37	29 00	—	112.37	29.00	35.79	11.60	76.39	30.00	11.60	41.60	29 00	11.60	40.60	29.00	11.60	40.60	22.75	8.40	31.15
30 » . . .	61.75	21 50	—	83.25	21.50	26.26	4 84	52.60	22.10	4.84	27 34	21.50	4 84	26 34	21.50	4.84	26.34	17.00	3.36	20.36
7 décembre . . .	63.25	22.00	—	85 25	22.00	26.43	5.56	53.99	23.00	5.56	28.56	22.00	5.56	27.56	22 00	5.56	27.56	17.50	4.17	21.67
14 » . . .	100.50	35.00	—	135 50	35.00	42 65	8.36	86.01	36.00	8.36	44.36	35.00	8.36	43.36	35 00	8.36	43 36	27 00	6 27	33.27
21 » . . .	63 25	22.00	—	85 25	22.00	26.66	5.84	54.50	23..0	5.84	28.84	22.00	5.84	27.84	22.00	5.84	27.84	17.50	4.38	21.88
1 janvier	69 00	24 00	—	93.00	24.00	29.82	12.68	66.50	25.00	12.68	37.68	24.00	12.68	36 68	24 00	12.68	36.68	19.00	9.51	28.51
10 »	66.00	23.00	—	89.00	23.00	27.66	10.72	61.38	24.00	10.72	34.72	23.00	10.72	33.72	23.00	10.72	33 72	18.00	8.04	26.04
19 »	92.00	32 00	—	124.00	32.00	40.36	10.84	83.20	33.00	10.84	43.84	32.00	10.84	42.84	32 00	10.84	42.84	25.00	8.13	33.13
29 »	54.50	19.00	—	73.50	19.00	23.22	8.84	51.06	20.00	8.84	28 84	19.00	8.84	27.84	19.00	8 84	27.84	15.00	6.63	21.63
8 février	60.37	21.00	—	81 37	21.00	25.47	11.04	57.51	22.00	11.04	33.04	21.00	11 04	32.04	21 00	11.04	32.04	16.75	8.28	25.03
19 »	83.25	29.00	—	112.25	29.00	34.92	11.16	75.08	30.00	11.16	41.16	29 00	11 16	40.16	29.00	11.16	40.16	22.50	8 37	30.87
1 mars	69 00	24.00	—	93.00	24.00	27.19	17.92	69.11	25.00	17.92	42.92	24.00	17.92	41.92	24 00	17.92	41.92	19.00	13.44	32.44
11 »	44 50	15.50	—	60.00	15.50	19.08	15.48	50.06	16.50	15.48	31.98	15.50	15.48	30 98	15.50	15 48	30 98	12 50	11.61	24.11
21 »	33.00	11.50	—	44.50	11.50	13.96	12.28	37 74	12.50	12.28	24.78	11.50	12 28	23.78	11.50	12 28	23.78	9 50	9.21	18.71
30 »	—	—	—	—	—	—	9.68	9.68	—	9.68	9.68	—	9 68	9.68	—	9.68	9 68	—	7.26	7.26
Masse.	295.79	102.88	—	398.67	102.89	—	—	102.89	102 89	—	102.89	102.89	—	102.89	102.89	—	102 89	77.16	—	77.16
TOTAL . . .	1,439.33	500.88	—	1,940.21	500.89	484.48	173.16	1,158.53	517.89	173.16	691.05	500.89	173.16	674.05	500.89	173.16	674 05	391.26	129.30	520.56
				— 27.21				+27.21												
				1,913.00				1,185.74												

Récapitulation :

Frais d'exploitation . .	fr. 3,673.15	ou 39.36 p. c.		
Frais de l'armement	1,913.00	» 20 50 p. c.		
Part du patron	1,185.74	» 12 70 p. c.	moyenne journalière	7.23
Part du 1er matelot.	691.05	» 7 40 p. c.	» »	4.22
Part du 2e matelot	674.05	» 7.23 p. c.	» »	4.12
Part du 3e matelot	674 05	» 7.23 p. c.	» »	4.12
Part du mousse	520.56	» 5.58 p. c.	» »	3.17
TOTAL. .fr.	9,331.60			

N. B. — Mêmes observations que pour les trois tableaux précédents.
L'armement évalue à 425 francs les vieux cordages et le poisson de partage attribués à l'équipage au cours de la campagne.

Les comptes de pêche sont dressés dans cette forme :

N° ... Chaloupe ... Patron ... Année 19...

Poisson frais vendu le. . . . . fr.		366.00
FRAIS.	Payé au patron.	Retenu par l'armateur.
5 p. c. commission . . . . . fr.	—	28.20
2 p. c. payé au patron.	11.32	—
4 p. c. id.	—	22.64
2 p. c. droit de minque	—	11.32
1/4 p. c. salaire du contrôleur.	—	1.41
4 p. c. prime d'assurance	—	22.64
Transport du poisson.	—	3.00
Mousse et calier. Conducteur.	11.00	1.00
Réserve	—	117.31
Lamaneurs et bateau. Carénage et nettoyage	—	5.50
Remorqueur sortie. . . entrée.	—	8.00
Glace	—	40.00
Frais divers	—	41.06
	22.32	302.08
Part des pêcheurs	133.00	
Total. . . fr.	155.32	

NOMS.	QUALITÉS.	PARTS	SOMME A LA PART.	A RETENIR POUR	RESTE A PAYER NET.
—	Patron.	—	28.00	—	—
—	Matelot.	—	28.00	—	—
—	»	—	28.00	—	—
—	»	—	28.00	—	—
—	»	—	21.00	—	—
			133.00		

Chaloupe n°.....

Patron X...

Compte du matériel pour la campagne d'hiver (bateau XIV).

Valeur des engins de pêche à la fin de la campagne.	Cable de chalut. .fr.	300 00	1,858 87	Compte de l'*Uitslag*.	Huile. . . . . fr.		31.50
	Bras.	100.00			Pétrole		57.93
	¼ chaluts et fil . .	590 80			Corrages		68.20
	Bacs à glace. . . .	25.00			2/3 part charbon . . .		116.10
	Comptes *Uitslag*. .	883.07			Chaînes		40.40
					Location de paniers . . .		98.62
Réserve formée pour le chalut pendant la pêche.	*Uitslag*, chalut. fr.	2,389.02			Menuiserie		190.73
	Retour glace. . . .	419.22			Vaniers.		20.60
	» transport. .	8.00	2,786.24		Forgeron et machine . .		149 05
					Chaudronnier.		131.90
					Eau		48.00
	Disponible . . .fr		887.87		TOTAL . . .fr.		883.07
Partage.	1/3 pour l'armement . . . .fr.		295.79	l'payé au patron.	Compte masse . . . fr.		488.70
	2/3 pour les pêcheurs. . . .		488.70		Part de pêche		16.40
	Machine		102.88		Location de paniers. . .		126.96
					Frais de garde du poisson à la minque. . . .		18.00
					TOTAL . . .fr.		650.06
Partage des deux tiers de (fr. 488.70), au profit des pêcheurs.	Patron . . . . . .fr.		102.89				
	l'écheur		102.89				
	»		102.89				
	»		102.89				
	3/4 mousse.		77.16				
			488.72				

Observations. — Les éléments du tableau XIV ont été relevés sur les copies des comptes de pêche, mises à notre disposition par l'armement.

D'après le décompte relatif au matériel reproduit ci-contre, l'usure du matériel de pêche au cours de la campagne s'élève à fr. 1,015.80 et le montant des dépenses à imputer sur l'*Uitslag* est de fr. 883.07. Le débit total de la chaloupe était donc de fr. 1,898.87. D'autre part, le montant disponible des retenues était de fr. 2,786.24. Une somme de fr. 887.37 restait donc à partager entre les intéressés dans les conditions ordinaires.

D'après les comptes de pêche, le montant des retenues faites en vue du paiement des engins de pêche ne s'élève qu'à fr. 2,389.02, au lieu de fr. 2,389.02, somme mentionnée au compte de masse; l'armement perd les 2/3 de la différence.

Année 19 .
Chaloupe.

XV. — BLANKENBERGHE. — Pêche de marée.

I. — Chaloupe avec treuil à vapeur.

Tonnage légal
22 56/100 tonnes.

DATES DES PAIES.	Gérance.	Droit de misque.	Ecorage.	Total des retenues.	Part du patron.	Part du 1er matelot.	Part du 2e matelot.	Part du mousse.	Retenues pour les filets.	Produit de la pêche.	Machine.	Frais extraordinaires.
1908												
30 avril.	5.94	4.13	2	12 07	51.30	42.75	42.75	14 25	22.80	297.40	13.00	—
14 mai.	6.88	3.00	2	11.88	59.76	49.80	49.80	16.80	26.56	347.10	13 00	—
28 »	5.70	3.33	2	19.03	47.88	39.80	39.80	13.30	21 28	285.35	11.70	8.00
11 juin.	5.76	3.98	2	20.64	48.10	40.10	40.10	13.35	21.36	288.30	15.60	8.90
25 »	6.75	3.40	2	23.65	54.00	45.00	45.00	15.00	24.00	323.80	19.50	11.50
9 juillet. . . .	5.92	4.61	2	19.03	49.80	44.50	44.50	13.80	22.10	295.90	13.00	6.50
23 »	7.10	3.66	2	25.26	57.50	47.90	47.90	15.95	25.55	345.20	14.30	12.50
6 août.	5.00	4.00	2	23.00	40.90	34.10	34.10	11.35	18.16	250.60	11.70	12.00
20 »	9.54	4.88	2	24.32	79.30	66.10	66.10	22.05	35.25	465 30	13.00	4.90
3 septembre. .	8.96	6.70	2	25.86	76.00	63.35	63.35	21.10	33 32	448.50	13.00	8.20
17 » . .	9.16	5.58	2	30.74	76.75	63.95	63.95	21.60	34.10	457.35	11.70	14.00
1 octobre . . .	7.34	4.14	2	16.48	63.00	52.50	52.50	17.50	28.00	367.20	13.00	3.00
15 » . . .	5.00	3.70	2	10.70	43.05	35.90	35.90	11.95	19.15	250.40	—	—
29 » . . .	6.98	2.70	2	18.68	59.60	49.65	49.65	16.55	26.50	349.70	6.50	7.00
12 novembre . .	6.26	4.44	2	12.70	54.00	45 00	45 00	15.00	24.00	313.00	15.60	—
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
24 » . .	9.14	5.06	2	16.20	79.40	66.15	66.15	22.05	35.30	457.40	10.40	—
1909												
7 janvier . . .	3.30	3.06	2	8.36	28.26	23.55	23.55	7.85	12.56	165.60	14.30	—
21 » . . .	5.08	0.00	2	7.08	44.35	36.95	36.95	12.30	19.70	253.80	—	—
4 février. . . .	10.74	9.93	2	22.67	92.65	77.20	77.20	25.70	41.20	537.60	23.40	—
18 » . . .	5.95	0.00	2	7.95	52.05	43.35	43.35	14.35	23.15	297.40	9.10	—
4 mars	5.65	4.75	2	12.40	48.55	40.45	40.45	13.50	21.55	282.35	9.10	—
18 »	4.00	2.35	2	8.35	34.35	18.60	18.60	9.50	15.25	199.30	—	—
1 avril.	6.52	4.70	2	17.22	55.50	46.25	46.25	15.40	24.65	326.10	22.10	4.00
8 »	1.42	1.30	1	3.72	11.60	9 65	9.65	3.20	5.15	68.50	—	—
22 »	1.92	1.89	2	5.81	25.25	21.00	21.00	7.00	11.20	146.20	20.80	—
6 mai	8.16	5.34	2	16.50	70.40	58.70	58.70	19.55	31.30	407.80	13.00	1.00
TOTAL. . .	171.59	106.17	55	437.26	1,467.07	1,215.40	1,215.40	407.65	651.46	8,598.75	328.90	101.50
Excédent disponible du compte des filets. .					+ 43.33	+ 43 33	+ 43.33		—173 32			
					1,510.40	1,258.73	1,258.73		478.14			

Frais d'exploitation.	437.26 478.14 328.90 101.50	1,345.80	Pourcentage. — 15.5	Gain journalier. —
Part nette de l'armateur .fr.		2,817.44	33.0	
Part nette du patron		1,510.40	17 5	Fr. 4.14
Part nette du 1er pêcheur . .		1,258 73	14.6	» 3 43
Part nette du 2e pêcheur . .		1,258.72	14.6	» 3.43
Part nette du mousse. . . .		407.65	4.8	» 1.12
TOTAL. . fr.		8,598.75		

Observations. — Le tableau ci-dessus a été retiré des archives de l'armement et nous a été gracieusement communiqué au moment de notre visite.
La chaloupe a travaillé dans de bonnes conditions.

BLANKENBERGHE. — Pêche de marée.

Année 1910-11. **II. — Chaloupe sans treuil a vapeur.** **Tonnage légal : 18 65/100 T.**

DATES DES PAIES.	GÉRANCE.	DROIT DE MINQUE.	ÉCORAGE.	FRAIS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL DES RETENUES.	PART DU PATRON.	PART DU 1er PÊCHEUR.	PART DU 2e PÊCHEUR.	PART DU MOUSSE.	RETENUES POUR LES FILETS.	PRODUIT DE LA PÊCHE.
1910											
29 octobre	0.64	—	0.50	—	1.14	6.40	5.45	5.45	1.80	2.40	32.00
12 novembre . . .	3.82	1.73	2.00	—	7.55	38.65	33.15	33.15	11.05	14.75	191.90
26 » . . .	3.66	3.45	2.00	—	9.11	36.54	31.32	31.32	10.43	13.92	183.40
10 décembre . . .	4.42	2.69	2.00	—	9.11	44.55	38.15	38.15	12.75	17.00	221.50
24 » . . .	7.88	4.85	2.00	3.00	17.73	78.95	67.70	67.70	22.55	30.80	393.90
1911											
7 janvier	3.04	2.50	2.00	—	7.54	30.30	26.00	26.00	8.70	11.55	152.30
24 »	6.75	2.27	2.00	3.50	14.52	67.85	58.15	58.15	19.38	25.80	337.60
4 février	8.25	7.45	2.00	—	17.67	82.70	70.90	70.90	23 60	31.50	411.60
18 »	6.40	2.90	2.00	—	11.30	64.89	55.62	55.62	18.54	24.72	320.30
4 mars	5.08	4.15	2.00	—	11.23	50.95	43.65	43.65	14.55	19.40	254.00
18 »	3.90	1.27	2.00	—	7.17	39.48	33.85	33.85	11.28	15.05	195.30
1 avril	6.36	3.74	2.00	—	12.10	64.25	55.08	55.08	18.36	24.50	318.15
8 »	1.12	1.45	1.00	—	3.57	11.13	9.54	9.54	3.18	4.24	56.60
22 »	5.08	3.23	2.00	—	10.31	51.25	43.90	43.90	14.65	19.50	254.40
6 mai	3.35	2.19	2.00	—	7.54	33.60	28.80	28.80	9.60	12.80	167.50
3 juin	4.34	2 90	2.00	—	9.24	43.68	39.06	39.06	13.02	17.36	217.30
17 »	4.80	3.28	2.00	1.20	11.28	48.10	41.20	41.20	13.75	18.30	240.40
1 juillet	6.35	4.24	2.00	9.30	21.89	62.16	53.28	53.28	17.76	23.68	317.90
15 »	4.84	2.81	2.00	3.90	13.55	48.10	41.20	41.20	13.75	18.30	242.70
29 »	5.12	3.29	2.00	7.15 4.00	21.56	49.15	42.12	42.12	14.05	18.72	255.80
12 août.	5.02	3.31	2.00	6.70	17.03	49.14	42.12	42.12	14.04	18.72	251.10
26 »	6.26	3.71	2.00	6.65 3.50	22.12	61.15	53.30	53.30	17.46	23.30	313.30
9 septembre. . .	6.26	4.36	2.00	2.45	15.07	62.40	53.50	53.50	17.85	23.80	313.00
23 » . . .	4.20	2.66	2.00	5.85	14.71	41.00	35.10	35.10	11.70	15.60	209.90
7 octobre	3.36	2.73	2.00	2.15	10.44	33.25	28.50	28.50	9.50	12.65	168.80
21 »	8.00	9.51	2.00	2.05	16.56	78.65	69.10	69.10	23.05	30.70	400.60
4 novembre . . .	6.24	3.20	2.00	3.00	18.44	61.70	52.80	52.80	17.60	23.50	312.40
18 » . . .	6 75	5.45	2 00	4.00	14.20	64 60	58.15	58 15	22 62	25 85	337.80
TOTAL. . .	147.35	98.28	55.50	68.40	364.70	1,465 92	1,263.29	1,263.29	424.09	561.76	7,375.05
Excédent disponible du compte des filets . .						+ 16.75	+ 16.75	+ 16.75		— 67.00	
						1,482.67	1,280.04	1,280.04		494.76	

				Pourcentage.	Gain journalier.
Frais communs d'exploitation. fr.	364.70 494.76			—	—
		859.46		11.6	
Part de l'armateur		2,048 75		27.7	
Part du patron		1,482.67		20.1	Fr. 4.07
Part du 1er pêcheur		1,280.04		17.4	» 3.51
Part du 2e pêcheur		1,280.04		17.4	» 3.51
Part du mousse.		424.09		5.8	» 1.16
		7,375.05			

Observations. — Le tableau qui précède a été extrait des archives de l'armement en notre présence. Il s'agit d'une chaloupe qui a bien travaillé.

XVII. — BLANKENBERGHE. — Pêche de marée.

Année 19 -19 . III. — Chaloupe sans treuil à vapeur. **Tonnage légal : 17 2/100 T.**

DATES DES PAIES.	GÉRANCE.	DROIT DE MINQUE.	ÉCORAGE.	FRAIS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL DES RETENUES.	PART DU PATRON.	PART DU 1er PÊCHEUR.	PART DU 2e PÊCHEUR	PART DU MOUSSE.	RETENUES POUR LES FILETS.	PRODUIT DE LA PÊCHE.
1910											
29 octobre	2.20	1.63	2.00	3.00	8.83	42.45	36.40	36.40	12.15	16.20	211.30
12 novembre . . .	2.00	1.73	2.00	—	5.71	20.80	17.80	17.80	5.95	7.90	104.80
26 » . . .	2.80	1.53	2.00	—	6.33	28.15	24.15	24.15	8.05	10.75	140.80
10 décembre . . .	4.56	2.96	2.00	—	9.52	45.80	39.25	39.25	13.10	17.45	227.90
24 » . . .	2.18	1.08	1.00	—	4.26	21.90	18.80	18.80	6.25	8.40	109.30
1911											
7 janvier	2.00	1.01	1.00	—	4.61	19.95	17.10	17.10	5.70	7.60	99.80
24 »	3.94	2.18	2.00	—	8.12	39 70	34.00	34.00	11.35	15.15	197.20
4 février	5 50	4.01	2.00	—	11.51	55.50	47.55	47.55	15.85	21.15	275.95
18 »	3.30	1.01	2.00	3.50	9.81	32.60	27.95	27.95	9.30	12.40	165.70
4 mars	2.04	2.60	1.00	—	5.64	20.20	17.30	17.30	5.80	7.70	102.40
18 »	2.00	0.15	1.00	—	3.15	20.45	17.50	17.50	5.85	7.80	100.70
1 avril	6.48	3 56	2.00	—	12.04	65.55	56.20	56.20	18.75	25.00	324.60
8 »	0.62	0.73	0.50	—	1.85	6,20	5.30	5.30	1.75	2.35	31.65
22 »	3.20	2.10	2.00	—	7.30	31.95	27.40	27.40	9.15	12.20	159.70
6 mai	5.72	3.68	2.00	3.50	14.90	56.95	48.80	48.80	16.25	21.70	286.20
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
3 juin	2.38	0.86	1.00	3.50	7.74	23.40	20.10	20.10	6.66	8.90	119 50
17 »	3.28	2.83	2.00	—	8.11	32.65	28.00	28.00	9.30	12.40	164.00
1 juillet	4.34	2.85	2.00	3.50	12.69	42.85	36.75	36.75	12.25	16.35	217.10
15 »	3.90	1.85	2.00	—	7.75	39.25	33.65	33.65	11.20	14.95	194.80
29 »	5.10	3.65	2.00	—	10.75	51.20	43.90	43.90	14.60	19.50	254.70
12 août.	3.96	2.35	2.00	—	8.31	39.75	34.00	34.00	11.35	15.15	198.20
26 »	4.95	2.90	2.00	1.25	11.10	49.60	42.50	42.50	14.20	18.90	247.80
9 septembre. . .	5.18	4.18	2.00	—	11.36	51.90	44.50	44.50	14.85	19.80	259.10
23 » . . .	4.08	2.25	2.00	3.50	11.83	40.35	34.50	34.50	11.52	15.36	204.30
7 octobre	2.08	1.77	2.00	—	5.85	20.65	17.70	17.70	5.90	7.85	104.50
21 »	7.44	4.80	2.00	—	14.24	75.05	14.30	14.30	21.40	28.60	372.10
4 novembre . . .	3.30	2.00	2.00	3.00	10.20	31.50	27.00	27.00	9.00	12.00	160.70
TOTAL. . .	102.23	64.67	49.50	24.75	241.63	1,043.50	844.30	844.30	298.08	397.65	5,220.20
Excédent disponible du compte des filets. . .						+ 62.19	+ 62.19	+ 62.19		— 248.76	
						1,105.69	906.49	906.49		148.89	

Frais communs d'exploitation. fr.	241.63 148.89		Pourcentage.	Gain journalier.
		390.52	7.5	—
Part de l'armateur		1,612.93	31 0	
Part du patron		1,105.69	21.1	Fr. 3.03
Part du 1er pêcheur.		906 49	17.3	» 2.49
Part du 2e »		906.49	17.3	» 2.49
Part du mousse.		298.08	5.5	» 0.80
		5,220.20		

Observations. — Le tableau qui précède a été extrait des archives de l'armement.
La chaloupe a travaillé assez bien.

XVIII. — BLANKENBERGHE. — Pêche de marée.

Chaloupe avec treuil à vapeur. **Tonnage légal : 19 26/100 T.**

DATES.	PRODUIT DE LA PÊCHE.	RETENUE POUR FILETS.	PATRON.	1er MATELOT.	2e MATELOT.	3e MATELOT.	MOUSSE.
1910							
5 novembre	124.90	9.35	21.12	17.61	17.61	—	5.71
19 »	451.30	33.95	76.38	63.65	63.65	—	21.22
3 décembre.	488.95	37.30	63.86	69.90	69.90	—	23.29
17 »	899.90	68.80	134.84	129.03	129.03	—	43.00
31 »	892.60	69.05	133.44	129.54	129.54	—	43.18
1911							
14 janvier.	518.60	39.85	89.66	74.72	74.72	—	24.90
28 »	537.50	43.45	97.78	81.50	81.50	—	27.17
11 février	468.50	36.15	81.40	67.84	67.84	—	22.62
25 »	496.15	37.85	85.15	70.95	70.95	—	23.65
11 mars.	338.80	25.95	58.34	48.63	48.63	—	16.20
25 »	422.45	37.85	85.24	71.04	71.04	—	23.68
1 avril	174.00	13.20	28.56	23.80	23.80	—	7.94
15 »	165.20	12.60	26.96	22.47	22.47	—	7.50
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
13 mai	351.20	26.00	55.80	46.50	46.50	—	15.50
27 »	459.30	34.65	74.25	61.88	61.88	—	20.64
10 juin	424.25	32.00	68.61	57.17	57.17	—	19.05
24 »	397.70	29.00	62.18	51.82	51.82	—	17.28
8 juillet	456.60	34.20	73.85	61.54	61.54	—	20.37
22 »	554.80	41.00	87.83	73.19	73.19	—	23.39
5 août	374.00	28.00	60.15	50.10	50.10	—	16.70
19 »	403.50	29.60	63.35	52.80	52.80	—	17.60
2 septembre	430.80	32.20	68.96	57.47	57.47	—	19.15
16 »	311.75	23.05	49.25	41.04	41.04	—	13.67
30 »	340.80	24.95	53.50	44.59	44.59	—	14.87
14 octobre.	276.10	20.10	43.25	37.71	37.71	—	12.58
TOTAL. . .	11,324.55	861.95	1,877.43	1,530.85	1,530.85	—	525.77
		— 390.78	+ 97.70	+ 97.70	+ 97.70		
		471.17	1,975.13	1,628.55	1,628.55		

Gain journalier : patron . . . . . fr. 5.41
» » 1er pêcheur 4.46
» » 2e » 4.46
» » mousse 1.44

Observations. — Les éléments du tableau ont été relevés sur les livres de l'armateur. Le patron de la barque est considéré comme le meilleur pêcheur de Blankenberghe.

XIX. — BLANKENBERGHE. — Pêche de marée.

V. — Chaloupe avec treuil à vapeur.

DATES.	PRODUITS.	PATRON 18 p. c.	1er MATELOT 15 p. c.	2e MATELOT 15 p. c.	MOUSSE 5 p. c.
1907					
26 octobre	102.00	17.10	14.25	14.25	4.75
9 »	232 70	39.90	33.25	33.25	11.05
23 novembre	262 90	44.75	37.30	37 30	12.40
7 décembre	210 60	35.35	29.60	29.60	9 90
21 »	403.70	70.15	58.45	58.45	19.50
1908					
4 janvier	149 60	25.10	20.95	20.95	7.00
18 »	360.10	61.65	51.40	51.40	17.10
1 février	—	—	—	—	—
15 »	269.60	46.62	38 85	38.85	12.95
29 »	175.70	30.20	25 15	25.15	8 35
14 mars	148.20	25 65	21.35	21.35	7.10
28 »	167 20	27.60	23.00	23 00	7.70
4 avril	63 40	10 80	9.00	9.00	3.00
18 »	117 90	20 10	16.75	16.75	5,58
2 mai	247 40	42 15	35.10	35.10	11.70
18 »	357.30	61.65	51 40	51 40	17.10
30 »	151.70	23.22	19.35	19.35	6.45
13 juin	305.90	51 50	42.90	42 90	14.30
27 »	310.70	51.05	42 55	42.55	14.20
11 juillet	270.80	44.10	36.75	36 75	12.25
25 »	79 60	11 90	9.90	9 90	3 30
8 août	256.10	41 05	34.20	34 20	11.40
22 »	520.30	86.70	72 20	72.20	24.05
5 septembre	59 70	9.55	7.95	7.95	2.65
19 »	386.00	65.55	54.60	54.60	18.20
2 octobre	96 20	15.20	12 65	12.65	4 20
16 »	258.10	42.75	35 60	35.60	11.85
TOTAL	5,963.40	1,001.54	834.45	834.45	278.03

Observations. — Les salaires ont été relevés sur les livres du gérant. Le solde du compte des filets n'y est pas compris.

La chaloupe a travaillé dans des conditions médiocres.

Salaires journaliers : patron . . Fr. 2.74
1er pêcheur » 2.30
2e pêcheur » 2.30
mousse . » 0.76

HEYST.

XX. — Chaloupe plate avec treuil à vapeur

Décompte de pêche et salaires. **Tonnage net 18 35/100**

ANNÉES.	PRODUIT GÉNÉRAL. (1)	ARMATEUR.	CAPITAINE.	PART de chacun des trois matelots.	FILETS.	FRAIS DIVERS.
1904	8,326.70	2,223.20	1,246.00	1,000.00	1,032.60	824.90
1905	8,439.60	2,250.95	1,262.00	1,002.50	1,190.30	698.85
1906	8,345.50	2,419.80	1,250.00	1,001.70	1,087.70	582.90
1907	7,198.45	2,087.55	1,089.75	863.80	977.60	352.15
1908	7,693.00	2,307.90	1,153.95	923.15	622.45	839.25
1909	11,750.90	3,525.25	1,762.50	1,410.00	1,077.85	1,165.30
1910	6,361.40	1,908.40	954.20	763.35	740.00	468.75
1911-1912	7,743.85	2,323.15	1,161.55	929.25	872 45	398.95
TOTAL. . .	65,859.40	19,046.20	9,879.95	7,893.75	7,600.95	5,531.05

		Moyenne journalière.
Part de l'armateur	28 p. c.	—
Part du patron	16 »	3.66 fr.
Part du 1er pêcheur.	12 »	2.98 »
Part du 2e pêcheur	12 »	2.98 »
Part du 3e pêcheur	12 »	2.98 »
Frais d'exploitation communs .	20 »	
	100	

(1) Non compris la valeur du petit poisson et le *kordeelgeld* attribués à l'équipage et évalués à 100 francs par homme et par année.

Le tableau ci-dessus a été gracieusement fourni par l'armateur.

HEYST.

XXI. — Bateau à quille de 17 tonneaux de jauge, avec treuil à vapeur.

DATES.	PRODUIT BRUT (1)	RETENUES pour remorquage et grosses pertes.	PART de l'équipage.	PART de l'armement.	RÉSERVE pour frais de matériel et de ménage.	INDEMNITÉ spéciale du patron.
1911						
19 novembre.	387.60	20.60	179.83	110.10	66.06	11.01
3 décembre	311.60	11.60	147.00	90.00	54.00	9.00
17 »	254.29	10.29	119.56	73.20	43.92	7.32
1912						
7 janvier	343.33	23.33	156 80	96.00	57.60	9.60
21 »	268.40	—	131.38	80.71	48.27	8.04
4 février	185.45	—	90.81	55.70	33.38	5.56
18 »	264.20	28.00	115.71	70.86	42.51	7.12
3 mars	358.45	20.45	165.13	101.10	60.66	11.11
10 »	496.40	26.40	230.30	141.00	84.60	14.10
17 »	260.90	10.90	122.50	75.00	45.00	7.50
31 »	172.65	—	84.59	51.82	31.07	5.17
21 avril	121.10	30.10	44.58	27.31	16.38	2.73
5 mai	270.05	20.55	122.50	75.00	45.00	7.00
14 »	185.04	—	90.65	55.54	33.30	5.55
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
30 juin	[illegible]	[illegible]	[illegible]	53.12	31.86	5.31
14 juillet	185.77	8.75	86.75	108.00	64.80	10.80
28 »	370.27	10.27	176.40	61.20	36.72	6.12
11 août	214.57	10.57	99.96	73.50	44.10	7.35
25 »	255.45	10.45	120.05	93.00	55.80	9.30
3 septembre	320.00	10.00	151.90	69.30	41.58	6.93
22 »	231.80	0.80	113.19	66 00	39.60	6.60
6 octobre	234.60	14.60	107.80	45.00	27.00	4.50
20 »	159.60	9.60	73.50			
TOTAL. . .	6,609.17	294.91	3,093.47	1,894.46	1,136.41	189.92

				Par jour.	P. c.
Produit brut.	6,609.17				
Patron	1,073.96	plus	100 francs	fr. 3.21	17
Pêcheur	883.76	»	100 »	» 2 69	14
Pêcheur	883.76	»	100 »	» 2 69	14
Mousse.	441.91	»	100 »	» 1.48	7
Exploitation (*a*).	1,431.32				20
Armateur	1,894.46				28
				TOTAL. . .	100

(*a*) Frais communs d'exploitation :
Glace.
Charbon.
Transport.
Ménage.
Caisse maladie.
Pétrole.
Confection chalut.
Rôle d'équipage.
Paniers.
Eau.
Fil de chalut.

(1) Non compris la valeur du petit poisson et du « kordeelgeld » attribués exclusivement à l'équipage et montant à 100 francs par homme et par année. Les données du tableau ont été annotées sur les comptes originaux de pêche.

HEYST.

XXII. — **Bateau à quille de 22 tonneaux de jauge, avec treuil à vapeur.**

DATES.	PRODUIT BRUT (1).	REMORQUAGE et grosses pertes.	PART de l'équipage.	PART de l'armement.	RÉSERVE pour frais de matériel et de ménage.	RÉMUNÉRATION spéciale du patron.
1911						
19 novembre	467.40	48 00	205.80	126.00	75.00	12.60
3 décembre	330.20	—	161.79	99.08	59.43	9.90
17 »	584.81	50.81	261.66	160.20	96.12	16.02
1912						
7 janvier	176.80	—	86.27	53.26	31.95	5.32
21 »	451.59	26.59	208.25	127.50	76.50	12.75
4 février	—	—	—	—	—	—
18 »	631 58	31.58	294.00	180.00	108.00	18.00
3 mars	229.73	—	112.56	68.95	41.35	6.89
17 »	212.25	12.25	98.00	60.00	36.00	6.00
31 »	287.00	9.00	136.22	83.40	50.04	8.34
21 avril	226.95	6.95	107.80	66.00	39.60	6.60
5 mai	207 55	7.55	98.00	60.00	36.00	6.00
19 »	191.72	11.72	88.20	54.00	32.40	5.40
2 juin	369.25	9.25	176.40	108.00	64.80	10.80
16 »	144.75	4.75	68.60	42.00	25.20	4.20
28 »	200 00	—	98.00	60.00	36.00	6.00
11 août	362.75	12.75	171.50	105.00	63.00	10.50
25 »	288.35	18.65	132.00	81.00	48.60	8.10
8 septembre	235.25	35.25	98.00	60.00	36.00	6.00
22 »	286.45	36.45	122.50	75.00	45.00	7.50
6 octobre	183.05	13.05	83.30	51.00	30.60	5.10
20 »	238.37	38.37	98 00	60.00	36.00	6.00
31 »	260.25	52.55	101.74	62.35	37.38	6.23
	7,087.17	439 47	3,257.09	1,994.90	1,196.25	199.46

						Moyenne journalière.	P. c.
Produit brut	fr.	7,087.17					
Patron		1,130 04	+ 100	=	1,230.04	Fr. 3.37	16.0
1er pêcheur		930.61	+ 100	=	1,030.61	» 2.82	13.0
2e pêcheur		930.61	+ 100	=	1,030.61	» 2.82	13.0
Mousse		465.29	+ 100	=	565.29	» 1.54	6 1/2
Armateur		1,994.90	—		—	—	28.0
Prélèvement frais		1,635.72	—		—	—	23.0
							99 1/2

Frais imputables sur la réserve :

Charbon.
Glace.
Transports.
Ménage.
Cause maladie.
Repas-chaluts.
Chaluts-cordages.
Forgeron.
Avaries.

(1) Non compris le poisson de partage et le « kordeelgeld » attribués à l'équipage. Les données du tableau ont été annotées sur les comptes originaux de pêche.

HEYST

XXIII. — Chaloupe à moteur (force 40/45 H. P.)

Tonnage : 13 tonneaux.

Exercice.	Total.	Armateur.	Capitaine.	Chacun des trois matelots.	Frais.	Filet.
1911-12	21,927.80	8,758.45	2,846.80	1,980.85	3,000	1,380
		40 p.c.	13 p.c.	9 p.c.	20 p.c.	

Moyenne journalière :

Patron : fr. 7.19 ; chacun des trois pêcheurs : fr. 5.42.

Chaloupe à moteur (force 16 H. P.)

Tonnage : 10 tonneaux.

Année.	Produit brut.	Armateur.	Capitaine.	Frais (pétrole compris).	Chaluts.	Chacun des trois matelots.
1909	17,795.20	7,018.10	2,491.30	1,450	1,497.30	1,779.50
		40 p.c.	14 p.c.	16 p.c.		10 p.c.
1910	18,580.60	7,432.25	2,601.30	1,683	1,289.90	1,858.05
		40 p.c.	14 p.c.	16 p.c.		10 p.c.

Moyenne journalière :

Patron : fr. 7.12 ; chaque matelot : fr. 5 09.

N. B. — Ce qui frappe à l'examen de ces chiffres, c'est la somme des salaires réalisés par le matelot à bord des chaloupes à moteur. Cette somme est considérablement plus élevée que les salaires des matelots des chaloupes à donkey et toutes autres.

Toutefois, le recul manque pour établir une ligne définitive.

Les chiffres ont été gracieusement fournis par l'armateur.

LA PANNE.

XXIV. — *Salaires payés à un pêcheur pannois embarqué à bord d'une chaloupe de 25 tonneaux, munie d'un haleur technique.*

1909-1910.

8	mars	19.30	
20	»	45.25	
29	»	32.00	
12	juin	45.50	
21	»	18.30	
4	juillet	70.00	
24	»	88.00	
1	août	19.60	
15	»	44.00	
22	»	8.50	
1	septembre	38.00	
8	»	28.30	
18	»	33.00	
1	octobre	50.00	
8	»	18.00	
15	»	28.00	
22	»	23.25	
30	»	11.70	
7	novembre	12.00	
14	»	20.00	
18	»	17.80	
22	»	23.25	
4	décembre	34.50	
11	»	75.00	
19	»	31.00	
24	»	11.00	
	Janvier	15.00	
	Février	32.00	
6	mars	36.00	
13	»	20.80	
19	»	13.50	
26	»	20.50	
3	avril	2.70	
10	»	19.25	
23	»	58.50	
1	mai	19.50	
	Total. . fr.	1,083.00	

Note. — Ce chiffre représente le résultat d'une année *ordinaire* moyenne, plutôt bonne.

Au contraire, l'année 1910-1911 fut, comme on le verra ci-dessous, *exceptionnellement bonne*, la saison harenguière ayant été très favorable.

1910-1911.

8	mai	25.00	
15	»	12.50	
22	»	6.75	
30	»	50.70	
12	juin	21.50	
26	»	100.00	
16	juillet	71.50	
7	août	36.50	
14	»	28.85	
28	»	70.00	
4	septembre	23.00	
19	»	60.00	
26	»	10.00	
8	octobre	19.50	
15	»	14.30	
30	»	78.50	
24	juillet	12.50	
28	novembre	31.70	
12	novembre	53.40	
4	décembre	27.00	
9	»	30.50	
24	»	70.00	
10	janvier	65.00	
16	»	265.00	
30	»	52.00	
5	février	39.65	
8	»	56.40	
	Marée	18.00	
	Pourboire	1.00	
12	mars	63.05	
20	»	40.00	
25	»	24.50	
1	avril	14.85	
9	»	47.70	
17	»	19.00	
29	»	61.00	
	Total. . fr.	1,620.85	

C'est un des plus hauts chiffres qui aient été atteints pendant l'année 1910-1911. La chaloupe en question enregistra un total de prises d'une valeur nette de 12,461 francs, chiffre qui ne fut dépassé que par une seule chaloupe de toute la flottille de La Panne. Généralement, c'est la saison harenguière qui fait qu'une année soit excellente ou médiocre.

OSTENDE. — Pêche aux crevettes.

XXV. — Petite chaloupe. Tonnage légal : 8 1/2 tonneaux.

PÉRIODE CONSIDÉRÉE 1911-1912.	NOMBRE de kilogrammes.	PRIX PAYÉ par kilogr.	RENDEMENT brut.	RÉPARTITION DU PRODUIT BRUT.			
				Propriétaire 27 p. c.	Patron 28 p. c.	1er pêcheur 25 p. c.	2e pêcheur 20 p. c.
Août	1,533	0.40	613.20	165 57	171.69	153.30	122.64
Septembre	1,353	0 35	473.55	127 85	132.60	118.38	94.72
Octobre	654	0.35	353.90 (a)	96.10	99.65	88.97	71.18
Novembre	897	0.45	403.65	108 98	113.02	100.92	80.73
Décembre	1,333	0.50	666 50	179 95	186.62	166.63	133.30
Janvier	893	0.50	576.12 (b)	155.55	161 32	144.03	115.22
Février	715	0.50	452.10 (c)	122.06	126.58	113.03	90 43
Mars	796	0.40	371 40 (d)	100 27	104.00	92.85	74.28
Avril (jusqu'au 15)	472	0.40	273.80 (e)	74.46	77 24	68.96	55.16
TOTAL	8,646		4,188.22	1,130.79	1,172.70	1,047.07	837.66

(a) Y compris 127 francs de poisson vendu à la minque. — (b) Y compris fr. 129.62 de hareng vide. — (c) Y compris 94 francs e hareng vide. — (d) Y compris 48 francs de poisson frais. — (e) Y compris 87 francs de poisson frais.

Observations. — Les éléments du tableau ont été relevés sur les livres de l'armateur, expéditeur de crevettes. Le bateau dont il s'agit est commandé par son fils. Le poisson vendu au quai n'a pu être compris dans les calculs. Les gains, étant calculés sur le rendement brut, dépassent la réalité, mais l'écart est peu considérable. Les frais sont minimes en ce qui concerne les patrons et pêcheurs.

Gains journaliers : patron fr. 4 52
1er pêcheur » 4.04
2e pêcheur » 3.23

OSTENDE. — Pêche aux crevettes.

XXVI. — Petite chaloupe. Tonnage légal : 7 3/4 tonneaux.

PÉRIODE CONSIDÉRÉE 1911.	KILOGRAMMES.	PRIX par KILOGRAMME.	PRODUIT BRUT.	PATRON PROPRIÉTAIRE 60 p. c.	PÊCHEUR 30 p. c.	MOUSSE 10 p. c.
Août	1,374	0.40	549.60	329.76	164 88	54.96
Septembre	1,046	0.35	366.10	219.66	109.83	36.61
Octobre	820	0.35	287.00	172.20	86.10	28.70
Novembre	630	0.45	271.35	162.81	81.40	27.14
TOTAL	3,870		1,474.05	884.43	442.21	147.41

Observations. — Les éléments du tableau ont été relevés sur les livres de l'expéditeur auquel la pêche a été livrée. Le poisson vendu au quai n'a pu être compris dans les calculs.

Les gains, étant calculés sur le rendement brut, dépassent la réalité, mais l'écart n'est guère sensible, les retenues étant minimes en ce qui concerne les patrons et pêcheurs.

Gains journaliers : patron propriétaire fr. 7.24
pêcheur . . . . » 3.62
mousse . . . . » 1.21

OSTENDE. — Pêche aux crevettes.

XXVII. — Petite chaloupe. Tonnage légal : 10 1/3 tonneaux.

Temps d'observation.	Rendement en kilogr.	Prix par kilogr.	Produit brut.	Mousse.	Patron.	Pêcheur.
1912.						
Février (à partir du 15) .	318	0.50	159.00	7.50	75.75	75.75
Mars	879	0.40	397.10	15.00	191.05	191.05
Avril (jusqu'au 15) . . .	464	0.40	212.60	7.50	102.55	102.55
			768.70			

Salaire journalier de chacun des deux pêcheurs 6 fr. Il s'agit du revenu brut. Les frais sont peu importants. Les éléments du tableau ont été relevés sur les livres de l'expéditeur, auquel la pêche a été régulièrement livrée. Le poisson vendu au quai n'a pu être compris dans les calculs. L'embarcation était montée par deux frères co-propriétaires et par un petit mousse payé à raison de 15 francs par mois.

XXVIII. — Canot.

Temps d'observation.	Nombre de kilogr.	Prix unitaire.	Produit brut.	1er pêcheur.	2e pêcheur.	Moyenne journalière.
1911.						
Août	858	0.40	343.20	171.60	171.60	5.53
Septembre	752	0.35	263.20	132.60	132.60	4.42
Octobre.	661	0.35	231.35	115.67	115.67	3.73
Novembre	514	0.45	231.30	115.65	115.65	3.85
Décembre.	esprot.	—	—	—	—	—
1912.						
Janvier.	esprot.	—	—	—	—	—
Février (à partir du 12). .	109	0.50	55.00	27.50	27.50	3.44
Mars	437	0.40	174.80	87.40	87.40	2.82
Avril (jusqu'au 15) . . .	317	0.40	145.80	72.90	72.90	4.83

L'embarcation appartient à deux pêcheurs associés. Les éléments du tableau ont été relevés sur les livres de l'expéditeur, auquel la pêche a été livrée régulièrement. Le petit poisson vendu au quai n'a pu être compris dans les calculs. Il s'agit du produit brut ; mais les frais sont peu considérables.

OSTENDE. — Pêche aux crevettes.

XXIX. — Canot, monté par un seul pêcheur

Temps d'observation 1911.	Produit brut.	Gain brut journalier.
Août	170.50	5.66
Septembre	131.60	4.38
Octobre	105.10	3.40
Novembre	50.50	1.68 (*)

(*) Sans compter le produit de la pêche à l'esprot.

Il s'agit du produit brut; les chiffres ont été relevés sur les livres de l'expéditeur, auquel la pêche a été livrée régulièrement.

XXX. — Canot.

Temps d'observation 1911.	Produit brut.	Gain brut journalier.
Août	211.10	6.81
Septembre	191.15	6.37
Octobre (jusqu'au 15)	33.85	2.27

L'embarcation est montée par un pêcheur accompagné de son fils, âgé de 14 ans.

Les chiffres ont été relevés sur les livres de l'expéditeur auquel la pêche a été livrée régulièrement.

OSTENDE — Pêche au hareng vide.

XXXI. — Petites chaloupes.

DATES.	NOMBRE EN KILOGRAMMES	PRIX PAR 100 K°.	PRODUITS.	MODE DE RÉPARTITION.	PART.	MOYENNE JOURNALIÈRE.
6 janvier	1,750	20.75	363.10	Bateau . . . 44 p. c.	641.48	—
9 »	1,470	11.75	172.70	Patron . . 30 »	437.38	10.93
20 »	370	17.50	64.75	Pêcheur . . 20 »	291.58	7.28
27 »	6,600	8 50	561.00	Mousse . . . 6 »	87.48	2 18
3 février	2,000	8.25	165.00	—	—	—
9 »	2,250	9.25	208.10	—	—	—
			1,534.65 — 5 p.c.	TOTAL. . .	1,457.92	

XXXII.

7 janvier	4,800	12 00	576.00	Bateau . . . 24 p. c.	486.48	—
10 »	2,080	13.75	286.00	Patron . . . 25 »	506.75	12 06
16 »	1,575	15.75	248.06	Pêcheur . . 17 »	344.59	8.20
23 »	567 420	16.50 13.75	93.55 57.75	Pêcheur . . 17 »	344.59	8.20
30 »	2,835	10.25	292 63	Pêcheur . . 17 »	344.59	8.20
5 février	2,620	8.50	222.70	—	—	—
11 »	3,400	10.50	357.00	—	—	—
			[illegible]	[illegible]	[illegible]	

XXXIII.

9 janvier	3,475	12.00	417.00	Bateau . . . 30 p. c.	581.64	—
11 »	2,930	22.00	644.60	Patron . . . 30 »	581.64	13.52
24 »	870	16.00	139.20	Pêcheur . . 20 »	387.76	9.01
3 février	2,780	8.25	229.35	Mousse . . . 10 »	193.88	4.50
5 »	4,900	8.00	392.00	Mousse . . . 10 »	193.88	4.50
12 »	3,240	6.75	218.70	—	—	—
			2,040.85 — 5 p.c.	TOTAL. . .	1,938.80	

XXXIV.

7 janvier	930	12.00	111.60	Bateau . . . 12 p. c.	272.55	—
15 »	5,865	23.50	1,378.25	Patron . . 30 »	681.36	16.22
19 »	665	15.50	103.05	Pêcheur . . 22 »	499.67	11.89
28 »	2,430	8.50	206.55	Pêcheur . . 18 »	408.82	9.23
3 février	1,960	7.50	147.00	Mousse . . . 15 »	340.68	8.11
7 »	590	8.75	51.60	Mousse . . . 3 »	68.14	1.62
11 »	3,740	10.50	392.70	(2 membres même famille)	—	—
			2,390.75 — 5 p.c.	TOTAL. . .	2,271.22	

Observations. — Les données des tableaux XXXI à XXXIV inclusivement ont été relevées sur les livres de la minque d'Ostende et les conditions de répartition sur les copies des rôles d'équipage. Le produit brut de la vente a été diminué de 5 p. c., représentant très approximativement les frais communs.

BLANKENBERGHE.

XXXV. — Bateau à crevettes sans treuil à vapeur. Tonnage : 7 66/100 tonnes.

DATES.	RENDEMENT BRUT.	PATRON 23 p. c.	1er MATELOT 20 p. c.	2e MATELOT 20 p. c.
1911				
11 mars	78.50	16.20	14.80	14.80
15 »	62.50	13.40	11.70	11.70
1 avril	54.50	11.50	10.00	10.00
15 »	106 00	23.00	20.00	20.00
29 »	117.50	25.30	23.10	23.10
13 mai	142.80	31.15	27.15	27.15
27 »	188.60	41.40	36.00	36.00
10 juin	190.00	41.60	36.00	36.00
	106.70 (*a*)	24.79 (*b*)	24.79	24.79
24 »	76.80	16.30	14.20	14.20
8 juillet	249.80	55.10	47.90	47.90
22 »	193.80	42.40	36.90	36.90
5 août	305.00	68.10	59.20	59.20
19 »	144.00	32.30	28.00	28.00
2 septembre	—	—	—	—
16 »	201.00	43.70	38.00	38.00
	191.70 (*a*)	44.75 (*b*)	44.75	44.75
30 »	77.40	16.50	14.40	14.40
15 octobre	143.50	31.30	27.30	27.30
TOTAUX. . .	2,630.10	578.79	514.19	514.19

(*a*) Poisson. — (*b*) Partage par tête.

Observations. — Les parts sont calculées sur le produit brut, après défalcation des frais de charbon et de sel. Tous les autres frais sont pour compte de l'armateur. Les données du tableau ont été relevées sur les livres de l'armateur et du gérant. La chaloupe a assez bien travaillé. Nombre de jours compris dans la période d'observation : 218. Gain journalier du patron : fr. 2.65. Gain journalier de chacun des deux pêcheurs : fr. 2.36.

BLANKENBERGHE.

XXXVI. — Bateau à crevettes, sans treuil à vapeur. Tonnage légal : 11 13/100 tonnes.

DATES.	RENDEMENT BRUT.	PART DU PATRON 23 p. c.	PART DU 1er MATELOT 20 p. c.	PART DU 2e MATELOT 20 p. c.
1911				
11 mars	59.00	12.70	11.10	11.10
25 »	81.00	17.80	15.50	15.50
1 avril	59.60	13.00	11.30	11.30
15 »	43.50	9.70	8.45	8.45
29 »	132.50	28.75	25.00	25.00
13 mai	113.75	25.15	21.90	21.90
27 »	228.55	51.35	44.70	44.70
10 juin	113.40	24 40	21.20	21.20
24 »	151.60	33.80	29.40	29.40
	215.50 (*a*)	50.71 (*b*)	50.71	50.71
8 juillet	115.50	25.30	22.00	22.00
22 »	261.50	58.85	51.20	51.20
5 août	156.40	34.95	30.40	30.40
19 »	413.92	92.00	80.00	80.00
2 septembre	293.60	64 85	56.40	56.40
16 »	229.80	51.75	45.00	45.00
	231.00 (*a*)	44.29 (*b*)	44.29	44.29
30 »	153.50	35.30	30.70	30 70
15 octobre	192.40	42.35	36.85	36.85
TOTAUX . .	3,246.02	717.00	636.10	636.10

(*a*) Poisson. — (*b*) Partage par tête.

Observations. — Les parts sont calculées sur le produit brut après défalcation des frais de charbon et de sel; tous les autres frais sont pour compte de l'armateur. Les données du tableau ont été relevées sur les livres de l'armateur et du gérant. La chaloupe a bien travaillé. Nombre de jours compris dans la période d'observation : 218; gain journalier du patron : fr. 3.28; gain journalier de chacun des deux pêcheurs : fr. 2.91.

HEYST. — Pêche aux crevettes.

XXXVII. — **Bateau plat sans cabestan à vapeur.** **Tonnage 7 55/100 tonnes.**

Années.	Produit brut.	Part armateur.	Part du patron.	Part des matelots.	Filets.	Frais. Charbons, sel, ménage, etc.
1903	6,304.70	1,324.00	1,233.75	1,044.60	630.45	380.00
1904	4,833.00	960.00	918.27	773.28	483.30	257.00
1905	4,286.45	856.00	858.00	728.65	428.65	264.00
1906	5,561.00	1,112.00	1,060.00	890.00	556.00	343.00
1907	6,173.75	1,225.00	1,183.00	1,002.00	617.35	363.00
1908	6,029.75	1,205.80	1,065.00	983.00	602.90	372.00
1909	5,622.85	1,125.00	1,068.00	900.00	562.00	375.00
1910	6,668.90	1,335.00	1,267.00	1,067.05	666.00	383.00
1911	5,022.00	1,004.00	950.00	800.00	502.00	358.00
1912	5,380.00	1,086.00	1,041.00	856.00	538.00	390.00
			10,614.02	9,044.58		

Gain moyen :

	Par année.	Par jour.
Au patron. . . . .fr.	1,061.40 + 100 = 1,161.40	3.18
De chaque pêcheur. .	904.45 + 100 = 1,004.45	2.75

CHAPITRE VII.

La vie à bord.

Elle est rude, elle est triste, elle est mouvementée !...

C'est la lutte âpre et incessante contre l'océan rebelle et sournois, gardien farouche de ses richesses.

C'est la lutte contre les forces aveugles et brutales des éléments déchaînés, lutte contre l'abîme et le mystère, le grand jeu tragique du vent et des courants, la brume, le gel, la neige, la bourrasque et la tempête !

C'est la lutte contre l'accident, la maladie, la mort..., spectres invisibles et toujours présents.

Combat inégal où plus d'un succombe, et que seuls sont capables d'affronter des hommes au tempérament robuste, unissant le courage au sang-froid, familiarisés dès leur jeune âge avec les choses de la mer, entraînés par une discipline sévère, possédant assez de force morale et de vigueur physique pour supporter d'une âme égale les coups du sort et les fatalités du destin !..

Quel que soit le nombre d'hommes d'équipage, la grandeur des chaloupes, leur mode de propulsion ou le genre de pêche auquel elle se livre — esprot, hareng ou divers — la vie à bord

est mue, réglée et conditionnée par un seul et même facteur : les nécessités de la pêche.

Ce serait donc, on le voit, une singulière erreur que de vouloir considérer et apprécier la vie à bord en prenant pour point de départ l'organisation du travail dans les entreprises terriennes. Ce sont des domaines distincts, entre lesquels aucune assimilation n'est possible et qui possèdent chacun un statut légal approprié.

Alors que dans les industries terriennes les heures de travail et de repos alternent suivant un rythme prévu et régulier, dans l'industrie de la pêche maritime, les heures de travail et de repos, leur fréquence et leur durée, la nature des occupations dépendent essentiellement des contingences de la pêche, des vicissitudes de l'heure, du temps et du lieu.

Il n'entre pas dans nos intentions de nous livrer, dans ce chapitre, à une description détaillée des opérations de bord dans les différents genres de pêche. Ce serait là un travail fastidieux, une source d'inévitables redites.

Sans doute chaque genre de pêche et de chaloupes comporte des particularités, mais comme celles-ci affectent plus spécialement la nature des engins employés et la durée des voyages, que la vie à bord proprement dite, nous n'avons pas à nous en préoccuper outre mesure.

Pour fixer les idées, nous nous arrêterons donc à un type de bateaux — le plus moderne — et à un genre de pêche — le plus commun. Ce type et ce genre se trouvent réalisés dans le chalutier à vapeur d'Ostende, l'outil de pêche de l'avenir, depuis longtemps en usage dans les pays du Nord et malheureusement encore trop peu répandu chez nous. La vie à bord d'un de ces bateaux apparaîtra ainsi comme une sorte d'illustration et de reproduction agrandie de ce qui se passe à bord des autres chaloupes de pêche.

* * *

On sait que l'emploi de la vapeur comme moyen de propulsion du bateau-pêcheur, en introduisant dans la pêche maritime des procédés de travail nouveaux, a considérablement étendu l'aire de poursuite du poisson et suscité l'exploration et l'exploitation de nouvelles pêcheries, notamment dans le canal Saint-Georges, la mer d'Irlande et le Nord de l'Ecosse, l'Islande ainsi que les côtes espagnoles et portugaises.

Tandis que les voyages de pêche dans la mer d'Irlande durent habituellement de dix à quatorze jours, ce sont des expéditions de quinze jours à trois semaines que réclame la pêche en Islande et sur les côtes ibériques ou marocaines.

Les vapeurs belges qui s'adonnent à ces pêches, de tonnage assez dissemblable — de 40 à 100 tonnes et plus — ont une longueur moyenne de 105 à 125 pieds anglais sur une largeur de 21 et une profondeur de 11 à 12 pieds.

Leur équipage se compose ordinairement de 11 hommes : le capitaine, un second, un mécanicien, deux chauffeurs, quatre matelots et deux mousses.

Le capitaine est rémunéré au prorata du produit de la pêche, 5 p. c. Le second et le machiniste touchent respectivement 100 et 200 francs par mois plus 1 p. c. sur le produit de la pêche. Les gages des chauffeurs sont légèrement supérieurs à ceux des matelots : 135 francs contre 125 francs. Le salaire des mousses est de 30 à 50 francs suivant leur âge et leurs capacités.

Successivement avant l'heure fixée par le capitaine pour le départ du vapeur — que ce soit le jour ou la nuit — tous les hommes ont rejoint le bord, emportant des provisions de voyage : un peu de beurre, des œufs, du saindoux, de la viande fraîche, du pain, des pommes de terre, du lard, ensemble pour une valeur de 12 à 15 francs.

Un coup de sifflet dans la nuit... on démarre. Ce sont ensuite les formalités de l'éclusage.

Bientôt le chenal est franchi et de la côte, l'équipage n'aperçoit plus qu'un scintillement de lumières clignotantes qui ne tardent pas à s'évanouir dans la brume et dans la nuit!

Voici maintenant le bateau voguant en haute mer et se hâtant de toute la vitesse de ses machines à triple expansion et de ses voiles carguées vers le champ de ses opérations.

Voyage monotone. Les jours succèdent aux jours dans l'esseulement et la lenteur désespérante des heures silencieuses. De temps en temps apparaissent dans les lointains vaporeux la silhouette empanachée d'un steamer ou la haute et imposante mâture d'un voilier. Pendant deux, trois ou quatre jours, on n'entendra que la rumeur sourde de l'océan battant de ses houles les flancs du navire et le bruit sinistre du vent dans les agrès, parmi le halètement régulier et formidable des machines. Heures d'attente. C'est la trêve avant l'action, la période de préparation avant les grandes manœuvres de la pêche.

A bord, c'est la vie calme. Pendant tout le voyage, le soin des feux et la conduite des machines sont assurés par deux équipes se relayant de six en six heures. Le premier chauffeur fait le quart de minuit à 6 heures du matin et de midi à 6 heures du soir. Il est remplacé par le mécanicien et le second chauffeur de 6 heures du matin à midi et de 6 heures du soir à minuit. Le chauffeur entretient les feux, enlève les cendres, amène le charbon. Le mécanicien surveille les machines. Ces deux bordées de quart semblent imposer aux hommes un travail excessif, qu'il y aurait lieu de faire réduire.

Tant à l'aller qu'au retour, deux équipes formées chacune d'une moitié de l'équipage montent la garde de trois en trois heures. La première équipe est composée du second et de deux matelots; la seconde de deux matelots et du capitaine. Un des hommes se tient sur le pont, un autre occupe avec le pilote le poste d'observation, inspectant et surveillant l'horizon.

Pendant le jour, la fraction disponible de l'équipage s'occupe

des travaux de matelotage et des besognes préparatoires à la pêche.

Le matériel et les engins de pêche, chaluts, cordages, machines, cales font l'objet d'un examen attentif, suivi, le cas échéant, d'arrangements ou de réparations, afin que tout se trouve en état et prêt pour le moment où le bateau ayant atteint les parages fixés, le capitaine jugera l'endroit opportun pour commencer la pêche.

A partir de ce moment la vie à bord va changer totalement pendant les huit à quatorze jours que va durer la pêche.

Au signal donné par le capitaine pour la pose ou la relève du chalut, les hommes accourent sur le pont pour coopérer à la manœuvre.

Il y a quelque vingt ans le vapeur employait un chalut semblable à celui en usage sur les chaloupes à voiles. C'était le chalut à gaule dans lequel l'ouverture du filet est maintenue béante par un gros espar garni de patins à ses deux extrémités. Il a été remplacé sur les vapeurs par l'ottertrawl dans lequel on a substitué à la gaule deux boards ou plateaux, en bois massif d'orme ou de sapin, soutenus par une forte armature métallique. Quatre chaînes partant de la face interne du plateau se réunissent à un anneau central rattaché d'autre part à un câble de chalut en acier. A l'une des extrémités de chaque board sont fixées des attaches dans lesquelles s'ajustent la ligne de tête ainsi que le bourrelet du chalut.

Plus large que le chalut à gaule, l'ottertrawl procure aussi un rendement meilleur. Allégé par les plateaux, le filet quitte plus facilement le fond et suivant la rapidité de la traction à laquelle il est soumis prend surtout du poisson rond ou du poisson plat.

L'ottertrawl est lancé au vent pour empêcher que par suite de la dérive, le câble du chalut ne s'engage dans l'hélice.

Pour mouiller le filet, on relie les deux câbles du chalut aux

plateaux en les faisant passer sur un système de poulies fixées au pont et à des potences rivées au bordage de chaque côté du bâtiment.

Les plateaux sont hissés à l'aide du treuil et le filet est jeté par-dessus bord. Les câbles du chalut d'une longueur de plusieurs centaines de brasses, enroulés sur les treuils sont dévidés pendant que le filet s'étale et s'écarte du vapeur marchant à pleine vitesse : *full speed*.

Lorsque la longueur du câble atteint trois fois la profondeur du fond exploré, le treuil est arrêté; puis au moyen d'un cordage ou d'une chaine de retenue les câbles sont assujettis à l'arrière du bateau de manière à tirer le filet à la remorque...

Il reste maintenant deux hommes sur le pont, l'un à la barre, l'autre en vigie. Quand le bateau est au chalut, le quart est fait par des équipes de deux hommes se relevant de deux en deux heures, à tour de rôle. Mais les heures de quart ou de faction sont des plus irrégulières. Il n'est pas de règle absolue qui préside à leur répartition. C'est le capitaine qui en décide suivant les possibilités du service et les nécessités de la pêche. Habituellement il y a un quart dans le courant de l'après-midi. Ce sont deux heures pendant lesquelles les autres hommes de l'équipage prennent un peu de repos. Après le repas du soir, une nouvelle faction commence pour la nuit. Elle finit aux premières heures du jour. Dans l'avant-midi, il n'y a jamais de quart sinon dans des cas exceptionnels comme par exemple lorsque le travail auquel l'équipage a été astreint pendant la nuit précédente a été particulièrement long et pénible. Aussi longtemps qu'il y a du travail sur le pont il n'est pas question de quart.

A bord des voiliers le quart est de quatre ou de deux heures. Deux hommes sont à la barre et un troisième en vigie. Quand le bateau est au chalut un homme se tient à la barre et un autre en vigie.

La durée des traînes est essentiellement variable; elle est de trois, quatre ou cinq heures suivant la nature des fonds et l'importance des captures. Lorsque l'endroit est très poissonneux on renouvelle la traîne aussi souvent que possible. Il arrive en Islande que l'engin soit retiré toutes les heures.

A l'ordre donné, par le capitaine, de haler le chalut, les matelots vont chausser leurs grandes bottes de cuir bouilli ou leurs sabots bottés, ils revêtent leur longue veste de toile goudronnée et pour se protéger le chef contre la pluie, la neige et les embruns, ils se coiffent d'un casque imperméable s'allongeant à l'arrière en forme de couvre-nuque. De la cabine du pilote le capitaine envoie ses commandements au machiniste : *half speed* et le navire ralentit sa marche pendant que les câbles ruisselants attachés au chalut s'enroulent sur le treuil. A un certain moment le bateau stoppe et le treuil toujours tournant arrive enfin au bout de son câble que l'un des matelots love dans la cale. Lorsque le filet se montre à fleur d'eau il est saisi à l'aide d'un cordage et hissé contre le flanc du navire.

Tout l'équipage, aligné sur un rang le long de la lisse, agrippe alors le filet des deux mains. Les dos se courbent, les doigts noueux et crevassés s'accrochent aux mailles du filet et de saccade en saccade, muscles tendus et faces crispées, ahanant sous l'effort, les hommes arrachent à la mer, lentement, pouce par pouce, l'énorme et lourde masse.

A bord des plus petites embarcations, le halage du chalut se fait entièrement à la main; l'on comprend sans peine à quel travail de forçats doivent se livrer ceux qui sont chargés d'amener à bord cette énorme masse réticulaire, allongée sous l'eau à une profondeur de plusieurs dizaines de brasses. Sur les chaloupes à plus grand tonnage, cette opération est allégée par le « donkey », petite machine à vapeur dont l'emploi tend à se généraliser.

La poche du filet est entourée d'un cableau formant un nœud

coulant; le cableau est passé sur une poulie puis enroulé sur le cabestan qui achève d'enlever le filet un instant balancé en l'air par le roulis. Le patron dénoue la corde fermant la coulisse du fond et brusquement le torrent étincelant des poissons capturés s'écroule sur le pont, en donnant de grands coups de queue : cabillauds, aiglefins, rougets, soles, raies, limandes, plies, turbots, grondins, roussettes, maquereaux, lingues, colins, dorées, baudroies, grouillent confondus sur les planches visqueuses parmi les algues et les coquillages.

Mais il s'en faut, hélas! que tous les coups de filet soient également productifs.

Le filet vidé est minutieusement inspecté et si tout va bien, rejeté, tandis que le moteur mis en marche, fait reprendre au bateau son interminable et capricieuse remorque.

Il s'agit maintenant de trier, de nettoyer et de ranger le poisson à fond de cale. Chacun est à l'ouvrage. Suivant leur espèce et leur grosseur, les poissons, après avoir été lavés, sont rangés dans des paniers différents puis descendus dans la chambre à poisson où ils sont mis dans la glace par le second. Les plus gros sont vidés pour mieux en assurer la conservation. Des baudroies (*rogg-fretters*) à la tête énorme et répugnante, on ne conserve que la queue. Quant aux milandres (*hayen*) qui se rencontrent souvent fort nombreux dans les fonds rocheux des côtes d'Angleterre et d'Irlande, ils sont éventrés, séchés dans la chaufferie et vendus avec les foies qui en proviennent au profit de l'équipage à qui ils procurent un bénéfice de 5 à 10 francs par homme et par voyage. Une autre source de bénéfice est procurée par la vente du petit poisson qui autrefois était détourné par les pêcheurs et vendu par eux à leur profit. Actuellement l'armement alloue une gratification de 30 francs ou plus représentant la part de l'équipage dans la vente du petit poisson.

Après que les déchets : coquillages, mollusques, débris de

poissons, crabes, pierrailles, ont été jetés par-dessus bord, le pont est lavé à grande eau et chacun reprend son poste...

Le soir tombe; un pâle et anémique soleil d'hiver descend au ras de l'horizon, allumant de lueurs fugitives le jeu mouvant des vagues houleuses aigrettées d'écume.

Autour du bateau tournoient des bandes de mouettes querelleuses et pépiantes, se disputant le fretin et les issues jetés à la mer, avec les grisards au bec crochu et les goëlands voraces. Du fond de l'horizon accourent d'un vol majestueux les grands fous de bassan, aux larges ailes blanches teintées de noir aux extrémités. Ils suivent le cou tendu le sillage du bateau et planent, scrutant d'un œil aigu les profondeurs de l'onde grise; une proie s'offre, aussitôt ils s'immobilisent, se renversent brusquement et serrant les ailes contre le corps, le cou raidi, le bec en avant, ils se laissent tomber et plongent avec la rapidité d'une flèche, dans l'eau profonde. Quelques secondes se passent; ils reparaissent à la surface tenant dans leur bec un grand poisson qu'ils avalent gloutonnement...

Maintenant, la nuit est venue. Dehors c'est l'immensité noire et morne, vertigineusement en mouvement; c'est la mer nocturne, mystérieuse et mobile, semblable à un champ mou, sans bornes, aride et toujours labouré par la mort invisible...

Pendant que la vigie et le pilote montent la garde, les autres hommes prennent un repos hâtif.

Le poste situé à l'arrière sert au second, au mécanicien et à deux matelots. On y accède par un escalier presque vertical qui conduit dans un local semi circulaire servant de salle à manger. Sur le pourtour sont installées des couchettes en forme d'armoires basses s'ouvrant et se fermant par une cloison glissant dans une rainure. Un matelas durci et une paire de couvertures de laine en composent l'ameublement. L'installation pour être rudimentaire n'en est pas moins un modèle du

genre si on la compare à celle de certains voiliers et chalutiers de moindre tonnage.

Le reste de l'équipage loge à l'avant du bateau. Le poste s'aère par un capot à claire-voie. Il affecte la forme d'un triangle aux ailes arrondies le long desquelles sont disposées des couchettes. Çà et là des bottes, des chaussures, des cirés, des vêtements. Quelques gros bas de laine rouge sèchent le long du poêle. Il sent dans ce réduit le tabac, le pétrole, le goudron et l'eau salée.

Mais il n'est point à bord de repos absolu pour les pêcheurs, car l'imprévu est de tous les instants.

Alerte! Le câble de remorque a grincé. En traînant sur le fond le chalut s'est accroché dans une épave ou dans les roches sous-marines. Une sonnerie retentit : la machine stoppe. Des pas précipités résonnent, tandis qu'aux postes se répète l'appel « *winden* ».

En un instant tout l'équipage est sur pied, car le pêcheur, comme un soldat qui est toujours sous les armes, dort tout habillé.

Brusquement tirés de leur tiède couche, les hommes apparaissent sur le pont, chancelants, les yeux encore gonflés de sommeil. Mais l'air froid du large a tôt fait de les secouer et de les mettre en action. Vite il faut haler le chalut, relever ses déchirures et si elles ne sont ni trop nombreuses, ni trop graves, les réparer à l'instant.

En cas de perte, de destruction partielle du filet ou d'avaries de nature à entraîner des réparations assez longues pouvant même durer plusieurs heures, on a recours au second filet disposé au bord opposé du bateau, de manière à ne pas devoir interrompre la pêche.

Lorsqu'enfin après de nombreux efforts le chalut de rechange a été mis à l'eau, il faut empiécer et mailler les blessures béantes de l'engin. Quelle que soit l'heure, quelque temps qu'il fasse,

sans abri, sur le pont, pendant des heures, dans la brume et dans la nuit, dans le vent et la rafale qui jette des paquets d'embrun s'abattant en pluie glacée sur le gaillard d'avant, dans la neige et la pluie, dans la bise coupante et dans le gel dont la morsure fait saigner les plaies toujours vives de leurs mains crevassées et rougées par l'eau de mer, stoïques et résignés, les pêcheurs font glisser les navettes que des mousses garnissent, entre leurs doigts gourds, et maille par maille, pièce par pièce, s'acharnent sur la lourde masse.

Quand la tâche sera achevée, peut-être le moment sera-t-il venu de relever l'autre chalut — qu'importe! Le pêcheur ne se plaint, ni ne murmure. Il brave le sort et dompte la fatigue. Il attendra vingt-quatre heures, trente-six heures, davantage, s'il le faut avant de prendre un court et hâtif repos. Et si pour quelque cause un homme est mis hors service, les autres membres de l'équipage seront tenus d'effectuer son travail sans avoir droit de ce chef à aucune rétribution spéciale.

En général, le marin dort peu; le travail et les aléas de la pêche lui font une existence laborieuse et précaire pleine d'incertitude et de dangers, hasardeuse et rude.

Depuis le moment où pour la première fois le chalut est jeté à l'eau jusqu'au dernier coup de filet avant le retour, il n'y a plus qu'une chose qui existe et qui compte : la pêche. Sommeil, distraction, repos, tout est sacrifié à ses exigences et à ses caprices. Le jour et la nuit perdent toute signification. De l'aube au soir et du soir à l'aube, que midi rayonne ou que minuit épande sa clarté lunaire sur les flots qui dansent, à bord c'est toujours la lutte, l'effort, le travail ardent, obstiné, sans merci ni trêve. En réalité le temps de la pêche n'est qu'une longue journée de travail seulement interrompue à des intervalles irréguliers par quelques heures de sommeil.

L'irrégularité qui marque les heures et la durée des repos, s'observe également dans les heures des repas.

A bord des vapeurs, les matelots à tour de rôle, pendant un mois, ont à s'occuper de la cuisine, de la lampisterie, du nettoyage du logis. Avec l'aide d'un matelot, le second est spécialement préposé à la glacière de la cale à poisson.

Sur les vapeurs anglais et allemands le soin de la préparation des aliments est confié à un cuisinier professionnel rétribué par l'armement. Il serait à souhaiter que la même pratique fût introduite et suivie chez nous. Le service du bord et l'ordinaire de l'équipage ne pourraient qu'en bénéficier largement.

Le capitaine, le second et le machiniste font cuisine à part et mangent ensemble dans le logis arrière.

La petite provision de viande fraîche, conservée dans la glace, est vite épuisée. Chacun prépare son morceau.

En général on fait trois repas par jour. Le déjeuner se compose de café et de pain beurré ou de biscuits. Le personnel supérieur du bateau ajoute parfois à cet ordinaire des œufs ou du lard.

Vers le milieu de la journée a lieu le second et principal repas. Il se compose de pommes de terre et de poisson bouilli dans l'eau de mer, que dans son parler pittoresque le pêcheur appelle « *zootjes* ». Le mousse qui est chargé de peler les pommes de terre fait le tour des « *mandjes* » ou paniers à provision et prélève dans chacun sa part contributive de tubercules. D'autres fois les pommes de terre sont achetées en commun.

Le café, brassé en grande quantité, est toujours tenu au chaud dans la bouilloire et préparé par le mousse pour le compte de la communauté.

Le menu du repas du soir ne varie guère : il consiste en une friture de poisson avec du pain beurré.

Comme boisson : de l'eau, du café et du thé, un peu d'alcool, parfois de la bière.

L'eau est conservée dans des tonnelets ou des réservoirs métalliques soigneusement entretenus.

Il y eut un temps où certains armements obligeaient le capitaine à s'approvisionner pour les vivres du bord chez les négociants expressément désignés par eux.

Sous ce régime les vivres étaient achetés et les aliments préparés en commun, chacun supportant la même part de frais soustraite du montant de ses gages à la fin de chaque mois, ce qui n'empêchait pas les premiers de l'équipage de commencer par prélever les meilleurs morceaux tandis que les autres hommes du bord devaient se contenter des restes. Il arrivait aussi que parmi les marchands imposés, les moins scrupuleux abusaient de la situation pour livrer des marchandises inférieures au point de vue de la quantité et de la qualité, quitte à s'assurer le silence ou les bonnes grâces du capitaine par la remise occulte de pourboires et de commissions. Dans ce cas le personnel avait beau réclamer soit auprès de l'armement, soit auprès du capitaine, les plaintes n'avaient aucune chance d'être entendues. Source de trafics illicites et de compromissions louches, invitation au truck system, cette pratique de l'obligation était détestable.

La couchette ou « *kooije* » fait office de garde-manger sinon de vestiaire sauf à bord des grands vapeurs et des embarcations plus récentes où des armoires pourvoient à ces fins.

Sur le bateau, le capitaine est « seul maître après Dieu ». Il règle le service, commande et surveille les manœuvres, fixe les quarts, donne un coup de main partout où besoin en est. Parce qu'il porte toutes les responsabilités : celles de la pêche, du personnel et du matériel, dont il doit être dressé un inventaire, aucun objet ne peut demeurer en dehors de son attention et sa présence sera presque constante.

Par ses connaissances nautiques et ses qualités morales, il doit être à même d'affirmer en toutes circonstances une autorité dont la fermeté tempérée de bienveillance contribuera à faire régner à bord l'ordre et la discipline indispensables au succès de l'entreprise.

Il tient le carnet du bord sur lequel il consigne jour par jour les incidents de la pêche et de la vie à bord, la qualité et l'endroit des prises, la nature du temps et la direction du vent. Les mousses font les menus travaux de ménage, aident à relever le chalut et à trier le poisson, apprennent à gouverner et participent à tous les travaux d'entretien du bord.

D'une manière générale, les pêcheurs n'ont qu'un médiocre souci des soins du corps A cet égard il y aurait incontestablement de grands progrès à réaliser : l'hygiène et la bonne tenue ne pourraient qu'y gagner.

Si l'eau et le savon étaient des articles de luxe, on ne comprendrait pas mieux l'abstention et l'indifférence qu'on professe à leur égard...

Ainsi s'écoule la vie à bord, dans la monotonie d'un labeur sans joie, la tristesse des grands horizons vides, l'anxiété du danger toujours proche, l'incertitude du résultat.

Dans la vie du marin le hasard est un autre facteur certes non négligeable : tel bateau croise vainement pendant une semaine dans les mêmes parages où un autre chalutier plus heureux embarque en quelques coups de filet une moisson si abondante qu'elle lui permet de regagner le port après quelques jours sinon après quelques heures d'absence.

Puis il faut compter avec le chômage d'hiver, avec le mauvais temps, qui affectent spécialement et d'autant plus gravement les chaloupes de moindre tonnage. Et que d'efforts perdus, de souffrances stériles, de quêtes désespérément infructueuses à la poursuite d'un butin fantôme ! Car le poisson capricieux semble obéir à des lois naturelles dont le cours demeure mystérieux.

Et c'est alors, pendant des jours et parfois des semaines, la misère qui s'installe sous le toit du pêcheur.

Mais à rude métier, rude race !

Dès que la pêche est terminée, on se hâte de regagner le

port. Les vapeurs rentrent au jour indiqué par l'armement, sauf en cas d'accident, de mauvais temps ou d'insuffisance de captures. Il est, en effet, de toute importance, au point de vue de la productivité de la vente, de débarquer le poisson sur le marché aux jours et heures opportuns. La fermeture de la minque comme la grande abondance de poisson par suite de l'arrivage presque simultané de quelques grands chalutiers sont une occasion de perte de temps et une cause de mévente.

C'est la fin de la campagne, voici le branle-bas du retour. Le lourd attirail de pêche est hissé à bord et le cap est donné dans la direction d'Ostende. Libéré de son chalut, le bateau bondit de toute la vitesse de ses machines parmi les crêtes des vagues écumantes, tandis que le vent siffle dans les agrès et que la mâture grince et geint sourdement.

Les quarts sont réglés comme au départ. Pendant la journée, l'équipage nettoye, range le chalut, répare les menues avaries du gréement, lave le pont, prépare le poisson séché et les foies, qui constituent son bénéfice particulier.

Fini le labeur ingrat et rude. Un souffle de joie fait tressaillir sous son écorce rude l'âme fruste du pêcheur.

Hardi les gars ! Tout à la pensée du retour, ils évoquent la chambre nue ou la chaumière agreste où ils vont retrouver les leurs.

Et c'est la chanson aux lèvres qu'ils frottent, polissent, astiquent les cuivres, font reluire leur primitive vaisselle, tandis que d'autres grimpent aux mâts, s'accrochent aux cheminées, la brosse et le pot de peinture à la main ; tous s'appliquent à faire le bateau, qui est un peu leur chose, beau comme pour la parade

La toilette des matelots bénéficie de cette allégresse et de ce souci général de propreté.

La lanterne blanche, enseigne du bateau au chalut, a disparu

pour ne plus laisser place qu'à des feux latéraux, rouge à bâbord et vert à tribord.

Les heures passent vite. Enfin, voici poindre au loin une masse grise et rose : c'est Ostende! Quelques instants encore et voilà le bateau à quai.

Le capitaine va immédiatement rendre compte à l'armement des incidents et du résultat du voyage. Le mécanicien fait rapport sur l'état et le fonctionnement des machines.

Sur les trente-six heures que l'équipage passe à terre, une dizaine et parfois presque le double pour les chauffeurs seront encore absorbées par les menues corvées du bord.

L'équipage ne peut quitter le bateau sans y être autorisé par le capitaine. Comme la rentrée a lieu fréquemment pendant la nuit, les matelots licenciés rentrent directement chez eux et reviennent ensuite dans la matinée pour coopérer au débarquement du poisson.

Le poisson est extrait du fond des cales, d'où il est immédiatement charrié à la minque dans des paniers assortissant les espèces identiques. Puis c'est le nettoyage du pont et des cales.

On procède en hâte aux réparations. Les chauffeurs nettoient les chaudières et les machines. Une équipe de débardeurs procède au chargement de la glace et du charbon. On embarque les ustensiles, matériel et engins dont la liste a été remise à l'armement par le capitaine et voici le bateau prêt à reprendre la mer et à recommencer une nouvelle croisière...

*
* *

Après cet exposé trop bref, dans lequel nous avons essayé de dépeindre la vie des pêcheurs à bord des vapeurs et de donner ainsi une idée des conditions de travail du pêcheur en général, nous n'avons pas besoin d'ajouter encore un commentaire à nos précédentes observations et appréciations.

Qu'il s'agisse de petites barques d'échouage, de grands chalutiers à vapeur ou de voiliers de tonnage intermédiaire, de chaloupes rentrant au port chaque jour après une sortie de quelques heures ou se livrant à des randonnées de plusieurs semaines, la vie du pêcheur dans tous les cas est à peu près la même.

Assurément, la condition des mineurs qui peinent dans les noires et grisouteuses entrailles de la terre est digne à tous égards d'intérêt et justifie les mesures de protection légale qu'on a prises en leur faveur. Mais il serait injuste d'oublier que la vie des travailleurs de la mer est une des plus rudes qui soient et que leur périlleux et décevant labeur ne leur procure, le plus souvent, qu'une subsistance précaire avec la perspective d'une vieillesse incertaine et misérable.

Et pourtant ils demeurent attachés à leurs mœurs, à leurs traditions, à leur métier. C'est qu'à travers les siècles et malgré toutes les vicissitudes de leur destinée, nos pêcheurs sont restés les dignes fils de ces hauts et fiers Flamands, forbans de mer et dompteurs de tempêtes, qui dorment par milliers ensevelis dans des suaires de sable, dans le vaste tombeau de la mer et des dunes...

CHAPITRE VIII.

La sécurité et l'hygiène.

§ 1. — La signalisation maritime.

La carte des phares, fanaux et autres signaux maritimes, publiée par l'administration de la marine, atteste que les mesures nécessaires ont été prises pour faciliter la navigation dans les eaux belges de la Mer du Nord et assurer l'accès de nos ports.

Naguère des navigateurs se plaignaient de ce que l'éclairage de la côte ainsi que le balisage des passes et des hauts-fonds étaient insuffisants et que par vents d'ouest les navires de pêche se trouvaient parfois dans l'obligation soit de se mettre à l'ancre, soit de chercher un refuge dans un port hollandais.

Cette situation a pris fin et l'on n'entend plus guère de plaintes parmi les pêcheurs relativement au balisage des passes. Des bateaux-phares, des bouées lumineuses et sonores, facilement reconnaissables, avertissent les navigateurs des endroits dangereux et des directions à suivre pour regagner les ports; leurs approches sont éclairées par des phares d'une portée variable mis en rapport avec les besoins maritimes.

Les abords des ouvrages maritimes, spécialement des

chenaux d'accès sont indiqués par des fanaux spéciaux. Leur fonctionnement a été amélioré récemment à la suite d'observations présentées à la Chambre des représentants. Les ports d'Ostende, de Nieuport et de Blankenberghe sont dotés de signaux de marée de jour et de nuit. Il n'existe pas de signaux de ce genre à Zeebrugge, mais on exhibe sur le sommet du château d'eau des signaux d'avertissement pour les navires venant de la mer.

En parcourant les avis publiés par l'administration, on se rend compte du souci constant qu'elle apporte à tout ce qui intéresse la navigabilité des eaux côtières. La signalisation de brume a été perfectionnée. Les bateaux-phares sont dotés d'une sirène de brume ; sur deux de ces stationnaires on trouve une cloche sous-marine, mode d'avertissement fort apprécié des navigateurs. L'estacade Est du port d'Ostende possède un canon et une cloche de brume. Une cloche est placée sur le musoir du môle de Zeebrugge. Une autre, actionnée par l'électricité, est placée sur le musoir de l'estacade Est de Blankenberghe. Un appareil du même genre sera placé prochainement à l'estacade ouest d'Ostende et il a été décidé en principe d'en établir un à Nieuport (estacade ouest), lorsqu'on sera fixé sur le fonctionnement de la cloche automatique de Blankenberghe.

Les obstacles qui surgissent accidentellement, les modifications apportées au régime établi sont portés à la connaissance des intéressés. Les déblaiements possibles se font rapidement. Les avertissements aux navigateurs, publiés par l'administration, sont distribués par ses soins aux intéressés, aux pilotes, etc. Certains avis sont également envoyés aux diverses puissances maritimes par l'intervention du Département des Affaires étrangères.

L'adoption internationale de signaux maritimes conventionnels est une question à l'ordre du jour qui se rattache à la

matière traitée dans ce paragraphe, mais elle sort du cadre de notre travail et nous devons nous borner à l'indiquer (1).

§ II. — Les signaux météorologiques d'avertissement.

Les premières stations de signaux avertisseurs de tempête ont été établies le 1er novembre 1910, sur les points du littoral de Belgique indiqués ci-après :

Ostende, sur le musoir de l'estacade est ;

Nieuport, à l'extrémité est de la digue de mer, à côté du hangar de sauvetage ;

La Panne, à côté du fanal.

Blankenberghe, à côté du phare ;

Heyst, à l'extrémité ouest de la digue de mer, à proximité du hangar de sauvetage ;

Knocke, au sommet du phare.

Les signaux de jour étaient assurés au moyen d'un cône hissé au haut d'un mât pourvu d'un gréement (petite vergue et haubans). Le cône nord (la pointe tournée vers le ciel) pronostiquait un coup de vent dépendant du nord; le cône sud (la pointe tournée vers le sol) signifiait qu'il fallait s'attendre à une tempête soufflant de la direction du sud.

Le système fut complété le 1er décembre 1910, à un double point de vue.

Deux postes nouveaux furent créés : l'un à Zeebrugge sur le bâtiment du pilotage, situé près de l'entrée de l'estacade ouest; l'autre à Nieuport, sur le bâtiment du pilotage situé près du bassin.

Les signaux avertisseurs de tempête de tous les postes du littoral furent constitués à partir de la même date, au moyen

(1) J. Urbain. — *L'unification du balisage.* Rapport présenté au VIe Congrès international de pêche. Ostende, 1913.

d'un ou de deux cônes hissés au haut du mât à vergue et haubans.

Un cône ayant la pointe tournée vers le ciel signifie : coup de vent probable dépendant du N.-O.

Deux cônes superposés ayant la pointe tournée vers le ciel signifient : coup de vent probable dépendant du N.-E.

Un cône ayant la pointe tournée vers la terre signifie : coup de vent probable dépendant du S.-O.

Deux cônes superposés ayant la pointe tournée vers la terre signifient : coup de vent probable dépendant du S.-E.

Le fonctionnement de jour seul fut maintenu (1).

Les avis météorologiques sont transmis chaque jour télégraphiquement par l'Observatoire royal à Blankenberghe, Zeebrugge, Nieuport, La Panne et Heyst, où ils sont affichés.

Ces avis sont ou bien des informations relatives à la situation générale de l'atmosphère, ou bien des annonces de tempêtes.

Le bureau du temps dépendant du service météorologique de l'Observatoire et qui est installé dans l'Hôtel des Télégraphes, place de la Monnaie, à Bruxelles, reçoit tous les jours, à 7 heures du matin (temps moyen de Greenwich), les télégrammes relatifs aux observations météorologiques relevées dans un grand nombre de stations de l'Europe. Ces informations ont permis, vers 9 heures, de se rendre compte de la situation générale de l'atmosphère, et c'est alors que le Bureau envoie aux ports un télégramme résumant les indications reçues.

Je suis convaincu, nous dit M. J. Vincent, le directeur scientifique du service météorologique, du peu d'utilité de ce télégramme quotidien. Le monde maritime n'a pas les connaissances nécessaires pour le comprendre. Ces connaissances

(1) Royaume de Belgique : Administration de la marine. — *Avis aux navigateurs.*

sont très simples, mais rien n'est fait pour les inculquer aux intéressés. Rien n'est fait non plus pour donner à l'avis en question la large publicité qui seule pourrait le rendre véritablement utile, si tous les intéressés étaient à même de le comprendre.

Cette observation s'applique particulièrement aux pêcheurs flamands. En effet, nous avons vu qu'à part les élèves de l'école des pupilles de la pêche, les pêcheurs belges n'apprennent guère à observer les phénomènes météorologiques.

Les annonces de tempêtes réglant le fonctionnement des signaux avertisseurs sont publiées par le directeur scientifique du service météorologique. Pour les formuler, on s'inspire de la carte synoptique des pressions que l'on dresse tous les jours pour 7 heures du matin et pour 6 heures du soir (temps de l'Europe occidentale), de l'allure du baromètre à Bruxelles, enfin des fluctuations qu'éprouve la vitesse du vent. L'état du ciel est considéré aussi, sans qu'on lui attribue une importance égale à celle des autres données (1).

Les signaux avertisseurs de tempête restent élevés durant quarante-huit heures, sauf avis contraire.

Les informations relatives à l'état atmosphérique sont affichées :

A Anvers, au local du pilotage;

A Ostende, au local du pilotage, situé près des écluses des anciens bassins de commerce;

A Blankenberghe et à Nieuport, au commissariat maritime;

A Zeebrugge, dans une armoire vitrée sur le quai ouest de l'écluse maritime;

A La Panne, dans un abri vitré fixé à la demeure du

1) J. VINCENT. — *Les annonces de tempêtes du service météorologique*, extrait des bulletins de l'Académie royale de Belgique (classe des sciences), n° 7, pp. 457-467, 1912.

préposé au sauvetage, à une dizaine de minutes de la digue de mer;

A Heyst, en hiver, à la vitrine d'un poissonnier du village et, en été, dans un cadre vitré attaché à l'aubette principale du service des bains, en face de l'Hôtel de la Plage.

Chaque station reçoit, en outre, par la poste, le ***Bulletin du Temps***, qui est affiché à côté du télégramme, sauf à Nieuport où il est placardé à la gare du chemin de fer.

L'autographie du ***Bulletin*** est remise, à 10 heures, à l'atelier d'impression de l'Administration des Télégraphes. Il est remis à la poste à midi. L'heure de distribution varie avec les localités. Le ***Bulletin du Temps*** est confectionné, par le Bureau du temps, tous les jours sans exception, mais l'atelier d'impression chômant les dimanches et jours fériés, l'impression est postposée alors au lendemain. Si elle avait lieu les dimanches la poste ne ferait pas la distribution ces jours-là.

Tous les pays riverains de la Mer du Nord ont organisé un service plus ou moins complet de pronostics météorologiques. L'organisation allemande paraît la plus parfaite. En voici la description sommaire :

La côte allemande possède un grand nombre de stations de signaux avertisseurs, établies dans l'intérêt des marins et des pêcheurs. Elles sont toutes dotées d'un baromètre anéroïde.

Outre les signaux de jour, correspondant à ceux du littoral belge, de l'Angleterre, du Danemark et de la Norvège, un signal en forme de ballon noir sert à indiquer les troubles atmosphériques au sujet desquels il est utile de consulter les télégrammes affichés.

Un grand nombre de postes allemands possèdent des signaux de nuit donnés à l'aide de lanternes.

Le garde-côte « Zieten » reçoit, pour les parages où il effectue sa croisière, des avertissements radiographiques qu'il est chargé de transmettre aux marins-pêcheurs qui travaillent à sa portée.

Les signaux de jour faits par le croiseur sont conformes à ceux des postes terrestres. Les signaux de nuit se font au moyen d'un projecteur tournant et intermittent. Grâce à une combinaison de projections courtes, longues ou circulaires on arrive à transmettre, à une distance de 50 milles à la ronde, les avertissements reçus du littoral.

Un torpilleur garde-pêche naviguant dans la Mer du Nord est outillé de la même manière.

Les signaux avertisseurs des postes côtiers et des croiseurs sont maintenus à partir de la réception de l'avertissement jusqu'au crépuscule du jour qui suit celui de la réception. Si un télégramme annonçant que le danger est passé a été reçu, les signaux sont baissés.

Outre les avertissements, certaines stations de signaux affichent, journellement, des télégrammes concernant l'état atmosphérique dans différents endroits, notamment en ce qui concerne la Mer du Nord, Stornaway, Shealls, Malinhead, Scilly, Helder, Heligoland, Borkum, Scylt, Skagen, Skudesnaes et Aberdeen. Les maxima et les minima barométriques, la direction des vents, l'état du ciel et, s'il y a lieu, les prévisions pour les jours suivants s'y trouvent renseignés. Une appréciation générale sur le temps résume cette communication.

Depuis le 1er décembre 1910, on transmet journellement en Allemagne, dans l'intérêt de la navigation et de la pêche maritime, des radiogrammes avertisseurs de tempêtes ayant un intérêt météorologique. Les navires pourvus d'appareils récepteurs peuvent les faire connaître aux bâtiments évoluant dans leur voisinage, à l'aide de signaux de jour et de nuit, conformes à ceux en usage à la côte. Tous les jours à 13 heures, la station de Nordeich transmet ainsi, par un avis de 25 mots au plus, un aperçu sur les vents dominants dans la Mer du Nord et la Baltique et sur leur direction future probable.

En outre, dès que l'observatoire maritime a informé la station d'un danger menaçant l'un ou l'autre parage de la mer, l'avis en est communiqué à trois reprises et répété à 13 heures, s'il arrive plus tôt, ou à 23 heures, s'il est parvenu après cette dernière heure.

L'administration allemande de la Marine attache aussi beaucoup d'importance aux avis anémométriques. Des sémaphores spéciaux sont installés à différents points de la côte; ils indiquent la direction et la force du vent; les télégrammes relatifs aux constatations anémométriques sont affichés à côté des appareils (1).

§ III. — Le service de sauvetage maritime (2).

Le service de sauvetage a été établi en 1838, aux frais de l'État, sur la côte de Flandre; il a pour objet de prêter assistance aux navires en détresse et de recueillir les marins naufragés.

Huit stations de sauvetage sont échelonnées sur une longueur de côtes de 65 kilomètres; elles sont situées à La Panne, à Nieuport, à Ostende, au Coq, à Blankenberghe, à Zeebrugge, à Heyst et à Knocke. Les stations de Nieuport, d'Ostende, de Blankenberghe et de Heyst comprennent chacune 2 postes de secours, l'un à l'Est, l'autre à l'Ouest du chenal; les stations de La Panne, de Coq, de Zeebrugge et de Knocke n'en ont qu'un.

(1) Cf. *Deutscher Seefischerei Almanach für 1912*. Hannover und Leipzig, Hahnsche Buchhandlung 1912, pp. 312 et suiv.

(2) Le texte de ce paragraphe nous a été gracieusement communiqué par l'Administration de la Marine; nous n'avons entendu au cours de nos investigations que des remarques d'intérêt secondaire au sujet de l'organisation de ce service; les autorités et les intéressés le mieux placés pour émettre un avis en connaissance de cause se plaisent à en reconnaître le bon fonctionnement; nous nous croyons donc autorisés à reproduire purement et simplement la description très complète qui nous en a été fournie.

Chaque poste est muni :

1° D'une embarcation de sauvetage avec gréement et inventaire complets, toujours prête à être lancée à la mer au premier appel;

2° D'un obusier sur affût ou de fusées avec tous les accessoires nécessaires à l'emploi de lignes porte-amarres pour les bâtiments en détresse;

3° De l'appareil de va-et-vient (***Rocket apparatus***), qui est employé sur les côtes basses, lorsqu'il est impossible de mettre des embarcations à la mer. Les instructions pour le maniement de cet appareil sont celles contenues dans la brochure publiée par le ***Board of Trade*** : « ***The instructions relating to the Rocket apparatus for saving life from shipwreck*** »;

4° D'une boîte de secours pour noyés et d'une autre pour blessés, contenant les instruments de chirurgie et les médicaments pour donner les premiers soins aux naufragés;

5° D'un camion à 4 roues, destiné au transport du matériel de secours (boîtes à médicaments, civière, mortier porte-amarres, appareil complet de va-et-vient).

Le matériel est abrité dans des hangars placés aux endroits les plus accessibles de la plage; ces hangars, bâtis en briques, comprennent un corps de garde où les sauveteurs se tiennent en permanence dès que l'état de la mer fait supposer que leurs services pourraient être requis.

Le corps de garde est pourvu de tout le nécessaire au service des agents : lits de camp, bancs, sièges, poêles, lampes, etc.

Devant chacun des hangars se trouve une rampe pavée conduisant jusque sur la plage.

Les chaloupes réunissent toutes les conditions requises pour un service de secours maritimes s'exerçant sur une côte plate avec plage sablonneuse et sur laquelle, par forts vents du large, règnent de forts brisants. Ces embarcations,

munies de réservoirs à air, sont insubmersibles et elles évacuent automatiquement l'eau qu'elles embarquent. Elles sont de faible calaison, se lancent ainsi facilement à la mer et, relativement à leurs dimensions, elles sont légères et de transport facile le long de l'estran. Elles ont 9 mètres de long, 2m80 de large et ne calent que 0m25 à 0m26 avec tout l'inventaire et une équipe de douze hommes à bord. Les



FIG. 8. — SERVICE DE SAUVETAGE. TRANSFERT DU CANOT.

chaloupes sont placées et se transportent sur un chariot-chantier en fer, à quatre larges roues en bois, cerclées de fer, dont deux grandes et deux petites. L'avant-train s'en détache facilement; le transport peut donc se faire à quatre ou à deux roues selon les besoins du service et l'état plus ou moins résistant des sables de l'estran. Le poids total de l'embarcation avec son inventaire complet, et du chariot, est de 2,600 kilogrammes.

Lorsque les déplacements à effectuer sont à grande distance, ils se font à l'aide de chevaux; pour les faibles parcours, l'équipe suffit pour traîner le véhicule avec canot.

La station d'Ostende est, en outre, pourvue d'une chaloupe d'un modèle plus fort dans toutes ses parties, et munie de solides attaches pour y amarrer les bosses de remorque. Elle a 10 mètres de longueur, 2m95 de largeur et son franc-bord au milieu, alors que tout son matériel et une équipe complète sont embarqués, est de 0m78, c'est-à-dire 0m15 de plus que le franc-bord des autres canots de sauvetage entièrement armés.

Lorsque cette embarcation, qui est toujours prête à prendre la mer, est appelée à rendre service, elle est prise à la traîne par un des toueurs de l'État attachés au port d'Ostende, qui la conduit jusqu'à proximité du navire demandant du secours, puis la chaloupe s'en rapproche suffisamment au moyen de l'aviron; elle est ensuite ramenée au port par le remorqueur qui, en cas de mauvais temps, reste continuellement à la disposition du service de sauvetage.

Les stations de Zeebrugge et de Blankenberghe sont dotées de canots à moteur, aptes au service du sauvetage.

Toutes les stations sont reliées téléphoniquement entre elles, à certains postes douaniers de la côte ainsi qu'au téléphone public. L'établissement de ces communications permet de signaler rapidement au personnel de secours qu'un bâtiment est en détresse, et de réaliser une plus grande communauté d'efforts pour porter assistance à des naufragés. Le bon état des communications téléphoniques est vérifié tous les matins par les chefs de poste.

Le service de sauvetage est placé sous la surveillance du sous-inspecteur du pilotage à Ostende. Chaque station est dirigée par un préposé résidant à la station même et desservie par un personnel de douze hommes : un patron, un contremaître et dix matelots-sauveteurs.

Sauf à Ostende, où les embarcations sont manœuvrées par des volontaires, tout ce personnel est à la solde de l'Etat, jouit de pensions à charge du Trésor, est affilié à une caisse qui assure des pensions aux veuves et orphelins, et reçoit des soins médicaux gratuits, donnés par les médecins agréés de la marine.

A chaque station est attachée, en outre, une brigade de sau-



FIG. 9. — SERVICE DE SAUVETAGE. MISE A L'EAU DU CANOT.

veteurs volontaires pour compléter l'équipe du canot lorsque, en cas d'alerte, un ou plusieurs sauveteurs sont en mer pour y exercer la pêche, leur occupation habituelle.

Le salaire des sauveteurs est fixé comme suit, annuellement :

600 francs pour le préposé (un par station) ;

400 francs pour le patron-sauveteur (un par station) ;

320 francs pour le contremaître-sauveteur (un par station);

250 francs pour le matelot-sauveteur (dix par station).

Les sauveteurs volontaires ne reçoivent aucun traitement.

Lorsque le personnel du sauvetage — sauveteurs effectifs et sauveteurs volontaires — est réuni en permanence, en cas de mauvais temps, il est accordé, s'il n'a pas eu à porter assistance à des navires en détresse ou à des naufragés :

Au patron-sauveteur, fr. 3.50 par jour;

Au contremaître-sauveteur, 3 francs par jour;

Au matelot-sauveteur et au sauveteur volontaire, 2 francs par jour.

Le taux de ces vacations est augmenté de moitié pour la nuit, c'est-à-dire depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Lorsque les agents du sauvetage procèdent à des exercices trimestriels, il leur est alloué :

Au patron, fr. 4.50;

Au contremaître, 4 francs;

Au matelot (effectif ou volontaire), 3 francs par exercice.

Ces indemnités, dites « vacations diverses » peuvent être évaluées à :

100 francs pour le patron;

80 francs pour le contremaître;

60 francs pour le matelot.

Elles sont arrêtées à ce taux pour les bases de la pension des agents effectifs.

Enfin, lorsqu'un ou plusieurs canots de sauvetage sont mis à la mer pour porter secours à des bâtiments en détresse ou à des naufragés, le ministre de la marine, des postes et télégraphes peut accorder une prime, dont le maximum est fixé à 50 francs, aux hommes qui se sont embarqués, qu'ils soient agents rétribués du service de sauvetage ou qu'ils appartiennent aux brigades de sauveteurs volontaires. Il peut, dans les mêmes limites, accorder des indemnités aux étrangers qui se seraient distingués d'une façon particulière.

Enfin, des récompenses honorifiques octroyées aux sauveteurs, qui se distinguent par des actes de courage et de dévouement, contribuent à répandre l'émulation parmi le personnel.

Les sauveteurs se recrutent autant que possible parmi les marins, pêcheurs et lamaneurs habitant à proximité des stations qu'ils sont appelés à desservir. A défaut de marins, on admet des agents de la douane ou toutes autres personnes ayant les aptitudes voulues, c'est-à-dire réunissant les conditions requises sous le rapport de l'âge, des qualités physiques et morales, et sachant nager.

Etant donnée la grande facilité avec laquelle on trouve toujours à Ostende du personnel — les marins, pêcheurs, lamaneurs, etc., y étant fort nombreux — il n'a pas été jugé nécessaire d'y nommer des sauveteurs effectifs, comme aux autres stations.

Les exercices réglementaires prévus sont les suivants :

Mensuellement, un ou deux exercices à l'aviron, chacun d'une durée d'au moins une heure;

Trimestriellement, un exercice de tir au moyen de la fusée porte-amarre (Rocket apparatus) ou du mortier porte-amarre pour établir au besoin un va-et-vient avec un bâtiment échoué; lors des exercices du deuxième et du quatrième trimestre, un exercice de transport à grande distance, le long de l'estran, de tout l'appareillage nécessaire pour opérer un sauvetage, le matériel étant placé sur les camions, traînés par des chevaux. Un de ces transports doit se faire la nuit.

Pour toutes les manœuvres à exécuter en mer avec les chaloupes — exercices et sauvetages — les agents qui s'embarquent doivent toujours endosser le corset de sauvetage.

Le personnel entretient le hangar et le matériel : chaloupes, chariots, etc.

Il est tenu également d'assister aux conférences que font, trois fois par an, les médecins agréés des différentes stations sur les premiers soins à donner aux naufragés, notamment en

cas de mort apparente. Des instructions pratiques, destinées au personnel sauveteur, sont contenues dans une brochure distribuée par les soins de l'Administration.

Les médecins vérifient périodiquement et complètent au besoin les boîtes de secours dont il est question plus haut.

§ IV. — L'hygiène et la sécurité a bord.

A) *L'aménagement et l'équipement des bateaux de pêche.*

La description technique des différents types de bâtiments en usage au littoral flamand a été faite au premier volume de l'enquête (1). Il reste à examiner les aménagements des bateaux au point de vue de la sécurité et de l'hygiène du personnel. Nous étudierons la situation successivement au point de vue des dimensions des locaux affectés au logement du personnel, leur aménagement général, le système d'aérage et de chauffage, l'état de la lampisterie et des cabines et les autres commodités dont jouit le personnel.

Notre enquête sur ces différents points n'a pas été complète et elle ne pouvait l'être pour plusieurs raisons.

D'abord, l'étude détaillée des questions qui s'y rattachent exige des connaissances si multiples et si variées d'hygiène, de construction navale et de navigation, qu'il n'est guère possible de les trouver réunies toutes à un degré suffisant en la même personne. Dans les pays qui ont légiféré sur cette matière, nous voyons que ce sont des commissions de techniciens qui ont été chargées d'éclairer l'autorité publique et de procéder aux enquêtes préliminaires.

D'autre part, il était difficile d'avoir accès partout où il l'aurait fallu dans l'intérêt des questions à examiner et de faire

(1) Voir p. 195 et suiv.

des constatations suffisamment précises et nombreuses pour en tirer des conclusions générales.

Nous avons visité à Ostende une dizaine de vapeurs et une quinzaine de voiliers de types différents, ainsi qu'un nombre respectable de bâtiments dans les autres stations de pêche; mais comme ces visites éveillaient la susceptibilité et la méfiance des intéressés ! Nous avons donc forcément dû nous borner et tâcher de compléter nos observations directes par des témoignages suffisamment nombreux et concordants de façon à nous faire une idée générale aussi exacte que possible des conditions d'hygiène et de sécurité régnant à bord des navires de pêche.

La question ne présente un intérêt primordial que pour les bâtiments et les équipages qui doivent tenir la mer plusieurs jours de suite. Les considérations qui suivent ne s'appliquent donc pas aux canots, ni aux crevettiers qui font des rentrées quotidiennes.

D'une manière générale, ce sont les vapeurs de pêche qui offrent au personnel le plus de garanties, sinon toujours de confort, au moins de sécurité. Et cela est surtout vrai pour les matelots.

Les vapeurs de pêche. — Le carré des principaux, capitaine, second et chef mécanicien, est situé à l'arrière du bâtiment. L'aménagement est confortable; chaque homme a sa cabine pourvue d'objets de literie propres; des bancs, une table garnissent la pièce. La clarté naturelle arrive par des hublots et des claire-voies et l'éclairage artificiel se fait à l'aide de lampes à pétrole ou à acétylène. L'aérage semble moins bien soigné; nous n'avons remarqué des manches à air que dans un cas. Les hublots sont généralement fixes; nous n'en avons pas vu un seul qui fût ouvert. L'endroit est chauffé au moyen d'un poêle à charbon, parfois à la vapeur.

Le poste de l'équipage, situé à l'avant, est plus sommaire. Les plus grands navires ne sont pas toujours ceux où l'on veille le

plus à mettre à la disposition du personnel subalterne le meilleur et le plus grand local. Il ne nous a pas été possible de procéder à des mesurages, mais on a l'impression que la longueur et la largeur ne dépassent pas beaucoup celles des postes d'équipages des voiliers ostendais; la hauteur est plus grande et contribue à donner au local le volume nécessaire. Nous estimons ce volume à 5 ou 6 mètres cubes par homme. La surface utilisable du plancher est approximativement de 1m50 à 2 mètres par habitant. A bâbord et à tribord, sont disposées des rangées de couchettes; celles-ci permettent toujours à un homme de taille moyenne de s'étendre à l'aise. Chaque bateau en contient un nombre suffisant pour procurer un lit à chaque matelot et à chaque chauffeur, mais la literie est généralement fort sommaire et d'une propreté plus que douteuse. Le pourtour du local est garni de bancs sous lesquels les hommes déposent des vivres et des effets de rechange; on trouve parfois une armoire; souvent aussi tout est simplement fourré dans les coins de la couchette. Quelques bâtiments sont dépourvus de table.

Une claire-voie assure l'éclairage naturel et une lampe à pétrole l'éclairage artificiel. L'aérage se fait par le capot, les hublots étant généralement fixes; le chauffage au moyen d'un poêle en fonte.

La cuisine est située sur le pont, de même que la lampisterie, ce qui évite au personnel les émanations désagréables qui s'en dégagent.

Une ou deux latrines sont aménagées sur le pont; nous n'avons trouvé de lavoirs que dans un cas.

Chaque vapeur de pêche possède une embarcation de sauvetage, manœuvrable à l'aide d'un palan. Nous doutons qu'elle soit toujours suffisante pour permettre l'embarquement éventuel du personnel du bord. Exceptionnellement, on trouve à bord deux embarcations, dont une insubmersible Deux ou

plusieurs bouées de sauvetage sont suspendues à la passerelle. Ces objets font partie de l'inventaire du bateau lors de la livraison, de même que les ceintures de sauvetage déposées dans chaque couchette. Parfois les capitaines d'armement ont pour mission de veiller spécialement sur la conservation de ces engins; mais il arrive aussi que ceux-ci se perdent et ne sont pas remplacés.



FIG. 10. — LA RUE SAINT-FRANÇOIS, A OSTENDE.

L'embarquement d'un matériel médical et pharmaceutique est général. Nous donnons en note, d'après les renseignements que nous devons à M. le Commissaire maritime à Ostende, la liste des médicaments et des objets de pansement que la pharmacie contient (1).

(1) **Wonden en kwetsuren**. — WONDEN : De wond wordt eerst uitgewaschen met water, gemengeld 't zij met *créoline*, 't zij met *acide phénique*, 't zij met *sublimé corrosif* : een koffielepel op een glas water. — *Acide phénique* :

L'état de propreté à bord des vapeurs de pêche diffère beaucoup d'un bâtiment à un autre. N'en est il pas de même d'une maison à l'autre? Les habitudes d'ordre et de propreté du capitaine y sont pour beaucoup, mais d'une manière générale, ce sont les vapeurs qui laissent le plus à désirer sous ce rapport. Cela tient à la promiscuité des hommes du pont et des chauffeurs, à l'intensité du travail nautique et à la plus longue durée des voyages. Les mousses qui remplissent le rôle de ménagère n'ont évidemment pas toujours les dispositions nécessaires.

Le grand voilier d'Ostende. — Un seul local, situé à l'arrière du bâtiment, est affecté aux besoins du personnel; il sert à tout : lieu d'habitation, dortoir, salle à manger, séchoir, cuisine; ses dimensions sont généralement de : 5.10 × 4.50 × 1.70; son volume est donc de 39m3015, soit plus de 7 m3 par homme. La surface utilisable du plancher est approximativement de 5m10 × 3 mètres, soit 3 m2 par matelot. L'aérage doit se faire par le capot et l'éclairage naturel est assuré par deux verres prismatiques enchâssés dans

een soeplepel op een pint wa er van de flesch waarop staat : *glycérine phéniquée.* — *Sublimé* : een bolletje op een liter water.

Indien het bloed stroomt, een weinig watte er op leggen, en er op met de vingers duwen, tot dat het bloeden ophoudt. Als de wonde goed zuiver is, dan legt men er een weinig *iodoforme* poeder op, dan watte en een winde. Indien de wonde brandig wordt zal men ze 's morgens en 's avonds vermaken op de volgende wijze : de wonde zuiver uitwasschen, zooals hierboven, dan watte er op leggen dewelke eerst natgemaakt is met water gereedgemaakt als hierboven, dan een stukje *baptiste de Bilroth* (neteldoek met caoutchouc) en een *winde*. Indien de wonde zuiver blijft en aan 't genezen gaat, ze 's morgens en s'avonds vermaken met zalf uit de flesch waarop staat : *vaseline lysolée.*

BRANDWONDEN zullen vermaakt worden met de zalf uit de flesch waarop staat *liniment oléocalcaire.*

KNEUZING : *Doove slag sonder wonde.* 's Morgens en 's avonds invrijven met *alcool camphré.*

Ziekten. — KEELPIJN : Men zal gorgelen n et het volgende gorgelwater : Neem een pint water, smelt daarin een koffielepel *aluin* en een soeplepel *acétate de plomb*, ofwel : op een pint water een soeplepel *aluin.*

le pont. Une lampe à pétrole éclaire la cabine. Comme chauffage, un fourneau de cuisine. La lampisterie est aménagée dans un coin de la salle du donkey ou du poste d'équipage.

Le poste possède toujours au moins cinq couchettes, soit une par homme, de 0m75 de largeur et de longueur suffisante; elles sont garnies d'un matelas quelconque. Quelques bateaux en possèdent six. En été, et parfois en hiver, quand la chaleur répandue par la machine les empêche de faire usage de leur lit, les hommes se réfugient dans les soutes aux voiles. Une planche suspendue au plafond et abaissable sert de table et des caissons aménagés sur tout le pourtour du poste font office de sièges. C'est là et dans les cales à glace qu'on conserve les vivres. Un tonnelet ou un seau remplace les latrines absentes.

Chaque bateau est muni d'une embarcation de sauvetage, mais on assure que neuf fois sur dix, elle ne serait pas en état de tenir la mer faute d entretien et de soins. On y trouve rarement une ou deux bouées de sauvetage, jamais de ceintures (1).

ONMACHT, KWALIJK WORDEN : Op den grond leggen, het hoofd zoo leeg als het overige van 't lichaam; laten ruiken 't zij aan *ammoniaque*, 't zij aan *ether sulfurique*, en van dezen *ether sulfurique* tien druppels in een weinig water laten drinken.

BUIKPIJN : 1° Ofwel men doet een koffielepel *antispasmodique* op een halve pint water, en men neemt daarvan een soeplepel ieder uur tot dat de pijn overgaat;

2° Ofwel men doet dertig druppels *laudanum* en evenveel *ether sulfurique* op een halve pint water, en men neemt daarvan een soeplepel iedere halve uur tot dat de pijn overgaat.

Inhoud der medecijne kas.

1. Ammoniaque liquide.
2. Laudanum.
3. Sublimé corrosif.
4. Alun.
5. Iodoforme.
6. Antispasmodique.
7. Acétate de plomb.
8. Glycérine phéniquée.
9. Alcool camphré.
10. Ether sulfurique.
11. Vaseline lysolée.
12. Liniment oléocalcaire.
13. Sparadrap (plaaster) ouate.
14. Winden.
15. Gaze Bilroth.

(1) Nous rendons hommage à MM. Deroo, A. Degraeve et J. Baels, dit le rapport pour 1906 du Comité de mariculture d'Ostende, qui ont placé des appareils de sauvetage à bord de leurs bateaux.

Les médicaments et objets de pansement se réduisent à ceux que chaque homme apporte pour son usage personnel.

Pour autant que nous ayons pu le constater, la propreté à bord ne laisse rien à désirer, les literies et les ustensiles de cuisine font parfois exception. Les pêcheurs d'Ostende payent d'ailleurs assez cher les soins de propreté donnés à leurs bateaux, pour n'avoir pas à se plaindre.



FIG. 11. — BLANKENBERGHE, RUE JACQUES DE MEYER.
MAISONS DE PÊCHEURS CONSTRUITES PAR LA SOCIÉTÉ « EIGEN WOONST ».

La petite chaloupe, employée à la pêche du hareng, doit pouvoir tenir la mer assez longtemps et, circonstance aggravante, le donkey, si le bateau en possède un, est placé dans le poste d'équipage. Cet aménagement offre naturellement, au point de vue qui nous occupe, de sérieux inconvénients. Le logis de la petite chaloupe d'Ostende a une capacité approximative de $13^{m3}650$, soit $3^{m3}412$ par homme, en cas de pêche au hareng.

Blankenberghe. — Le logis de la grande chaloupe de Blankenberghe mesure en moyenne $4.10 \times 4.00 \times 1.60$, soit $26^{m3}240$ ou $6^{m3}560$ par homme d'équipage. La hauteur est insuffisante pour permettre à un adulte de se tenir debout dans la cabine. La surface utilisable du plancher est de 4.10×2.60 soit $11^{m2}06$ ou à peu près $2^{m2}50$ par homme.

Chaque matelot dispose pour son usage exclusif d'une couchette, mais celle-ci est rarement garnie d'un matelas; on dort où l'on peut, souvent dans les soutes aux voiles.

Quant au mode d'aérage, d'éclairage et de chauffage et aux commodités du bord, la situation à Blankenberghe comme ailleurs, est identique à celle que nous venons d'analyser pour la chaloupe d'Ostende. Ajoutons cependant que la chambre de la machine sur les chaloupes avec haleur à essence ou à pétrole est pourvue d'une claire-voie. Au point de vue de l'état général de propreté, la chaloupe de Blankenberghe et particulièrement le poste d'équipage, sont assez inférieurs à la chaloupe d'Ostende.

Nieuport-La Panne. — Les types dominants des chaloupes de pêche de la partie Ouest du littoral sont de 8 ou de 15 tonneaux et comme elles ont les varanques assez arrondies on parvient à donner une certaine hauteur aux locaux. Le logis de la petite chaloupe mesure en moyenne $3^{m}80 \times 3^{m}70 \times 1^{m}40 = 19^{m3}684$, soit au moins 6 mètres cubes par homme d'équipage. La surface utilisable du plancher est de $3^{m}80 \times 2^{m}30 = 8^{m2}74$ soit à peu près 3 mètres carrés par personne.

La grande chaloupe offre naturellement encore plus d'espace. Les dimensions du poste d'équipage sont de $4^{m}60 \times 4^{m}20 \times 1^{m}65 = 31^{m3}878$, soit environ 8 mètres cubes par habitant. La surface utilisable du plancher est de $4^{m}60 \times 2^{m}70 = 12^{m2}42$. Signalons ici une particularité déjà constatée à propos de la petite chaloupe d'Ostende : sur presque toutes les chaloupes de la partie Ouest du littoral le donkey fait partie de l'ameublement du local, ce qui n'est pas fait pour l'agrémenter ni pour diminuer les dangers inhérents à l'emploi de l'engin.

Pour le reste, les pêcheurs pannois, comme les autres, ont fait des efforts pour améliorer les conditions d'existence à bord. Le temps n'est pas éloigné où les couchettes faisaient défaut sur les chaloupes ; les hommes se couchaient pêle-mêle sur un lit de paille. Actuellement, même la petite chaloupe comprend, en général, deux couchettes ; la grande chaloupe en a quatre. L'état de propreté varie avec les périodes de pêche et le tempérament du patron ; mais quelles que soient les qualités de l'équipage, il faut tenir compte des exigences du métier et des conditions du milieu.

Les grandes chaloupes de Blankenberghe, les chaloupes de Nieuport et assez bien de chaloupes de Heyst sont actuellement munies d'un canot de sauvetage. Il en est de même d'une vingtaine de chaloupes de La Panne.

Nous avons tâché de dépeindre la situation ordinaire. Certains bâtiments modernisés que nous avons visités à Ostende et à Blankenberghe dépassent très sensiblement cette moyenne. On fait visiblement des efforts pour donner au marin, dans sa rude vie du bord, un peu plus de confort. Nous devons mettre hors pair les armements de la société coopérative l'*Ibis*, dont les installations sont irréprochables et peuvent véritablement servir de modèle.

D'autre part, c'est sur les bâtiments usagés, pour ne pas dire plus, que le laisser-aller manifeste ses pires effets.

B) *La navigabilité des bateaux de pêche.* (1)

Nous étudierons sous ce titre les mesures légales de sécurité prescrites en Belgique et dans quelques autres pays, au point de vue des moteurs mécaniques employés à bord des navires de

(1) Cf. Ch. Dezuttere. — Le *contrôle légal de la sécurité des navires de pêche* dans *Le droit maritime*, février, 1913.

pêche et celles imposées relativement à la coque, les agrès et apparaux.

Le régime belge. — Notre législation industrielle soumet les organes mécaniques des entreprises à un double contrôle. Le premier est d'ordre technique ; il a été réglé en dernier lieu par l'arrêté royal du 28 mai 1884. Le second découle du règlement général du 30 mars 1905, pris en exécution de la loi du 2 juillet 1899, concernant la sécurité et la santé des ouvriers employés dans les entreprises industrielles et commerciales.

Cette loi tend principalement à protéger le personnel ouvrier contre les atteintes des machines installées dans les locaux affectés au travail ou dans les autres dépendances de l'entreprise. Le règlement précité n'est applicable qu'aux établissements assujettis à la loi du 24 décembre 1903 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail. Comme les entreprises de navigation maritime échappent à cette loi, les marins ne jouissent pas non plus de la protection spéciale instituée par le règlement de 1905.

Il n'en est pas de même de l'arrêté royal du 28 mai 1884 sur l'emploi et la surveillance des machines à vapeur, modifié par celui du 15 décembre 1906 ; cet arrêté a été pris conformément aux articles 9 et 67 de la Constitution et l'article 7 du décret du 8-17 mars 1791, publié en Belgique par l'arrêté du 19 brumaire an IV ; il est sanctionné par les peines prévues par la loi du 6 mars 1818.

L'arrêté distingue entre les machines et chaudières placées à demeure et les chaudières à vapeur mobiles. Aux termes de l'article 24 sont considérées comme chaudières mobiles, en général, toutes celles qui se déplacent par l'action du mécanisme qu'elles activent. Les chaudières des bateaux à vapeur tombent directement sous cette définition. Quant à celles des haleurs à vapeur, installées à bord des voiliers, ce n'est que très accessoirement qu'elles sont employées à déplacer les

bateaux qui les portent; en fait, dans la pratique administrative, elles sont comprises dans la catégorie générique des chaudières mobiles, assujetties à la surveillance administrative.

En vertu de l'article 25 de l'arrêté royal, ces appareils ne peuvent être mis en usage qu'après vérification de leur conformité avec les prescriptions du règlement. Une autorisation préalable d'emploi est requise ; elle est délivrée sur le vu d'un



FIG. 12. — BLANKENBERGHE. LA RUE DU POIX, AVEC ANCIENNES MAISONS DE PÊCHEUR.

procès-verbal de visite et d'épreuve par le Gouverneur de la province où la machine doit fonctionner en premier lieu.

Un arrêté ministériel du 20 mars 1901 répartit le service de la surveillance des appareils à vapeur entre les fonctionnaires des Mines et ceux des Ponts et Chaussées. La visite des chaudières et des machines motrices employées à bord de nos navires de pêche incombe à l'administration des Ponts et Chaussées.

Celui qui emploie une chaudière est tenu, indépendamment de l'examen habituel qui se fait lors des nettoyages, de la faire visiter au moins une fois par an. (Art. 51.) Ces visites périodiques se font régulièrement.

En conséquence, les moteurs et haleurs à vapeur des chaloupes de pêche ne sont mis en usage qu'après une vérification en due forme et ces appareils restent soumis au contrôle permanent de conducteur des Ponts et Chaussées. Il en est autrement des moteurs à essence placés à bord des bateaux, qu'il s'agisse de moteurs ou de haleurs. Ceux-ci ne font l'objet d'aucune autorisation ni d'aucune surveillance administrative. Ils ne sont pas considérés comme tombant sous l'application de l'article premier de l'arrêté royal du 29 janvier 1863, relatif au mode d'autorisation et à la surveillance des établissements classés comme dangereux, insalubres ou incommodes, parce qu'ils ne sont pas établis à demeure. Ils ne sont pas non plus sous le régime spécial appliqué aux appareils à vapeur. Rien n'est donc prévu ni quant à l'établissement, ni quant à la mise en usage de ces machines.

L'anomalie est flagrante et les dangers qu'elle présente pour le personnel, surtout à bord des navires de pêche, sont manifestes.

Pour le reste, nous serons très brefs. L'article 62 du code maritime porte que le capitaine est tenu avant de prendre charge de faire visiter son navire, aux termes et dans les formes prescrites par les règlements, et l'article 63 dispose qu'il est obligé d'avoir les procès-verbaux de visite à bord, mais l'arrêté royal du 25 novembre 1851, qui a étendu au cabotage l'obligation de la visite qui n'avait été prévue par le décret du 9-13 août 1791 qu'à l'égard des long-courriers, a formellement exempté de la visite les barques et les chaloupes de pêche. Les patrons-pêcheurs sont donc complètement exonérés de la

Nombre et dimensions des bateaux de ...tage qui doivent se trouver à bord des bateaux ...che anglais enregistrés.

Tonnage enregistré.		1. Embarcations qui doivent se trouver à bord des bateaux à voile et des bateaux à vapeur.								2. Embarcations qui doivent se trouver à bord des bateaux à voile ou à vapeur ne possédant pas celles spécifiées dans la colonne 3.				3. Embarcations qui doivent se trouver à bord des bateaux à vapeur ne possédant pas celles spécifiées dans la colonne 2.				4. NOMBRE TOTAL des embarcations.	
		Bateaux.				Bateaux.				Chaloupes.				Bateaux.					
Voiliers.	Vapeurs.	Nombre.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Nombre.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Nombre.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Nombre.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Voiliers.	Vapeurs.
Tonneaux	Tonneaux		Pieds	Pieds, pouces	Pieds, pouces		Pieds	Pieds, pouces	Pieds, pouces		Pieds	Pieds, pouces	Pieds, pouces		Pieds	Pieds, pouces	Pieds, pouces		
400 et plus	240 et plus	1	16	5 6	2 3	1	22	5 6	2 3	1	22	6 6	3 3	2	22	5 6	2 6	3	3 ou 4
200 à 400	120 à 240	1	14	5 0	2 2	—	—	— —	— —	1	20	6 0	3 0	2	22	5 6	2 6	2	2 ou 3 / Selon le cas.
100 à 200	60 à 120	1	14	5 0	2 2	—	—	— —	— —	1	16	5 6	2 9	2	18	5 6	2 6	2	2 ou 3 \
moins de 100	moins de 60	1	14	5 0	2 2	—	—	— —	— —	—	—	— —	— —	—	—	— —	— —	1	1

responsabilité civile et pénale que l'inobservation des dispositions précitées peut entraîner pour les capitaines des navires marchands. (1)

* * *

La Législation anglaise — Le titre V du *Merchant Shipping Act*, qui est relatif à la sécurité maritime, s'applique dans les conditions spécifiées à l'ensemble de la flotte britannique. Les prescriptions sur la navigabilité des navires concernent les bateaux de pêche aussi bien que les *cargoboats*. Le fait d'envoyer en mer un bâtiment non navigable est érigé en délit; la tendance de la loi est répressive, mais des mesures préventives sont prévues par l'article 459, qui stipule qu'un navire innavigable peut être arrêté en observant certaines formalités. La décision à prendre à cette fin relève de la juridiction du *Board of Trade;* elle n'intervient qu'après expertise et elle est sujette à appel devant un Conseil de surveillance.

L'inspection maritime surveille les navires anglais et cherche les moyens de prévenir les abordages ; il s'agit spécialement d'assurer la présence à bord des feux de route et des signaux de brume. En cette matière la procédure d'interdiction du navire en défaut est également conçue de manière à sauvegarder tous les intérêts.

Le titre IV du Code s'applique exclusivement à la pêche mari-

(1) Ch. Ca, Hervy-Cousin. – *Pour notre marine et pour nos marins.* Bruxelles, Alb. De Wit, 1908.

time; il institue en faveur de cette industrie un régime spécial au sujet des engins de sauvetage.

Aucun bateau de pêche légalement enregistré ne peut prendre la mer, s'il est couvert, sans être muni de canots dûment équipés. Ces embarcations doivent être du nombre et du tonnage spécifiés au tableau ci-avant pour la classe à laquelle le bateau appartient. Si le bateau est monté par plus de dix personnes, il doit porter, outre les canots, deux bouées de sauvetage et une embarcation de sauvetage supplémentaire. L'embarcation supplémentaire n'est pas requise si un des canots est insubmersible.

Les canots et les bateaux de sauvetage doivent être tenus de telle manière qu'ils puissent à tout instant être mis en usage. Des pénalités sévères sanctionnent ces obligations et le bateau peut être mis à la chaîne jusqu'à ce qu'il soit en règle.

Au demeurant, l'administration de la marine anglaise se préoccupe de la sécurité des marins-pêcheurs non seulement en tenant la main à l'observation de ces prescriptions légales, mais aussi en aidant les armateurs et les pêcheurs de ses avis et de ses conseils à propos des faits nautiques de nature à intéresser la sécurité à bord. Ces avis officiels sont largement publiés et possèdent une autorité considérable. En la seule année 1910, nous en relevons plusieurs sur les dangers résultant de l'obstruction du pont des navires de pêche, le mouillage de filets dans les parages fréquentés par les vapeurs, la manœuvre négligente du treuil, l'absence de bouées de sauvetage et d'une pharmacie à bord (1).

* * *

La législation hollandaise est très complète en cette matière. Nous devons renvoyer le lecteur désireux d'en connaître les

(1) *Fisherman's Nautical almanach, 1910.*

détails à la loi du 1er juillet 1909 et aux arrêtés d'exécution pris en vertu de cette loi (1).

Nous avons déjà noté que les bateaux de pêche néerlandais de haute mer sont soumis au nouveau régime. Le certificat de navigabilité et l'inspection maritime en constituent les bases. Aucun navire ne peut prendre la mer sans avoir obtenu un certificat de navigabilité délivré par l'inspecteur en chef de la navigation et valable au moment du départ.

Le patron est responsable de l'équipement du bateau conformément à la loi et au règlement organique du 22 septembre 1909, qui détermine la procédure à suivre et toutes les conditions techniques à remplir, pour l'obtention du certificat, ainsi que les engins de sauvetage et de sécurité, les instruments nautiques et les équipages à placer à bord, les règles de franc-bord, d'arrimage et de lestage à observer, etc.

Le patron est obligé de tenir un journal de bord dont le modèle est arrêté par le Gouvernement.

Le bateau doit être pourvu d'autant de ceintures de sauvetage qu'il y a d'hommes d'équipage. En outre, les voiliers de pêche doivent posséder une bouée de sauvetage; les vapeurs doivent en avoir deux. Tout navire de pêche doit être porteur d'un ou de plusieurs canots de dimensions suffisantes pour permettre l'embarquement de tous les hommes.

Les objets de pansement et de médicaments qui doivent entrer dans la composition de la pharmacie du bord sont déterminés par le règlement. La liste spécifie les remèdes externes et internes, les articles de pansement et les moyens de désinfection.

(1) Dr J.-G. Steenfert Kroese. — *Wet van den 1en Juli 1909. S, 219, houdende bepalingen ter voorkoming van scheepsrampen, tot het instellen van een onderzoek omtrent voorgekomen scheepsrampen en omtrent maatregelen van tucht ten opzichte van schippers, stuurlieden of machinisten.* (*Schepenwet*), Zwolle U. E. J. Tjeenk Willink, 1909.

C'est au patron qu'il incombe de veiller à la conservation et au bon entretien de tout ce qui fait partie de l'équipement du bateau et d'annoter au journal du bord les constatations qu'il a faites à ce sujet. (Art. 9 de la loi.)

Non seulement les bateaux sont soumis à une visite de contrôle avant la mise en service, mais ils sont assujettis, en outre, à une inspection permanente et les fonctionnaires



FIG. 13. — MAISONS DE PÊCHEUR A NIEUPORT.

compétents peuvent les faire mettre à la chaîne s'ils estiment que l'armement ne satisfait pas aux conditions légales. Ces décisions sont sujettes à appel devant un conseil de navigation.

Ce conseil est spécialement chargé de procéder d'office à des enquêtes au sujet des causes d'accidents de navigation ; les fautes commises par les principaux du bord, provenant de l'inaptitude à leurs fonctions, sont soumises à sa compétence.

La France. — La réglementation française est encore plus sévère que celle de la Hollande ; elle est contenue dans la loi du 17 avril 1907 sur la sécurité et la réglementation du travail à bord des bâtiments de commerce et les décrets des 20 et 21 septembre 1908 pris en exécution de cette loi.

La loi et les décrets s'appliquent à tous les bateaux de 25 tonneaux de jauge légale. Les barques d'un tonnage moindre sont astreintes à une inspection annuelle organisée par un règlement d'administration publique.

Que les navires soient à voiles ou à propulsion mécanique, ils ne peuvent être mis en service sans un permis de navigation qui n'est délivré qu'après reconnaissance par une commission spéciale des bonnes conditions de construction, de conservation et de fonctionnement. Il en est de même pour les machines du bord. (1)

La loi prescrit en outre des visites spéciales et périodiques minutieuses. Les dispositions générales relatives à l'hygiène et la sécurité du personnel du bord sont applicables aux navires de pêche sauf quelques atténuations ainsi conçues :

Sur les navires de pêche, les locaux affectés au couchage doivent représenter un volume d'air d'au moins $2^{m3}150$. La hauteur de planche à planche ne doit pas être inférieure à $1^{m}83$. Si le pont formant plafond est en tôle, il doit être recouvert d'un bordé en bois. Le pont formant plancher est en bois et recouvert d'une substance isolante. Les parois et meubles sont recouverts d'une peinture ou d'un enduit lavable

L'éclairage de jour se fait par des hublots de côté ou des verres prismatiques enchâssés dans le pont ou par des claires-voies. Lorsqu'il est possible de le faire sans danger, il est établi sur chaque bord un nombre de hublots en rapport avec les dimensions des compartiments qu'ils éclairent. Pour l'éclairage de nuit il y a des appareils fixes.

(1) Art. 1er, loi du 17 avril 1907.

L'échelle de descente et le capot doivent être d'un accès facile ; le capot doit pouvoir être fermé hermétiquement pour empêcher l'eau de tomber dans le poste.

Un espace est réservé en dehors du poste pour recevoir les effets cirés. Il est choisi de telle façon qu'on puisse y déposer les effets avant de pénétrer dans le poste et gagner ensuite ce dernier sans cesser d'être à l'abri.



FIG. 14. — MAISONS DE PÊCHEUR DU « VIEUX NIEUPORT »

Un appareil de chauffage est fourni pour chaque logement. S'il y a un fourneau de cuisine, le produit de la combustion s'échappe par une ouverture spéciale. Le cube d'air doit en ce cas être augmenté de $0^{m3}100$ par homme.

Une manche à air avec pavillon est placée de telle manière qu'elle introduise l'air frais. L'évacuation de l'air vicié est assurée par une autre manche, des champignons-cols de cygne ou tout autre moyen approprié. (Art. 20 du règlement.)

Les locaux affectés au personnel doivent représenter un cube d'air de $3^{m3}500$ et une surface horizontale de $1^{m2}50$ par personne ; ils doivent être garnis de tables et de sièges suffisants pour les deux tiers de l'effectif. Les couchettes doivent avoir $1^{m}83$ de longueur. (Art. 10-23.)

Des récipients à eau douce construits en bois sont tolérés à bord des navires de pêche, mais les barriques doivent être neuves et avoir subi le traitement nécessaire pour assurer une bonne conservation de l'eau.

Les mesures à prendre pour prévenir les dangers d'incendie sont énumérées dans l'article 74 : elles sont toutes applicables aux bateaux de pêche, sauf celle relative à la présence obligatoire d'une pompe à incendie portative.

Seuls les navires dont l'effectif atteint 100 personnes sont tenus d'avoir un médecin pour soigner le personnel ; sur les autres bâtiments les capitaines ou les patrons sont obligés de donner à leurs hommes en cas de maladie ou de blessures les soins nécessaires.

A cet effet, les navires de plus de 25 tonneaux de jauge doivent être pourvus d'un matériel médical et pharmaceutique, d'une instruction médicale approuvée par le ministre de la marine et d'un appareil à désinfecter. Le matériel médical est détaillé et comprend des produits pour usage interne et usage externe, des appareils et objets de pansement, le tout bien étiqueté et renfermé dans des coffres, armoires ou caisses fermant à clef. (Art. 104 et suiv.)

Tout bâtiment de pêche doit avoir à bord au moins une embarcation de sauvetage appartenant à un type déterminé par le règlement. (Art. 71 et suiv.)

Allemagne. — Les prescriptions réglementant la matière de ce chapitre sont disséminées dans différents textes légaux et spécialement dans la loi maritime des 2 juin 1902 et 1-3 juillet 1905 et dans les prescriptions de la « Seeberufsgewissenschaft. »

Le § 55 de la loi maritime édicte pour le poste d'équipage et la cambuse des bâtiments de pêche des dimensions en rapport avec la composition de l'équipage et le tonnage du navire. Le § 1er du règlement du 2 juillet 1905 contient des prescriptions nombreuses au sujet des logis, des lavoirs, des lieux d'aisances, la propreté et l'aérage, etc., mais, elles ne sont applicables qu'aux navires marchands de plus de 400 tonnes brut.

Les navires de pêche en sont formellement exemptés.

Le § 2 stipule seulement que le logement des hommes doit être soigné aussi bien que possible. Les couchettes doubles sont interdites et la cambuse doit être séparée du poste d'équipage et du carré des principaux.

Il paraît que les installations établies pour les besoins corporels des marins sont soumises à une inspection régulière dans les ports allemands.

Les §§ 2 et 3 du décret du 3 juillet 1905 spécifient les produits pharmaceutiques à emporter dans le voyage de petite, moyenne et grande pêche maritime (1).

§ V. — Considérations générales sur le travail, l'hygiène et la sécurité a bord.

« Actuellement, lorsqu'une tempête est annoncée, on se borne à hisser un signal au bout de la digue à côté du phare de Blankenberghe; quant au bulletin de l'observatoire, il est généralement affiché chez le commissaire maritime. Et comme celui-ci n'habite pas toujours près du port, il se fait que cette publication ne répond à aucune utilité.

» Les prévisions météorologiques devraient être affichées au port d'embarquement, en flamand et dans un langage à la

(1) *Rapport der Commissie benoemd in zake Hygienische toestanden aan boord van zeevisschersvaartuigen.* De Erven J.-J. Tyl, Zwolle.

portée de tous, et, toutes les fois que le bulletin de l'observatoire offre un intérêt particulier pour les pêcheurs, un signal convenu devrait être hissé bien en vue, afin d'attirer leur attention.

» Enfin, les signaux annonçant la probabilité d'une tempête devraient être placés à un endroit plus apparent, au bout des estacades, de façon à être aperçus par tous les pêcheurs qui sortent du port, et même quand ils se trouvent en mer. J'espère que M. le ministre ne manquera pas d'étudier de près tout ce qui est de nature à garantir la sécurité des gens de mer. »

Ces observations furent émises à la Chambre des Représentants (1) à propos de la perte d'une chaloupe de pêche de Blankenberghe; elles s'appliquent non seulement au poste des signaux avertisseurs de cette station maritime mais à ceux de tout le littoral.

On dit que les pêcheurs, pas plus que les armateurs, n'attachent de l'importance aux pronostics du service météorologique, c'est exact ; mais ce détachement, chez certains armateurs, ne dissimulerait-il pas quelquefois une pensée égoïste?

On n'aime pas que le patron retarde le départ, même lorsqu'il existe des probabilités de gros temps.

Il est étonnant que la population maritime n'ignore pas complètement les avis du service météorologique. Partout où nous les avons découverts, nous n'avons trouvé que des publications en français, rédigées dans une langue spéciale. Elles ne présentent donc aucune utilité directe pour la population foncièrement et exclusivement flamande à laquelle elles s'adressent.

Il serait d'ailleurs inexact de prétendre qu'il ne faut attri-

(1) Séance du 8 février 1910. — *Discours de M. Standaert*, p. 473.

buer aux prévisions météorologiques de l'observatoire de Bruxelles qu'une justesse relative? Pendant l'hiver de 1911-12, il y eut en tout sept tempêtes, au cours desquelles la vitesse du vent atteignit au littoral dix-huit mètres par seconde; cinq de ces tempêtes furent annoncées; il y eut quinze annonces de gros temps dont cinq se réalisèrent (1).

La météorologie est une science encore plus ou moins conjecturale. Il ne faut jamais perdre de vue, dit le savant auquel nous empruntons ces lignes, qu'il s'agit de phénomènes aux allures capricieuses éprouvant d'intéressantes modifications, apparaissant souvent à l'improviste en certains points et disparaissant sans cause apparente. S'il y a quelque progrès à réaliser dans la prévision du temps ce ne peut être qu'en améliorant le service même des annonces, en rendant les communications plus rapides et en améliorant les publications des avertissements tant de nuit que de jour.

Le service belge des signaux avertisseurs de tempête est certainement susceptible, sous ce rapport, de beaucoup d'améliorations. A cet égard, nous pouvons nous borner à renvoyer le lecteur à ce que nous venons de dire à propos de l'organisation du service allemand. Il faudrait tenir la main à ce que les signaux soient hissés dès que le gros temps est annoncé et baissés dès que la probabilité d'une tempête a cessé d'exister. On peut sans beaucoup de peine organiser un service de signaux de nuit. Les croiseurs de l'État et les bateaux-phares placés dans les eaux belges pourraient, sans doute, aussi bien que ceux de l'Allemagne être utilisés pour faire connaître au large les informations que la science météorologique met à la disposition du public.

Une station de premier ordre établie au littoral même ne pourrait que contribuer notablement à cette amélioration. La question est d'ailleurs à l'étude et sur le point d'être réalisée.

(1) J. VINCENT, *op. cit.*, p. 4.

Jusqu'à présent, la France est le seul pays de l'Europe occidentale qui ait rédigé un code complet de mesures destinées à assurer l'hygiène, la sécurité et même le travail à bord des navires de commerce ou de pêche. La Hollande de son côté vient d'élaborer des prescriptions très complètes tendant à prévenir les accidents de mer. C'est principalement la sécurité maritime qu'elle veut garantir. De même l'Angleterre a édicté des règles diverses pour garantir la sécurité et le traitement équitable du personnel des navires de pêche; mais aucun de ces deux pays n'a donné aux textes la portée et la précision qu'on relève dans la réglementation française.

Lorsqu'un bâtiment de pêche français de plus de 25 tonneaux s'éloigne habituellement du port pendant une durée de plus de soixante-douze heures, le personnel du pont doit comprendre deux quarts au moins, suivant que la durée normale du voyage pour se rendre sur les lieux de pêche est inférieure ou non à quarante-huit heures. Sur les lieux de pêche, il est accordé, chaque jour, aux hommes, un repos minimum de huit heures, qui peut être réduit à six heures pendant cinq jours au plus.

Dans le port ou sur une rade abritée, le travail du personnel du pont ne peut être prolongé pendant plus de dix heures, si ce n'est pour le déchargement du poisson; le travail du personnel de la machine ne doit pas excéder neuf heures.

L'équipage ne peut refuser ses services, quelle que soit la durée des heures du travail, mais hors les cas de force majeure dont le capitaine est juge, toute heure de travail extra-réglementaire donne droit à une rémunération supplémentaire fixée par le rôle d'équipage (art. 5 et suiv. du décret du 20 septembre 1908).

Dans le système législatif allemand, les pouvoirs du capitaine ne sont pas limités en ce qui concerne la durée du travail effectué en mer les jours de semaine (1).

(1) Pages 183 à 186 et art. 36 de la *Seemansordnung*.

Il est évident que le problème de la protection sociale se pose autrement dans le domaine maritime que dans l'industrie terrienne. La pêche est une industrie dont la réussite dépend



FIG. 15. — MAISON DE PÊCHEUR DU NOUVEAU QUARTIER NIEUPORT.

beaucoup du hasard. Il faut profiter des chances qui se présentent. Limiter inconsidérément les facultés de l'armateur et du capitaine à ces moments précieux serait frapper l industrie dans ses sources vives. C'est ce qu'une des premières auto-

rités maritimes de France a proclamé en termes explicites :

« Ce ne peut être une besogne aisée de mettre sur pied une réglementation du travail qui s'adapte à toutes les variétés d'armement. La seule chance d'y parvenir est de s'en tenir à des prescriptions générales. Lorsque le législateur veut, au contraire, descendre à des mesures de détail et leur donner le caractère de dispositions d'ordre public, en faire des règles inviolables dominant la volonté des parties contractantes, il court le double risque de léser de graves intérêts sans donner satisfaction aux espérances qu'il avait fait naître. C'est ce qui est arrivé en France avec la loi du 17 avril 1907 sur la sécurité de la navigation et la réglementation du travail à bord des navires de commerce. Dès les premiers mois de sa mise en vigueur, il a fallu reconnaître l'impossibilité d'appliquer certaines de ses dispositions à certains genres de navigation et, d'autre part, ceux qui attendaient des contraintes annoncées, des avantages plus directs et plus sensibles se déclarent déçus par les textes votés » (1).

Pour mettre un frein au surmenage des hommes dans la grande pêche, ne pourrait-on imposer l'obligation de payer un sursalaire pour tout travail qui excède un maximum légal et qui n'est pas justifié par des circonstances de force majeure?

D'autre part, pour l'hygiène et la sécurité, tout en s'en tenant aux mesures générales, le législateur pourrait, sans nuire en rien à l'essor de l'industrie de la pêche, prescrire quelques dispositions de nature à assurer au personnel plus de bien-être et moins de risques. Obliger un homme à passer les neuf dixièmes de son existence dans des réduits comme ceux que nous avons trouvés à bord de certains bateaux de pêche, n'apparaît ni conforme aux aspirations, ni compatible avec les idées de notre époque.

En prescrivant, par exemple, que le poste d'équipage doit

(1) PAUL DE ROUSIERS. — *La réglementation du travail à bord des navires de commerce.* Revue économique internationale, mars 1911, p. 473.

être pourvu de meubles indispensables, tels qu'une table et des bancs, être éclairé de manière à recevoir au moins quelques rayons solaires, être aéré par des hublots mobiles ou des manches à air, que le capot doit pouvoir se fermer convenablement, il ne semble pas qu'on aille à l'encontre ou au delà des exigences de la construction navale ou de celles du travail de la pêche.

Le contrôle de l'autorité sur les installations de sauvetage du bord est certes un autre point d'intérêt général, que l'Angleterre, la Hollande et la France ont réglementé d'une manière efficace. La présence de canots de sauvetage suffisants, convenablement équipés et entretenus, de bouées et de ceintures d'une flottabilité déterminée, est chose commode à imposer et à vérifier. Il en est de même d'une pharmacie de bord et des instructions qui doivent l'accompagner.

Le commissaire maritime d'Ostende nous a exprimé la conviction, dit un rapport du comité de mariculture d'Ostende, que beaucoup d'accidents maritimes auraient été évités par la présence à bord de bouées de sauvetage (1). La négligence qui règne encore sous ce rapport dans le monde de la pêche est à peine concevable; un homme tombant à la mer, et comme cet accident arrive facilement sur un navire de pêche! est généralement un homme perdu, car l'équipage n'a, le plus souvent, pas même un bout de planche à lui jeter.

L'absence de secours pharmaceutiques et chirurgicaux est déplorable, lorsqu'il s'agit de bâtiments qui tiennent la mer de quatre jours à trois semaines et sur lesquels les hémorragies, les contusions, les brûlures, les fractures, sans compter une foule d'autres lésions et de maladies se présentent couramment. Au congrès international de pêche maritime tenu à Anvers, on a cité des cas nombreux et graves où des

(1) *Rapport* pour 1906.



INTÉRIEUR DE PÊCHEUR A OSTENDE. — MAISON A DOUBLE ESCALIER.

soins urgents avaient dû être administrés à bord de chaloupes de pêche dépourvues de tout ce qu'il fallait à cette fin (1).

La statistique plus générale donnée en note nous a été gracieusement communiquée par M. le Commissaire maritime d'Ostende. Elle concerne exclusivement la flottille de cette localité et démontre d'une manière éloquente le danger auquel sont exposés nos pêcheurs (2).

Nous avons vu qu'à bord des chaloupes qui tiennent la mer plusieurs jours, le cubage du logis dépasse, en règle très générale, celui que certains pays voisins ont imposé par la voie légale. Peut-être la surface horizontale du local affecté au personnel subalterne sur les vapeurs de pêche n'est-elle pas toujours suffisante. Rien n'empêche de stipuler un meilleur aménagement de ce local, de proscrire le donkey du logis ou d'imposer que la chambre des machines ait des issues suffisantes et que ses parois soient entourées d'appuis utiles en cas de mouvements désordonnés du bâtiment.

(1) Rapport présenté par M. L. Laroye, p. 99.
(2) *Statistique accidents 1895-1905.*

I. — *Vapeurs et voiliers de pêche.*

a) MORTELS.

Tombés et disparus en parant des engins de pêche	7
En parant les voiles	14
Enlevés par coups de voile, de cordage, etc.	6
Enlevés par paquet de mer	9
Par suite d'abordages	14
En voulant opérer sauvetage	4
Brûlure de pétrole	2
En perdant équilibre	3
Cause inconnue	12
Suicide	7
Perdus corps et biens	33

b) NON MORTELS.

Fracture jambe	13
» bras	2
Blessure par écrasement	30
Lésions internes	16
Brûlures	4
Chutes	4
Coup de bôme, etc.	40
Autres causes.	2
Piqûres de poissons	11

II. — *Canots.*

a) ACCIDENTS MORTELS.

Paquet de mer	2
Coup de vent	2

b) NON MORTELS.

Paquet de mer	6
Coup de vent	4
Chavirement	3

La lampisterie de beaucoup de voiliers pourrait aussi être aménagée moins élémentairement; il n'est pas rare que les suintements des cruchons de pétrole et des lampes, déposés dans l'un ou l'autre coin perdu, imbibent le plancher et remplissent le logis d'âcres émanations. C'est insalubre autant que dangereux; la moindre inadvertance peut entraîner des catastrophes.

La composition de l'équipage au point de vue de la sécurité à bord est un point plus délicat. L'insuffisance numérique du personnel semble avoir été souvent la cause secondaire de perte de bateaux et de vies humaines, mais il paraît bien malaisé de déterminer un critérium pour la réglementation de cette question. En fait, les législations étrangères que nous avons consultées se bornent à énoncer à ce sujet des prescriptions vagues dont l'application est abandonnée à l'appréciation des autorités maritimes. Nous aimons à croire que nos commissaires maritimes emploient toute leur autorité morale à éviter les abus possibles, mais il faut reconnaître d'autre part que notre législation maritime n'offre pas de base à une action décisive de leur part.

En règle générale, les pêcheurs belges échappent au vice de malpropreté : les hommes et femmes qui fréquentent le quai des pêcheurs à Ostende par exemple, n'ont rien de l'aspect déguenillé et vulgaire qui caractérise les populations de bien des quartiers excentriques des centres urbains. Cet instinct de propreté prolonge en quelque sorte ses bienfaisants effets même à bord, surtout à Ostende, dans la mesure compatible avec les exigences de la vie maritime. C'est d'ailleurs une question d'éducation; un homme propre trouvera le moyen de se soigner et d'obliger les autres à se soigner, quelque difficiles que soient parfois les circonstances où il se trouve; c'est affaire au patron principalement et aussi un peu à l'armateur. Quel ne serait pas l'effet éducatif d'un lavoir mis à la disposition des hommes dans un endroit convenable de la chaloupe!

Le gouvernement pourrait, en vertu de la loi du 2 juillet 1899, prescrire des mesures pour assurer aux marins-pêcheurs toutes ces commodités.

Pour le surplus l'autorité communale est suffisamment armée par l'article 3, § 5, de la loi du 15-24 août 1790, qui la charge du soin de prévenir par les précautions convenables les accidents



FIG. 16. — MAISONS DE PÊCHEURS A LA PANNE.

et fléaux calamiteux, tels que les incendies, les épidémies et épizooties, pour exercer un contrôle efficace sur les conditions d'habitation des gens d'équipage des chaloupes de pêche. Tout le domaine de l'hygiène publique, sauf dérogation par des lois spéciales, relève de la compétence de l'autorité locale et celle-ci pourrait élaborer un règlement de police communale sur la salubrité et l'hygiène à bord des bateaux de la flottille de pêche locale aussi utilement que sur la salubrité et l'hygiène des habitations.

La commission d'hygiène, fait remarquer avec raison le comité de mariculture d'Ostende, pourrait bien faire de temps à autre une visite à bord des bateaux de pêche. Les pêcheurs passent la plus grande partie de leur existence dans un réduit étroit, privés d'air et de lumière, souvent au milieu d'émanations dangereuses, d'objets humides et dans le voisinage de chiens, chats, souris, etc. (1).

Il n'existe aucun règlement local sur cette matière. Si l'on voit parfois un service municipal d'hygiène publique s'ingérer dans le ménage d'une chaloupe, c'est exclusivement lorsqu'une maladie infectieuse s'est déclarée à bord. Il fait procéder alors, à Ostende, à une désinfection en règle.

Or, ces cas sont relativement rares. Les maladies épidémiques et même les infirmités professionnelles ne se rencontrent pas en grand nombre sur les bateaux de pêche. L'air vivifiant du large est le meilleur des remèdes préventifs. Les maladies de poitrine, les hernies, les panaris et les abcès causés par les arêtes ou aiguillons des poissons, les ***mauwvreters***, espèce de corrosion au poignet causée par le contact incessant de l'eau de mer et de détritus de toutes sortes, sont les maux les plus fréquents.

Les dangers de sa profession exigent de l'homme de mer une acuité auditive aussi bonne que l'acuité visuelle (2). Il ne serait donc pas inutile que la délivrance du diplôme de patron pêcheur fut subordonnée à la constatation du fonctionnement normal de ces deux organes.

*
* *

(1) *Rapport* pour l'année 1903.

(2) J. Van de Calseyde. — *De la nécessité des examens répétés de l'ouïe chez les marins*, Bruges, 1911, p. 83.

Le problème de la navigabilité des bateaux de pêche offre un vaste domaine à des constatations affligeantes : mépris du danger et inobservance des règlements maritimes, principalement du règlement sur les règles de route, insuffisance ou absence des instruments nautiques, vétusté de beaucoup de bâtiments, tels sont les principaux éléments d'une situation dont la statistique des accidents maritimes fait ressortir le caractère franchement alarmant.

Soustraits à toute inspection préventive, des pêcheurs et des armateurs sont parfois enclins à placer leur intérêt immédiat au-dessus de leur responsabilité morale et des conseils de la plus élémentaire prudence. A l'appui de cette affirmation, nous pourrions invoquer des témoignages nombreux et concluants.

Un des patrons de pêche les plus entendus et les moins intéressés à farder la vérité, fit devant nous cette réflexion stupéfiante que « bien rares étaient les chaloupes de sa localité complètement en règle avec les prescriptions internationales sur le port des feux de route et de pêche ».

Dans son rapport pour 1906 le comité local de mariculture émit un avis identique :

Les règlements, dit-il, ne sont nullement observés par les pêcheurs. Très souvent on les voit entrer au port avec un feu de mât (***toplicht*** ou ***bollantaarn***) qui est le signal d'un bateau au chalut. Pour un navire sous voiles le règlement prescrit deux feux de côté. Le plus souvent nos pêcheurs ne les ont pas lorsqu'ils entrent au chenal. Cela peut donner lieu à de graves accidents et il importe d'exercer une surveillance sévère. La négligence des patrons est seule en cause. Quand on les questionne ils répondent invariablement : cela ne valait pas la peine, ou bien : rien n'était en vue.

Dans le premier volume de cette enquête on a parlé de la vogue dont jouissaient récemment encore sur notre littoral, les

bateaux de pêche qui avaient été réformés en Angleterre ; nombre de ces rebuts ont pu être remis en ligne dans nos ports sans que l'autorité maritime trouvât moyen d'y rien objecter. Comme bien on pense, ces bateaux n'ont jamais rapporté que déboires à leurs propriétaires peu scrupuleux, qui ont bien vite appris à leurs dépens que si les armateurs anglais réforment du matériel ce n'est pas pour permettre à leurs collègues belges de faire une bonne affaire en le reprenant.

Cette expérience n'en a pas moins été fatale à bien des pauvres pêcheurs, au point que les embarcations en question ont été l'objet de la réprobation générale ; nous trouvons l'expression de ce blâme dans le rapport du comité local de mariculture d'Ostende, pour l'année 1906. « Tout le monde, dit ce collège, voit avec satisfaction la disparition des soi-disant *smacks*, voiliers achetés en Angleterre où ils avaient été réformés. Ces cercueils flottants ont occasionné à notre population pêcheuse assez de misères et de douleurs. C'est avec une grande joie que nous les verrons tous partir. »

La gravité des abus signalés de divers côtés alarma aussi le comité de mariculture institué auprès du ministère de l'agriculture. La question de l'inspection des bâteaux de pêche y fut examinée en séance du 13 octobre 1906, sur un rapport présenté par M. A.-T. Golder. Voici les parties essentielles du rapport.

« Le comité local n° II (Ostende) à soulevé dans son dernier rapport de 1905, la question de la surveillance des bateaux de pêche belges au point de vue de leur navigabilité, et aussi au point de vue de la sécurité du pêcheur belge.

» Le rapporteur réclamait une visite officielle, au moins une fois par an de tout bateau belge se livrant à la pêche tant en haute mer que dans les eaux territoriales. Il voudrait également que tous les bateaux de pêche soient munis d'une ou de deux bouées et d'autant de corsets de sauvetage qu'il y a d'hommes d'équipage.

» Je partage entièrement l'avis de la section n° II. Une loi existe pour les navires de commerce, mais elle n'est pas applicable aux navires de pêche...

» ...Les barques de pêche sont exceptées ; Pourquoi ?

» La sécurité des pêcheurs n'est-elle pas aussi précieuse que celle des autres gens de mer ?

» Ne voit-on pas des armateurs peu scrupuleux qui achètent en Angleterre ou en Hollande de vieux bateaux de pêche, condamnés dans ces pays et qui, après quelques réfections de peu d'importance les font naviguer. La vétusté de ces embarcations est souvent cachée et il n'existe aucun contrôle relatif à leur état de navigabilité. Ces bateaux sont donc un danger permanent pour les hommes qui les montent.

» Cette question a été soulevée en Hollande, où le Gouvernement vient d'instituer une commission chargée de préparer un projet de loi sur la visite périodique des bateaux de pêche.

» Pourquoi la Belgique ne ferait-elle pas comme la Hollande ? Et ce, dans l'intérêt de l'une des plus belles industries du pays. La vie des pêcheurs comme celle des mineurs, est continuellement en danger ; il est du devoir donc du Gouvernement de faire une loi ou un règlement qui, par son application, atténuerait dans de fortes proportions les dangers de la mer.

» Il y a actuellement à Ostende seul 162 bateaux de pêche dont 23 vapeurs.

» Sur les 139 voiliers de pêche, il y en a 106 qui jaugent de 25 à 45 tonneaux de mer ; ceux-ci pratiquent la pêche en haute mer.

» Les 33 autres voiliers ne jaugent que 5 à 13 tonneaux et ne vont guère pêcher qu'en vue de la côte belge.

» Des 23 vapeurs de pêche, il y en a :

4 de un an ;
1 de deux ans ;
1 de trois ans ;
1 de cinq ans ;
3 de six ans ;
4 de sept ans ;
4 de huit ans ;
4 de dix ans ;
1 de douze ans.

» Des 139 voiliers (grand modèle et petit modèle), il y en a :

7 de cette année ;
40 de un à cinq ans ;
9 de cinq à vingt ans ;
52 de dix à vingt ans ;
25 de vingt à trente ans ;
6 de trente ans et au delà.

» Un coup d'œil jeté sur le tableau ci-dessus prouve que la majorité des bateaux de la flottille comptent plus de dix ans d'âge.

» Il me semble tout naturel, je dirai même urgent, que tout bateau de pêche de n'importe quel tonnage, arrivé à l'âge de 10 ans soit sérieusement inspecté au point de vue de sa navigabilité et que cette visite soit répétée annuellement.

» Pour ceux de moins de 10 ans, on pourrait exiger une visite à l'âge de 5 ans.

» Cette visite devrait être rendue obligatoire et un ordre sévère devrait être donné à M. le Commissaire maritime de refuser tout enrôlement d'équipage sur une chaloupe qui ne justifierait pas d'un certificat de navigabilité délivré par le Comité gouvernemental chargé de cette surveillance.

» Une surveillance analogue pourrait être exercée également sur le canot de sauvetage que chaque chaloupe doit porter, de même que sur les engins de sauvetage, bouées, corsets, etc. »

Si, jusqu'à présent, les choses en sont restées là, ce n'est pas une raison pour que les abus aient cessé d'exister ; nous avons entendu des pêcheurs raconter ingénument les aventures effrayantes de leurs chaloupes trop vieilles, et des commissaires maritimes reconnaître que si l'enrôlement des marins-pêcheurs donne parfois lieu à des difficultés, la cause en est souvent au mauvais état du bateau sur lequel les intéressés doivent monter.

On peut rattacher à ce qui précède la grande quantité des sinistres qui affligent une partie de la flottille de pêche belge. Nous donnons ci-après la statistique détaillée des pertes que celle-ci a essuyées en dix années. D'après cette statistique, la moyenne annuelle est de 1.2 p. c. à Blankenberghe, de 0.6 p. c. à Heyst, de 0.5 p. c. des voiliers de pêche à la Panne, de 6.6 p. c. pour les vapeurs de pêche d'Ostende, de 3.4 p. c. pour les grands voiliers d'Ostende et de 2 p. c. pour les petits voiliers d'Ostende.

Nous croyons en avoir dit assez pour établir que nous nous trouvons devant un problème d'humanité dont la prompte solution entre dans les vœux de tous. La surveillance des chaloupes de pêche, tant au point de vue de l'équipement nautique que de la navigabilité, si elle est pratiquée dans un esprit scientifique et en tenant compte de la situation économique de l'industrie belge de la pêche, dans la mesure compatible avec l'intérêt général, pourrait devenir un puissant facteur de progrès. C'est d'ailleurs en ce sens que nous voyons fonctionner l'inspection de la pêche en Hollande et en Allemagne.

Il est évident du reste que ce problème n'est pas sans offrir quelque complexité. On ne pourrait laisser la navigabilité du bateau et toutes les difficultés qui peuvent surgir à propos de l'aménagement des locaux, de l'alimentation à bord, etc., à l'appréciation souveraine d'un fonctionnaire aussi compétent

Pertes de bateaux d'après les relevés des suppléments annuels du Lloyd anversois.

ANNÉES.	Blankenberghe		Heyst.		Ostende.				La Panne.		Coxyde.		Oostduinkerke.		Nieuport.	
					Vapeurs.		Voiliers de plus de 25 tonneaux.		Voiliers de moins de 25 tonneaux.							
	Nombre de bateaux.	Pertes.	Nombre de bateaux.	Pertes.	Nombre de bateaux.	Pertes.	Nombre de bateaux.	Pertes.	Nombre de bateaux.	Pertes.	Nombre de bateaux.	Pertes.	Nombre de bateaux.	Pertes.	Nombre de bateaux.	Pertes.
1900	45	1	46		96	1	110	4	21	1	75		16		20		8	
1901	45	1	51		94	1	129	5	23		74		14		22		11	
1902	44	1	55		93	1	130		24	1	78		14		21		9	
1903	49		61		91	2	127	4	28	1	80	1	16		27		12	
1904	47	—	58	1	92	1	118	3	32		85		14		28	1	14	
1905	49	—	60		93	1	113	5	34	1	82		1		14		86	
1906	42	—	59		93	1	103	3	43		76		2		13		46	
1907	45	1	66		93	3	103	2	45	1	79		6		11		40	
1908	54	—	63	1	96	1	100	3	54	3	87	1	9		13		40	
1909	65	1	31	1	94	3	91	6	61	3	98	—	8		15		42	
1910	68	—	64	—	95	4(*)	88	1	63	—	98	1	8		15		39	
1911	61	3	25	1	96	1	78	8	—		98	1	9		13		37	
		8		4		20		44		9		5		1		2

(*) Y compris un vapeur anversois.

Causes des pertes de bateaux
de 1899 à 1911 d'après les relevés des suppléments annuels du Lloyd anversois.

Mauvais temps, 12.
Coulés bas par suite de voies d'eau, 42.
Echoués, 19.
Abordés, 17.
Perdus, 9.
Détruits par le feu, 2.
Touchés par une épave, 3.

et aussi zélé qu'il puisse être. La déclaration de navigabilité ou d'innavigabilité implique des connaissances assez variées, comporte des responsabilités assez grandes pour justifier l'intervention d'une commission technique. C'est le système français, c'est aussi le système que M. P.-J. Goetbloet a développé dans son *Étude d'avant-projet de loi sur la marine marchande belge, présenté à l'Association de droit commercial* (1).

Le certificat de navigabilité d'avant mise en service et le certificat périodique seraient délivrés par un bureau local de renseignements, d'inspection maritime et de surveillance de partance. Les bâtiments de moins de 25 tonneaux de jauge brute seraient soumis à une visite annuelle conformément à un arrêté royal.

On peut concevoir un système plus simple confiant les décisions de premier degré à l'inspecteur de la navigation, sauf à établir un recours auprès d'un collège technique. Telle est l'économie de la législation néerlandaise.

(1) Imprimerie Aug. Van Nylen, 26, Rempart Kipdorp, Anvers.

CHAPITRE IX

Habitation des pêcheurs.

La question du logement des pêcheurs se présente sous des aspects fort dissemblables suivant les localités où on l'observe.

On s'accorde, en effet, à reconnaître que parmi les nombreux facteurs qui agissent sur les conditions du logement ouvrier, la densité de population du milieu exerce une influence particulièrement active et sensible.

C'est ainsi qu'à milieux denses — ce qui est le cas de toutes les grandes agglomérations urbaines et industrielles — correspondent habituellement des logements exigus, insalubres et coûteux, conséquence de la cherté des terrains, du coût des matériaux et de la main-d'œuvre.

Dans les petites localités et les régions rurales les logements s'obtiennent à meilleur compte et s'ils ne sont pas toujours plus spacieux, ce désavantage est racheté par un ensemble de conditions hygiéniques meilleures résultant d'une plus grande abondance d'air et de lumière.

Telle est également la situation au point de vue du logement des pêcheurs. A cet égard on peut tracer une ligne de



INTÉRIEUR DE PÊCHEUR A OSTENDE.

démarcation assez nette entre la région orientale de la côte — comprenant les centres urbains tels qu'Ostende, Blankenberghe et Heyst — et la partie occidentale, englobant les autres stations de pêche telles que Nieuport, ville déchue et morne, La Panne, Coxyde et Oostduinkerke, localités à caractère mixte ou rural plus ou moins accentué.

A ce premier facteur — celui de la densité de la population — il faut en ajouter un autre qui contribue à accentuer la division que nous venons de signaler. Ostende, Blankenberghe et Heyst sont, mais à des degrés certes fort différents, des villes de luxe. Lieux de villégiature estivale et de mondanité, plages réputées et fréquentées par une clientèle de choix, nationale et cosmopolite, ces villes présentent aussi cette caractéristique de constituer des agglomérations compactes, condensées, en quelque sorte ramassées sur elles-mêmes. La spéculation énorme qui s'est abattue sur les terrains et les bâtisses, a eu pour conséquence de réduire les disponibilités et par suite d'augmenter les prix dans des proportions démesurées. Cette situation a durement atteint la population ouvrière et pêcheuse et à moins de mesures radicales, qui s'imposent avec une force et une urgence toutes particulières pour des villes comme Ostende, il est à craindre qu'elle continue à peser lourdement sur tous les efforts que les particuliers ou les institutions de prévoyance seraient tentés d'accomplir pour remédier à la crise des habitations.

Il est vrai que le mouvement d'expansion qui s'est traduit par une plus-value progressive des propriétés foncières n'a pas été un phénomène purement local, limité à la région orientale des grands centres. Il a été peut-on dire général et les localités côtières de la partie occidentale, telles que La Panne, Coxyde et Oostduinkerke y ont largement participé. Mais si là, moins qu'ailleurs, le logement ouvrier en a souffert c'est notamment parce que dans ces communes la bande côtière

n'est que le front d'un vaste hinterland, se prolongeant dans les dunes et vers l'intérieur du pays,qui est resté dans une certaine mesure en dehors du développement de la vie balnéaire. Ce qui contribue à donner à ces localités une physionomie originale, c'est qu'elles sont formées de deux groupements juxtaposés, mais franchement distincts : la plage, la cité balnéaire,



FIG. 17. — MAISONS DE PÊCHEURS A LA PANNE.

alluvion récente ou en voie de formation d'une part, le village agricole ou pêcheur d'autre part, survivance de la bourgade primitive.

A la lumière de ces considérations d'ordre général, on voit déjà se dessiner et sortir de l'ombre, en ses grandes lignes, la situation du logement des pêcheurs belges. Il nous reste à l'examiner de plus près dans sa réalité tangible, dans ce qui a été fait ou tenté pour en améliorer les conditions,

dans ce qui reste à accomplir dans l'ordre des réalisations immédiates.

On verra que si un effort méritoire a été accompli à Blankenberghe et Heyst, la situation à La Panne, Coxyde et Oostduinkerke peut paraître idyllique, lorsqu'on la compare à celle qui existe à Ostende où elle est véritablement lamentable. Certains



FIG. 18. — MAISON DE PÊCHEUR A OOSTDUINKERKE.

quartiers de la « Reine des plages » sont de véritables ghettos de misère et de vice.

La question du logement pêcheur présente la plus haute importance. Elle touche aux plus grands intérêts moraux et sociaux, elle intéresse le développement, voire même la conservation d'une catégorie professionnelle éminemment utile, menacée de désertion si les mesures de protection auxquelles elle aspire et auxquelles elle a droit, tardent d'intervenir.

Ostende.

a) Le fait.

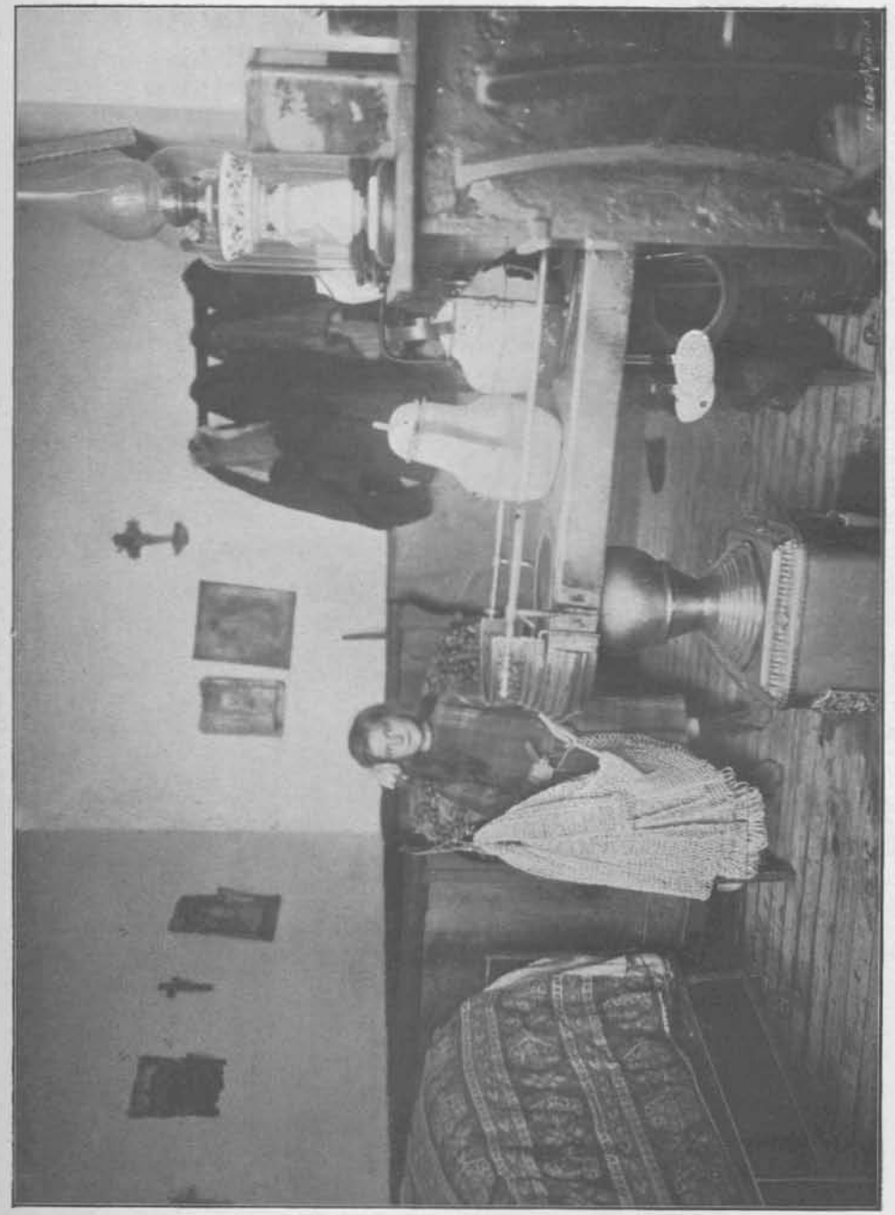
Nous avons indiqué quelques-unes des causes d'ordre général, qui ont contribué à donner une acuité particulière au problème des logements ouvriers à Ostende. A ces causes nous devons en ajouter une autre d'ordre plus local, la démolition de certains quartiers ouvriers — non suivie de reconstruction — à laquelle ont donné lieu les expropriations par zones effectuées en vue de l'exécution de travaux d'embellissement, la création de spacieuses avenues et de magnifiques boulevards. Pour avoir oublié qu'en matière de logements insalubres, l'autorité qui démolit doit bâtir, qu'il faut procéder la pioche d'une main et la truelle de l'autre, on a abouti à cette conséquence imprévue mais fatale : c'est qu'au fur et à mesure qu'on poursuivait l'assainissement de certains quartiers en rasant cours, maisons et ruelles, on créait ailleurs de nouveaux foyers d'infection et on aggravait, par l'exode des familles dépossédées, la congestion des quartiers ouvriers voisins déjà surpeuplés.

Les pêcheurs d'Ostende n'ont pas été les derniers à ressentir les effets préjudiciables de la situation créée par ces mesures.

Nous allons voir comment.

D'après un relevé récent, la population totale des familles des gens de mer, pêcheurs et canotiers d'Ostende — non compris les nombreux ouvriers et petits employés de la marine de l'Etat — s'élève approximativement à 5,000 âmes se répartissant comme suit :

36	ménages	de 1	personnes	36	personnes
153	»	2	»	306	»
158	»	3	»	474	»
165	»	4	»	660	»
133	»	5	»	665	»



INTÉRIEUR DE PÊCHEUR A OSTENDE.

114	ménages de	6	personnes	684	personnes
90	»	7	»	630	»
69	»	8	»	552	»
44	»	9	»	396	»
23	»	10	»	230	»
10	»	11	»	110	»
4	»	12	»	48	»
2	»	13	»	26	»

soit en tout 4,817 personnes dont 2,847 enfants et 1,200 hommes et jeunes gens se livrant à la pêche maritime soit à bord de steamtrawlers, de chaloupes à voile, de chaloupes à vapeur ou de barques crevettières.

Toute cette population, cantonnée dans le quartier du port, se trouve reléguée aux étages et arrière-cours des maisons du Quai des Pêcheurs, de la rue Saint-Paul, de la rue Saint-François, de la rue des Bateliers, de la rue Neuve et de quelques rues avoisinant la minque et le bassin d'échouage.

Certains ménages occupent deux pièces : chambre, cave ou mansarde dont le loyer varie de 15 à 20 francs par mois ; un grand nombre ne dispose que d'une seule chambre pour laquelle ils payent 8 à 12 francs.

Presque tous sont logés dans des conditions absolument anti-hygiéniques.

La mortalité générale du quartier atteint le chiffre considérable de 23 p. c. et si la natalité y est importante (44 p. c. en 1910) la mortalité infantile y est le double de celle des adultes (1).

Il n'y a d'ailleurs pas que l'hygiène qui laisse à désirer. Cherchez la cause de la débauche précoce et du vice : vous la trouverez huit fois sur dix dans l'entassement, la promiscuité

(1) Comité de patronage des habitations ouvrières et des institutions de prévoyance de l'arrondissement d'Ostende. *Extrait du rapport sur les travaux de l'exercice 1911*, p. 12.

et l'insuffisance des logements. L'instruction est négligée et la prévoyance inconnue.

La plaie du logement est aussi un des agents les plus actifs d'une autre plaie terrible : l'alcoolisme. Ici le mal est encore aggravé par le pullulement des débits de boissons. On peut dire que près de la moitié des immeubles du quartier des pêcheurs possède un cabaret au rez-de-chaussée.



FIG. 19. — MAISONS DE PÊCHEURS A OOSTDUINKERKE.

Traçons quelques croquis au hasard de nos visites.

Voici un immeuble à deux étages logeant une centaine de personnes. C'est une véritable cité de pêcheurs. On y pénètre par une entrée particulière, mais en fait, obligatoirement et nécessairement, pour des raisons qu'on devine, les locataires passent par l'estaminet du rez-de-chaussée, où ils font des stations qui se prolongent et se répètent plus souvent qu'il ne faudrait et peut-être même qu'ils ne voudraient.

Il y a deux lavatories pour onze ménages, un au rez-de-chaussée, un autre au premier étage où se trouve également l'unique pompe. A chaque locataire à tour de rôle incombe la corvée hebdomadaire de nettoyer les escaliers et le plancher, dont la propreté apparaît fort relative. Quant aux eaux ménagères, elles sont évacuées par des éviers à raison d'un par étage, reliés à l'égout.



FIG. 20. — DANS LES DUNES D'OOSTDUINKERKE.

Pénétrons dans quelques intérieurs.

Ici habite une famille de pêcheurs composée du père et de la mère, d'une grand'mère et de six enfants. Le logement se compose de deux petites pièces, une chambre à l'étage et une mansarde au grenier. C'est la misère sordide. Comment on parvient à loger, nourrir et vêtir neuf personnes avec 900 à 1,000 francs par an, ce qui représente le salaire brut moyen du pêcheur ostendais, c'est un problème que les personnes trop sensibles

feront bien de ne pas approfondir. Les murs sont recouverts d'un badigeonnage grossier, noirci par les fumées du poêle et qui s'effrite par endroits en larges plaques lépreuses, imparfaitement dissimulées sous de vagues chromos-réclame. Adossés au mur, dans la cuisine dont ils occupent presque la moitié de la superficie, deux lits, l'un en bois bruni, l'autre en fer, étalent des couvertures maculées et défaites.

Un peu plus loin, notre attention est attirée sur un des plus vieux immeubles d'Ostende. C'est une maison basse, sans étage, percée de larges fenêtres séparées par une porte servant d'entrée aux deux ménages qui y ont élu domicile. Entrons. A droite, habite une famille de pêcheurs composée du père, de la mère et de trois enfants. Le logement se compose d'une pièce, avec un petit réduit, d'un loyer de 10 francs par mois. Un bébé de quelques mois crie et s'agite dans son berceau, placé à côté d'un grand lit où dorment les parents avec le second de leurs enfants, un petit garçon de trois ans. L'ainée, une fillette de 9 ans, va coucher tous les soirs chez sa grand'mère. Comme il n'y a pas de pompe dans l'immeuble, on doit s'alimenter d'eau chez les voisins ou à la fontaine publique.

Voici encore un intérieur de pêcheurs. La maison est gardée par une fillette de 8 ans qui surveille le pot au feu en l'absence de sa mère, marchande de poisson, qui s'est rendue à la minque. Le logement se compose de deux pièces : une cuisine aux dimensions tellement exiguës que quatre ou cinq personnes peuvent à peine s'y tenir debout et une petite chambre occupée par deux lits. L'ensemble est dans un état de propreté assez satisfaisant.

Dans le même immeuble le hasard nous conduit chez une autre famille de pêcheurs, dotée de neuf enfants dont l'aîné a 12 ans et le plus jeune quelques mois. Parmi les aînés, les uns vagabondent à la rue, les autres sont à l'école. C'est samedi, jour de

nettoyage et de lessive. Sur le parquet crasseux où traînent des croûtes de pain et des reliefs de poisson, au milieu d'une atmosphère empestée et rendue presque irrespirable par les âcres vapeurs qui s'échappent d'une marmite bouillonnante dont le couvercle mal assujetti laisse échapper la savonnée, deux enfants, la figure barbouillée et pieds nus dans le simple appareil d'une chemise de nuit trouée et sale, s'ébattent et se dis-



FIG. 21. — SUR LA ROUTE DE COXYDE.

putent la possession d'un sucre d'orge pendant que leur grande sœur de 8 à 9 ans, dans un coin de la chambre tricote des filets. Au-dessous du poêle, un amas de linge étalé sur une corde pend à sécher. Dans la même place se trouvent deux lits et un matelas qui, étendu le soir au pied d'un des lits et replié le matin, forme une troisième couchette. Des photographies, quelques images et statues religieuses, des scènes marines, des reproductions de bateaux, quelques vases, une table et trois

ou quatre chaises composent tout le mobilier. Dans une petite place adjacente, à moitié remplie par une grande armoire, couchent le père et la mère avec leur plus jeune enfant. Loyer mensuel : 17 francs. Particularité : Misère et Cie.

Mais à quoi bon prolonger cette énumération, puisque nous ne pourrions que répéter les mêmes constatations. Ces quelques exemples que nous avons cueillis au hasard, suffisent déjà à montrer ce qu'est, pris dans son ensemble, le logement pêcheur à Ostende. Il s'agit ici évidemment du pêcheur ouvrier ordinaire et non de ces pêcheurs, comme les capitaines ou les mécaniciens de vapeurs, qui occupent une situation privilégiée, jouissent de traitements ou de revenus qui en font les égaux d'employés ou de bourgeois, et possèdent même quelquefois pignon sur rue.

b) L'ACTION PUBLIQUE ET PRIVÉE.

Institué à la suite de la loi du 9 août 1889 sur les habitations ouvrières, le Comité de patronage des habitations ouvrières et des institutions de prévoyance de l'arrondissement d'Ostende n'a pas cessé, depuis l'année 1890, d'appeler l'attention des pouvoirs publics sur l'état misérable des logements ouvriers à Ostende et la nécessité urgente d'y remédier. Il faut malheureusement constater que ses doléances n'ont eu que peu d'écho.

Il prit l'initiative de la constitution d'une société anonyme de construction de maisons ouvrières, au capital initial de 50,000 francs et dont les statuts furent publiés aux annexes du *Moniteur Belge* du 31 mars 1897 (acte n° 1287). Cette société n'eut qu'une existence éphémère. Un prêt de 45,000 francs effectué par la Caisse d'épargne, lui permit de faire l'acquisition d'un terrain de plus de 2 hectares de superficie, situé près de la chaussée de Ghistelles, destiné à la construction de maisons ouvrières. Ce ne fut qu'un geste méritoire, mais impuissant. Trop faible était l'instrument et trop lourde la

tâche. La société disparut en 1906 faute de ressources.

De 1890 à 1911, le Comité de patronage des habitations ouvrières d'Ostende, a délivré, par application des articles 14 et 16 de la loi du 9 août 1889, un total de 1,269 certificats ouvriers dont 848 pour l'achat d'une maison ou d'un terrain et 421 pour prêts d'argent en vue de l'acquisition de terrains ou de maisons. De ces 1,269 certificats, aucun n'a été sollicité par un pêcheur proprement dit.

Le problème du logement ouvrier à Ostende et tout spécialement du logement pêcheur, dont nous avons uniquement à nous occuper ici, reste donc entier. D'une part, l'effort constructeur a été nul ou tout au moins de nul effet; d'autre part, la démolition de certains quartiers n'a été qu'un palliatif — et le plus souvent un remède pire que le mal — de sorte que l'inventaire des mesures prises par l'autorité publique pour procurer au pêcheur le logement décent qui lui fait défaut, peut effectivement se résumer en un procès-verbal de carence.

Toutefois, on ne peut pas oublier qu'il s'agit en l'espèce d'un problème singulièrement ardu et complexe, dont la solution ne pourrait être l'œuvre d'un jour, ni d'un seul homme. Le succès ne peut venir que du concours de toutes les bonnes volontés et de toutes les énergies. Les efforts particuliers devraient être secourus et appuyés par une intervention financière et une collaboration bienveillante de tous les pouvoirs publics intéressés : la commune, la province et l'Etat.

Dans cet ordre d'idées, signalons la note qui a été adressée en 1911 par le Comité de patronage d'Ostende au Département des Travaux publics, contenant l'indication du plan de la future cité des pêcheurs à l'Est du chenal en même temps que l'exposé des moyens pour le réaliser.

Voici d'abord comment la note esquisse le type d'habitation à construire : A chaque ménage sa maison, tel serait certes l'idéal. Mais il faudrait pour l'atteindre et l'appliquer graduel-

lement à toute la population des pêcheurs, disposer d'un terrain très considérable, surtout si l'on veut construire des maisons isolées avec un jardin potager. On estime, en effet à 800 mètres carrés la superficie à affecter, dans ce cas, à chaque habitation.

Les maisons seraient utilement construites par groupes de deux au moins. Un plan général d'aménagement du quartier devrait être élaboré tout d'abord ; mais sa réalisation ne se ferait qu'au fur et à mesure des besoins. La construction de 80 maisons semble devoir suffire à l'origine. L'adoption du projet permettrait de loger environ 10 p. c. des ménages des pêcheurs. L'expérience démontrerait, au surplus, si ce type d'habitation serait recherché par le pêcheur ostendais dont il modifierait complètement la manière de vivre.

Dans la négative, on se verrait peut-être contraint de construire quelques bâtiments à logements multiples. Dans ce cas, il faudrait par tous les moyens possibles, obvier aux inconvénients inhérents aux constructions de l'espèce : risques d'épidémie, d'incendie et surtout d'immoralité.

Si cette solution — du moins partiellement — s'imposait, ce serait certes rendre déjà un service aux futurs locataires que de leur procurer des appartements spacieux et bien aérés moyennant un prix de location modique. Car, chose triste à constater, rien ne se loue plus cher, à Ostende, qu'un appartement d'ouvrier.

Il conviendrait de construire ces immeubles dans les meilleures conditions hygiéniques, de veiller à ce que chaque occupant jouisse, autant que possible, de l'indépendance vis à-vis des co-locataires, par exemple, en limitant le nombre d'appartements à un seul par étage, avec une entrée pour chaque étage d'après le type hollandais.

Eventuellement, ces maisons à appartements seraient édifiées dans la première zone du terrain, vers la chaussée du phare,

les habitations isolées avec ou sans jardin potager occupant la deuxième zone. En toute hypothèse, il conviendrait de veiller à la variété des bâtisses et au bon agencement du plan d'ensemble. Il faudrait qu'il y eût autre chose que des maisons entassées.



FIG. 22. — INTÉRIEUR DE MAISON DE PÊCHEUR.

Les travaux d'aménagement de la voirie du nouveau quartier comprendront obligatoirement un réseau d'égouts et une canalisation d'eau potable. Il conviendrait, d'autre part, construire :

1° Une crèche avec consultation pour nourrissons ;

2° Un petit hôpital pour les soins urgents ;

3° Si possible, un musée de pêche.

Quant aux organes à créer et aux moyens de les alimenter, le rapport continue comme suit :

Il semble que la seule solution pratiquement réalisable de l'important problème dont nous venons de faire connaître les éléments essentiels, soit la constitution d'une ou de plusieurs sociétés d'habitations ouvrières, fondées en conformité de la loi du 9 août 1889 et de celle du 15 mai 1905.

Le gouvernement, assure-t-on, serait disposé à céder gratuitement à ces sociétés les terrains situés à l'Est du chenal. Ces terrains sont limités au nord par les dunes, à l'ouest par la chaussée du phare et au sud par la rue du Fort. Cette libéralité semble indispensable à la bonne réussite de l'entreprise, le modeste revenu du pêcheur exigeant la réduction au minimum soit du capital à rembourser, s'il veut devenir propriétaire, soit du loyer de la maison ou de l'appartement, s'il se contente d'être locataire. Pour plus de facilité ou d'uniformité et à raison du caractère tout spécial de la clientèle, il serait désirable qu'une société locale de crédit et une société locale de construction fussent fondées, à moins qu'une disposition légale spéciale ne permit à une seule société de se charger à la fois des deux genres d'opérations.

Quoi qu'il en soit, il serait, semble-t-il, absolument nécessaire de fonder, tout au moins, une société de construction, parce que, au début surtout, on trouverait peu de clients capables de payer comptant le dixième de la valeur de l'immeuble.

On pourrait peut-être créer des sociétés auxiliaires à forme mutualiste, pour procurer aux pêcheurs le premier versement d'un dixième et pour assurer le payement régulier des mensualités. Toutefois, il y a lieu de tenir compte du fait que la prévoyance en général ne rencontre encore que peu d'adeptes parmi nos pêcheurs.

La société de construction serait une société anonyme, dans laquelle devraient s'intéresser, à côté de particuliers, les administrations provinciale et communale.

Les armateurs et tous les patrons qui, de par leur profession, sont en contact avec l'industrie de la pêche, seraient invités à souscrire un certain nombre d'actions. Le dividende maximum serait fixé à 3 p. c. La société anonyme serait, en tout cas, la plus opportune et la plus pratique.

Le rapport prévoit, en outre, des dipositions tendant à faire des maisons de pêcheurs une sorte de bien familial, à empêcher la multiplication des cabarets et débits de boissons, voir même à les proscrire, à réserver aux pêcheurs des faveurs fiscales justifiées par le caractère exceptionnel de leur situation et la crise de leur industrie...

Ainsi qu'on peut en juger par les considérations qui précèdent, la question du logement pêcheur à Ostende continue à rester au premier plan des préoccupations de tous ceux qui s'intéressent au bien-être de la population ouvrière et pêcheuse. L'ère de doléances et des projets n'a que trop duré : il est temps que sonne enfin l'heure des réalisations. La graine qui a dormi sous la terre a germé et grandi : à quand la moisson?

Blankenberghe.

En quittant Ostende, nous marquons déjà un progrès puisque nous ne rencontrerons plus, sinon d'une manière exceptionnelle, le logement sous forme d'appartement de une ou de deux pièces.

Certes, la situation n'en est pas *toujours* meilleure pour cela. Ainsi, certaines masures de la Pekstraat, à Blankenberghe, n'ont rien à envier aux *slums* les plus sordides d'Ostende.

Mais à Blankenberghe un effort sérieux a été accompli, dont tout le mérite revient à la société : « Eigen Woonst », société

anonyme pour la construction d'habitations ouvrières, instituée à Blankenberghe en 1892.

Depuis sa fondation, cette société a acquis ou construit, soixante-deux maisons ouvrières d'une valeur de 3,000, 3,500 à 4,000 francs chacune. Le prix des loyers est établi sur la base de 5 p. c. de la valeur de l'immeuble dont 1 p. c. sert à constituer le dixième dont le versement est imposé à l'ouvrier ou au



FIG. 23. — INTÉRIEUR DE MAISON DE PÊCHEUR.

pêcheur, désireux d'acquérir la propriété de la maison qu'il occupe.

Dès que ce dixième du prix de l'immeuble est atteint ou payé — que ce soit à la suite d'un seul versement ou de prélèvements successifs, comme il vient d'être dit — l'acte de vente est passé, avec inscription hypothécaire au profit de la société pour le solde du prix de vente non payé, ainsi que les frais d'acte. A partir de ce moment la société cesse de payer

les contributions foncières. On compte qu'il faut environ vingt-cinq ans dans des circonstances normales — ce qui exclut les cas de libération anticipée par héritage ou toute autre cause — pour devenir propriétaire.

La plupart des immeubles construits par la société sont situés dans la rue Jacques Demeyer et dans la rue du Parc. Tous sont à étages. La construction en est simple, d'aspect agréable et varié. Les plans de l'aménagement intérieur — il y en a de quatre types principaux — sont généralement bien conçus. On s'est efforcé de concilier avec un minimum de dépenses toutes les exigences de l'hygiène et du confort. Les façades ont une longueur de 5 mètres à 5m50. Le rez-de-chaussée comprend d'abord une sorte de chambre-salon, ensuite une cuisine, suivie elle-même tantôt d'une cour avec annexes, tantôt d'une arrière-cuisine où se trouve un four, une buanderie ou une relaverie.

Des 62 maisons ouvrières acquises ou construites par la société, celle-ci en a vendu 42 avec créance hypothécaire, dont 10 sont entièrement libérées. A présent, la société reste encore propriétaire de 20 maisons toutes louées, la plupart avec promesse de vente dès que les locataires auront économisé ou versé le dixième exigé pour l'acquisition.

La Caisse générale d'épargne n'a pas marchandé à la société ses encouragements et son appui financier. Ses avances successives se chiffrent par 181,500 francs, dont 45,000 francs ont été remboursés en 1910. La société « Eigen Woonst » reste donc débitrice envers la Caisse d'épargne de 136,500 francs, passibles d'un intérêt de 3.25 p. c. ou 4,420 francs l'an. Le total des dixièmes au profit des locataires atteint fr. 4,307.02.

D'après l'état de situation dressé au 1er janvier 1912, la société peut encore obtenir des avances de la Caisse d'épargne jusqu'à concurrence de fr. 18,726.12 (1).

(1) Voir le bilan de l'exercice 1911.

Mais une question se pose, plus intéressante à notre point de vue : Dans quelle mesure les pêcheurs de Blankenberghe ont-ils bénéficié de l'œuvre de la société « Eigen Woonst »?

Nous pouvons répondre à cette question d'une manière précise. Voici :

Sur les 42 maisons vendues par la société avec créance hypothécaire, 18 l'ont été à des pêcheurs, dont 2 ayant acquitté intégralement le montant de leur acquisition, ont obtenu mainlevée de l'hypothèque.

D'autre part, sur les 20 maisons louées par la société, 16 sont occupées par des pêcheurs.

D'où il suit que, dans l'ensemble, 34 à 35 familles de pêcheurs ont profité de la belle œuvre de prévoyance sociale accomplie par la Société « Eigen Woonst ».

Or, en comparant la manière dont la plupart de ces ménages étaient tenus avec les intérieurs d'autres logements, nous avons observé chez les premiers de telles qualités d'ordre et de propreté, qu'on ne pourrait douter de l'influence moralisatrice

(1)

I. — *Pêcheurs non-propriétaires.*

NUMÉROS D'ORDRE.	VALEUR IMMEUBLE.	MENSUALITÉ A PAYER.	A VERSER SUR LE 10e.
1	3,340.74	16	124.12
2	3,843.03	15	238.98
3	3,605.06	15	193.01
4	3,630.20	15	27.93
5	4,437.70	17	89.49
6	4,042.09	17	306.63
7	4,011.99	17	133.11
8	4,069.89	17	134.19
9	3,779.86	14	145.18
10	3,100.46	14	384.98
11	3,582.23	14	332 52
12	3,473 86	14	180 93
13	3,499.64	14	299.88
14	3,631.61	14	270.63
15	3,788.15	14	167.91
16	3,546.76	14	171.33

et éducatrice que l'habitation exerce sur l'esprit et les habitudes de ses occupants.

Nous donnons en note la situation active et passive des pêcheurs qui ont contracté avec la société pour l'acquisition de leur maison (1). [Voir bas page 402.]

S'il faut louer les promoteurs de l'œuvre si heureusement réalisée à Blankenberghe en matière d'habitations ouvrières, nous n'avons pas à dissimuler qu'il reste encore beaucoup à faire.

Nous ne pouvons oublier le sentiment d'écœurement que nous avons rapporté de notre visite au quartier du vieux Blankenberghe : maisons basses et branlantes de vétusté, façades ocreuses, mansardes recevant l'air et le jour par une étroite lucarne de 50 centimètres à peine, fosses d'aisances à ciel ouvert, murs crépis à la chaux, réduits minuscules, et cette impression de misère sordide et crasseuse qui se dégage du

(1) Suite de la note 1, p. 402.

II. — *Pêcheurs propriétaires.*

NUMÉROS D'ORDRE.	VALEUR.	MENSUALITÉ.	SOLDE A PAYER.
1	2,734.50	13.00	2,160 57
2	2.778.90	13.00	2,250.12
3	3,405.99	16.50	2,144.46
4	4,200.00	16.00	4,080 65
5	4,5 0 90	22.00	4,335,63
6	3,418.66	16.00	2,730.51
7	3,108.81	11.00	1,494 01
8	2,635.00	13.00	1,706.22
9	2,978.03	14.00	2,359 38
10	2,845 64	13 00	2,342.62
11	2,804.45	13 00	2,286.04
12	3,236.87	15.50	1,587.04
13	2,970.20	—	libéré.
14	3,500.00	16.00	3,281.48
15	2,634.57	13.00	326 17
16	2,728.90	13.00	1,554.17
17	2,735.52	15.00	libéré.
18	3,236.50	—	—

spectacle de ces enfants en guenilles, de ces femmes aux corsages dégrafés, cheveux aux vents, de ces ordures qui traînent partout dans la maison, de ces hardes qui se balancent au bout d'une corde avec les bourgerons rouges et les chapelets de petites plies séchées...

Hautement consciente de la beauté et de l'utilité de la tâche qu'elle a entreprise, la Société « Eigen Woonst » recherche les moyens d'étendre son œuvre, qui subit maintenant un point d'arrêt par suite de la cherté des terrains et de la résistance de certains propriétaires.

Puisse-t-elle aboutir!

Heyst.

A Heyst, la situation n'est guère meilleure qu'à Blankenberghe; bien au contraire, puisque rien n'y a été fait pour procurer au pêcheur un logement sain et confortable.

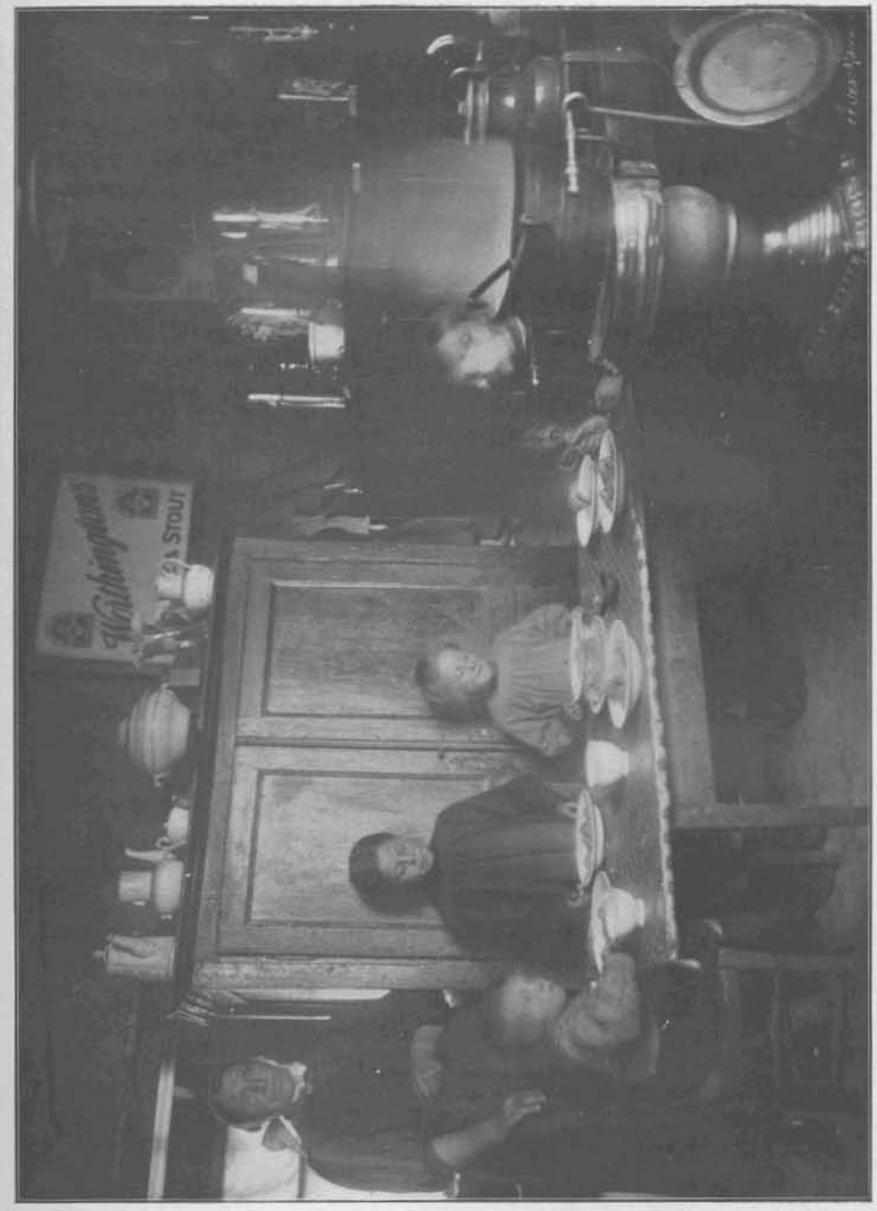
Certaines maisons de pêcheurs sont de véritables taudis auxquels quelques vigoureux coups de pioche seraient le meilleur traitement à appliquer.

Nieuport.

Ville morne et figée. Avec ses maisons basses, ses longues rues parallèles aux pavés raboteux qui débouchent au chenal, sa tour trapue se profilant au fond de la rue du Faucon avec des airs de petite vieille ratatinée, ses pignons rustiques, sa vie silencieuse, elle donne l'impression d'une chose très ancienne ensevelie dans les vestiges d'une gloire déchue.

Eldorado des pêcheurs à la ligne à qui elle offre d'incomparables ressources : l'Yser et de nombreux canaux, très poissonneux, elle participe peu à la vie de la plage dont une demi-lieue environ la sépare.

Sa population pêcheuse se compose presque tout entière



INTÉRIEUR DE PÊCHEUR A OOSTDUINKERKE.

d'immigrés de sa voisine La Panne et des villages environnants, qui sont venus s'y fixer afin de profiter des avantages du port. Au point de vue de la pêche maritime, Nieuport apparaît donc plutôt comme une espèce d'annexe ou de colonie de La Panne.

Cette immigration a provoqué une crise du logement en même temps qu'une augmentation du prix des loyers. On peut même supposer que par suite du développement du tonnage des chaloupes, qui a rendu plus impérieuse la nécessité d'un port d'attache et de refuge, l'afflux des Pannois vers Nieuport se serait produit plus abondant, si la pénurie de maisons ouvrières n'y avait fait obstacle.

Il est vrai que cette situation pourrait se modifier du tout au tout, le jour où La Panne serait dotée du port qu'elle attend depuis si longtemps. Ce jour-là il est probable que nous assisterons à un exode en masse vers La Panne des pêcheurs nieuportois, qui, se considérant toujours un peu comme étrangers dans leur cité d'adoption, conservent au fond du cœur un indéfectible attachement au lieu qui les a vus naître et où continuent d'habiter la plupart de leurs parents et de leurs amis.

Quoi qu'il en soit, voyons l'état actuel des choses. Tout ce qu'on en peut dire, c'est qu'il est fort divers, ainsi que le démontrent les clichés reproduits plus haut, qui résument assez bien la situation.

Voici d'abord des maisons d'apparence bourgeoise (fig. 13, p. 362). Elles sont habitées par leurs propriétaires, pêcheurs à qui la chance a souri ou qui, par leur activité, leur compétence ou l'exercice intelligent de leur métier, sont parvenus à une large aisance sinon à la fortune. Quelques pêcheurs sont ainsi propriétaires de leur habitation.

Voici, d'autre part, quelques types de vieilles maisons nieuportoises, mornes, branlantes et basses, avec leurs fenêtres

gaufrées et leur pignon caractéristique (fig. 14, p. 364).

Plus accueillante et plus gaie apparaît la construction reproduite page 370 (fig. 15) et montrant une habitation de pêcheurs dans le nouveau quartier. C'est une construction moderne, de lignes très simples, sans étage, avec une façade enjolivée de quelques briques vernissées ; la maison est claire,



FIG. 24. — BLANKENBERGHE, INTÉRIEUR DE MAISON DE PÊCHEUR.

bien aérée et suffisamment spacieuse. Elle a été construite à l'intervention de la Société « Volksbelang » dont nous dirons quelques mots plus loin. Elle comprend un rez-de-chaussée, une chambre-salon, une cuisine, un jardinet, des dépendances et une petite basse-cour ; à l'étage, un grenier et une mansarde à laquelle on accède par un escalier mobile. La maison est tenue avec soin : on y respire une atmosphère de bien-être, de joie et de méticuleuse propreté.

Dans la même rue, à l'extrémité, c'est une impression

diamétralement opposée qui nous attend. Ici habite un ménage de pêcheur avec cinq enfants. Le père et la mère dorment avec leur benjamin dans une chambre exiguë et basse dont tout le luxe s'est réfugié dans une pauvre étagère frangée de papier rose découpé à l'emporte-pièce. Plus navrante encore est la cuisine, dont les murs, recouverts d'un badigeon bleuâtre et souillé, supportent des planches où voisinent dans un décevant pêle-mêle les ustensiles les plus hétéroclites. Les quatre autres enfants, dont deux garçons et deux fillettes, parmi lesquels l'aîné a onze ans, couchent ensemble dans le même lit au grenier. Le mari est en mer et, en l'absence de la femme qui va travailler à la journée dans les villas de La Panne, la maison et les petits sont gardés par une parente.

Mais tous les pêcheurs à Nieuport n'habitent pas en maison : quelques-uns occupent des appartements composés habituellement de deux, parfois de plusieurs pièces, à l'étage ou au rez-de-chaussée.

Il n'y a pas à proprement parler de quartier de pêcheurs, quoique ceux-ci recherchent naturellement de préférence une installation à proximité du port et du chenal.

La ville est propriétaire de vastes terrains, situés derrière la gare, dont une partie est divisée en lopins loués à des pêcheurs.

L'idée a été envisagée d'utiliser ce domaine pour y construire, à l'instar de ce qu'on projette pour Ostende, une cité de pêcheurs.

Une société de crédit pour la construction de maisons ouvrières dénommée « Volksbelang » et dont les statuts ont été publiés au Moniteur le 4 février 1905, n° 581, fonctionne depuis cette date.

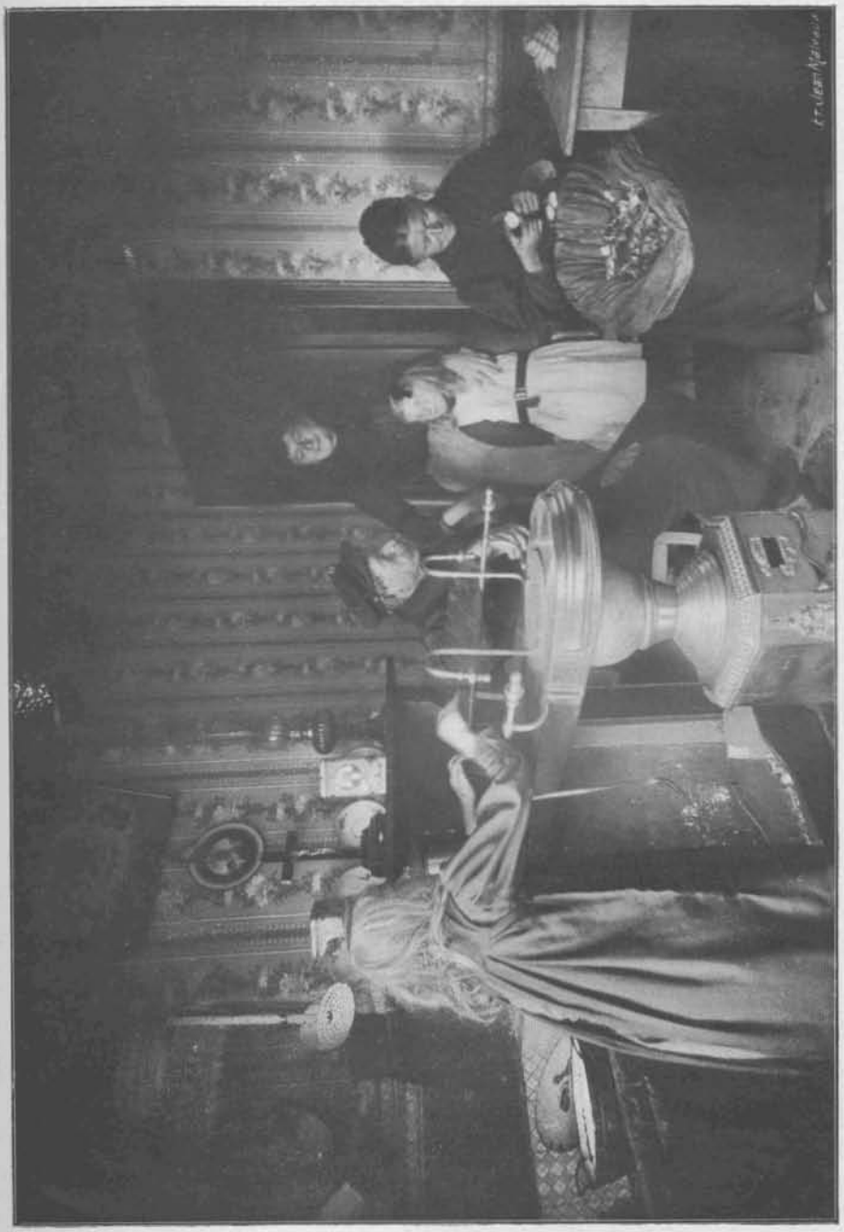
Depuis l'année de sa fondation jusqu'en 1912, la société avait consenti des prêts à 34 ouvriers.

Deux pêcheurs seulement ont traité avec la société pour la construction ou l'achat d'une maison, l'un en 1905, l'autre en 1907. Il s'agissait d'immeubles d'une valeur de 2 à 3,000 francs. Le solde restant à payer par chacun d'eux s'élevait fin 1911 pour l'un à fr. 1,298.89, pour l'autre à fr. 1,547.30. Les prêts ont été conclus avec une assurance mixte sur la vie, dans le but de garantir le remboursement à une échéance déterminée ou à la mort de l'assuré si elle survient avant cette échéance

La Panne, Coxyde et Oostduinkerke.

Si la plupart des pêcheurs de La Panne sont propriétaires de leur barque de pêche, beaucoup le sont également de leur maison.

Pour connaître les pêcheurs de La Panne, leur vie, leur habitation, il faut aller un dimanche à l'Oosthoek, qui est leur quartier général. Vous les rencontrerez seuls ou par groupes déambulant le long de la chaussée qui va de La Panne à Coxyde. Massifs et robustes, la figure large et colorée, les bras ballants, le torse moulé dans un maillot bleu qui fait bomber les pectoraux, ils vont, lents et graves, avec ce dandinement particulier aux marins, vers les endroits où les appelle l'intérêt ou le plaisir : c'est la maison du patron où il s'agit d'établir les comptes de pêche, c'est le cabaret où les verres succèdent aux verres parmi l'âcre fumée des pipes, le bruit des conversations, l'ardeur du jeu de boules ou les péripéties de la *schuiftafel*, crissante de sable blond. Modernes vikings, rien n'arrête l'élan de leur farouche témérité ; montés sur de frêles embarcations, ils se livrent à d'aventureuses expéditions vers les côtes françaises et anglaises, déployant sans cesse une activité et un courage inlassables que la fortune ne récompense pas toujours, mais qui leur réserve parfois de magnifiques et fructueuses revanches.



INTÉRIEUR DE PÊCHEUR A LA PANNE

Ce sont des pêcheurs nés et rien que des pêcheurs, à l'encontre de leurs voisins de Coxyde et d'Oostduinkerke qui associent le plus souvent la culture de la terre au travail de la pêche, celui-ci n'intervenant qu'à titre accessoire.

Cette différence de tempérament et d'occupation s'accuse notamment dans l'habitation.

Bordant la chaussée qui va vers la mer et celle qui se prolonge dans la direction de Coxyde, tantôt groupées, tantôt s'égrenant en chapelet, les maisons des pêcheurs de La Panne font miroiter au soleil leurs toits de tuiles rouges et leurs volets verts contrastant avec la blancheur de la dune voisine.

Quelques-unes possèdent devant la maison un jardinet planté d'arbustes et rutilant de fleurs : roses trémières et glaïeuls rouges, dahlias multicolores et tournesols géants qui les font apparaître comme immergées dans un fouillis de verdure.

Les prix de location varient de 7 à 12 francs par mois.

La construction n'offre rien de remarquable : leurs lignes comme leur aménagement intérieur sont d'une sobriété toute rustique, mais en revanche leurs façades soigneusement blanchies et leurs rideaux immaculés leur donnent un cachet de propreté qui les rend presque coquettes. A ce décor avenant comme à la netteté intérieure, il est aisé de reconnaître l'intervention d'une ménagère attentive dont le soin d'une progéniture, habituellement nombreuse ne suffit pas à épuiser l'activité.

Car, c'est à la femme aussi, assistée de ses enfants et parfois de son mari, qu'incombe la tâche de faire fructifier l'*akker*, travail pour lequel le mari, pêcheur avant tout, n'a ni goût ni loisirs. L'*akker*, c'est le champ du pêcheur : lopin de sable d'une centaine de verges attenant à l'habitation ou enclavé dans la dune, fertilisé par les engrais et une culture intensive.

On y récolte les pommes de terre dont le ménage a besoin, le surplus étant vendu en France. Des haies en paille renforcées

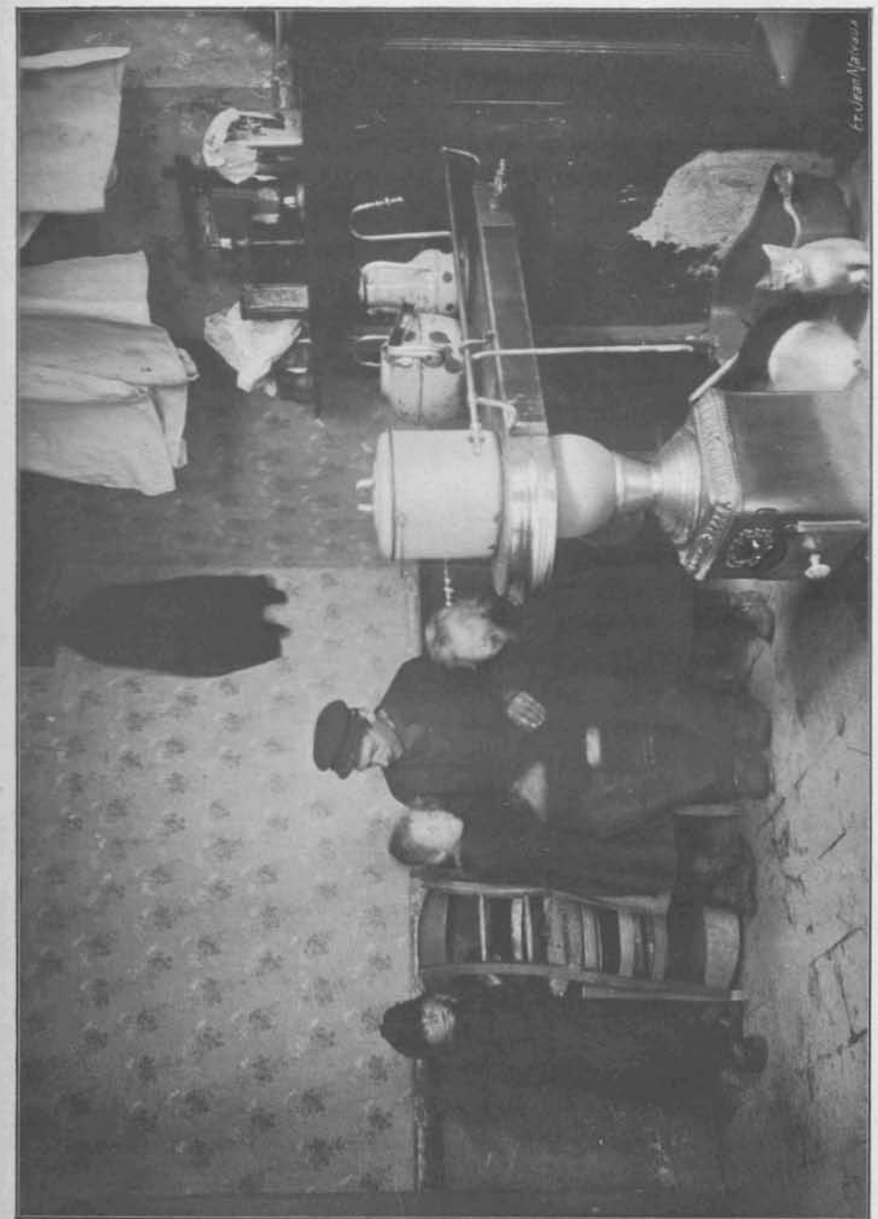
de branches d'argousiers l'abritent contre la violence des vents. Quand le champ est protégé au moyen d'une clôture métallique contre les incursions des lapins, le prix de la location est plus élevé.

Par suite de l'accroissement de la population et de la construction de nouvelles habitations, les terres sont très morcelées. D'autre part, les propriétaires des dunes ne montrent aucun empressement à consentir à des aliénations, si ce n'est comme terrains à bâtir. De nombreux lopins ont aussi été convertis en bosquets, si bien que le nombre des *akkers* a diminué. Le long des voies pavées, on ne trouve pas, à La Panne, de terrains à moins de 6 à 7 francs le mètre : prix qui sont hors de proportion avec la valeur culturale du sol.

En somme, les champs appartenant aux pêcheurs ont si peu d'étendue qu'il faut plutôt les considérer comme de grands potagers. Il est permis de croire que la pénurie des terrains de culture par suite de l'élévation des prix et des boisements n'a pas été sans enrayer l'essor de la population des marins-pêcheurs.

A mesure qu'on s'éloigne de La Panne, dans la direction de Coxyde et d'Oostduinkerke, on voit se développer et s'accentuer progressivement le caractère agricole des exploitations : les cultures s'agrandissent, les bâtiments s'allongent en annexes et dépendances, étables et basses-cours, réduits pour les instruments aratoires, et quand vient l'époque de la moisson, à côté des silos de pommes de terre, on voit se dresser dans les champs des meules dorées de seigle et de blé.

A Oostduinkerke et Coxyde, les petites exploitations de 5 ares à 4 hectares se comptent par centaines. La plupart des pêcheurs de cette zone tirent profit d'une exploitation agricole. Le plus souvent, ils sont propriétaires de la maison qu'ils occupent, mais celle-ci est construite sur terrain emphytéotique. Les exploitations les plus étendues permettent l'élevage d'une vache et d'un animal de trait.



INTÉRIEUR DE PÊCHEUR A LA PANNE.

Le sol par son excès de perméabilité n'offre aucune consistance ; aussi, dans les dunes et le voisinage immédiat de la mer, les champs doivent-ils être protégés contre les rafales soufflant du large qui mettraient les semences à nu ou étoufferaient les jeunes semis sous d'épaisses couches de sable. En été, l'échauffement excessif du sol et la sécheresse endommagent fréquemment les récoltes.

CHAPITRE X.

L'association.

La pêche maritime offre à l'association un vaste domaine. Tout comme les ouvriers industriels et agricoles, les marins-pêcheurs peuvent trouver, dans la coordination de leurs efforts et dans les œuvres de prévoyance, l'atténuation de bien des misères sociales et un acheminement vers des destinées meilleures. L'association professionnelle, la coopération sous toutes ses formes, la mutualité de retraite, de secours et d'épargne sont accessibles à tous et à ces formes d'activité collective de droit commun, il faut ajouter l'assurance maritime mutuelle régie par la loi du 11 juin 1874 et par le Code maritime.

Il serait oiseux de faire ici l'étude détaillée des institutions tutélaires n'offrant aucun caractère maritime ou professionnel et dans lesquelles les pêcheurs sont admis au même titre que d'autres habitants du littoral. Nous nous bornerons à cette appréciation générale que leur participation à ces œuvres est plutôt restreinte.

Toute localité de pêche possède au moins une mutualité de secours. La proportion de pêcheurs affiliés aux institutions interprofessionnelles est réduite, même dans les localités de La Panne et d'Ostende où le nombre des intéressés est relativement considérable. Cette situation tient surtout à l'existence des caisses de pêcheurs, qui, comme nous le verrons, ont en vue les principaux risques sociaux des intéressés. Un fait récent prouve combien, entre autres œuvres, la mutualité de retraite est peu appréciée par les pêcheurs. On connaît la loi du 11 mai 1912, modificative de celle du 10 mai 1900 sur les pensions de vieillesse; elle a étendu aux vieillards, nés en 1846, 1847 et 1848, le bénéfice de l'allocation de retraite de 65 francs, sous réserve que l'intéressé ait fait à la Caisse de retraite un versement de 18 francs. A l'initiative d'une haute autorité religieuse de la ville, un appel fut adressé à 72 pêcheurs d'Ostende afin de faire valoir leur droit à la pension; de ce nombre, 7 seulement avaient effectué le versement requis par la loi, soit directement, soit à l'intervention d'une mutualité de retraite.

Dans les stations de pêche où ne fonctionne pas une caisse de prévoyance et où n'existent pas des mutualités professionnelles, notamment à Bouchaute, à Coxyde, à Oostduinkerke, cette abstention des pêcheurs est moins prononcée, ou ne se rencontre même pas du tout.

La corporation des pêcheurs de Blankenberghe réalise une autre forme d'association qui ne doit pas longtemps fixer notre attention, et dont il n'existe d'ailleurs qu'un seul exemple. Legs de l'ancien régime, survivance de l'esprit qui animait les gildes de notre pays à la fin de la domination autrichienne, elle fut réglementée en dernier lieu par Marie-Thérèse à la date du 10 décembre 1767 (1).

Font partie de la corporation de Blankenberghe tous les patrons des chaloupes de haute mer. Les revenus de la caisse consistent dans une retenue de 1 franc par chaloupe, effectuée à chaque paie, soit en moyenne une somme de 12 à 13 francs par an et par unité ; ils sont employés à payer des services reli-

(1) *Recueil des Ordonnances des Pays-Pas autrichiens*, t. X, p. 386.

gieux célébrés à l'intention de l'association ou de membres décédés, à accorder quelques secours spéciaux à des pêcheurs malheureux et à organiser de fraternelles libations au profit de toute la colonie. L'activité de l'association se borne à cela.

§ I. — Les Associations professionnelles de pêcheurs.

Les rares essais d'organisation professionnelle tentés au profit des pêcheurs sont plus intéressants. Les formes modernes de l'association conviennent tant aux patrons-armateurs qu'aux pêcheurs. Les pêcheurs associés, sous l'égide de la loi du 31 mars 1898, sont à même de poursuivre leur relèvement professionnel de diverses manières : outre la protection générale de leurs intérêts sociaux, ils peuvent faire en commun des achats de matières premières, de machines et d'instruments de travail.

Les matières premières et les outils employés dans la pêche maritime à voiles sont divers et très coûteux. Sans parler des bateaux de pêche, on peut citer les huiles et le charbon nécessaires à l'entretien des feux et des moteurs, le fil de chalut, les cordages, la toile à voile, etc. Comme il est fait journellement une forte consommation de tous ces articles, il y aurait incontestablement un avantage très appréciable pour les patrons-propriétaires à posséder un magasin syndical, en état de livrer aux prix du gros les marchandises dont ils ont besoin pour l'équipement de leur barque.

Dans la petite industrie manufacturière, le syndicat d'outillage, grâce à l'impulsion et aux encouragements donnés par les pouvoirs publics, exerce une influence indéniable sur la conservation et le développement des classes moyennes. Or, le moteur auxiliaire et le haleur mécanique sont à l'industrie de la pêche à voiles ce que l'outillage moderne est aux métiers terriens, c'est-à-dire un facteur essentiel de son maintien. Ne pourrait-on

pas accorder aussi aux pêcheurs un appui officiel en faveur de l'installation d'appareils techniques favorisant leur métier?

Rien n'a été tenté dans ce domaine, ou plutôt les organisations professionnelles ébauchées n'ont été qu'éphémères; elles ont échoué devant le particularisme invétéré des pêcheurs et les obstacles accumulés par une pratique défectueuse du crédit.

L'idée syndicale ne s'est guère infiltrée dans notre population maritime. Il y a eu toutefois à Ostende un commencement d'organisation, dû à l'initiative de la Ligue des marins d'Anvers.

Les quelques groupements formés pour la défense des intérêts professionnels se sont constitués naguère sous les auspices de la *Ligue flamande pour la protection de la pêche maritime*, dont l'organe mensuel *De Vlaamsche Zeevisscher* mène depuis quatre ans une campagne active en faveur du relèvement économique et social des marins-pêcheurs du littoral et de leur organisation corporative.

Il faut citer en premier lieu l'union professionnelle *De vrije visschers van Heyst*, reconnue le 1er avril 1910 (1). Elle a principalement pour but d'améliorer la condition économique des pêcheurs en développant leur instruction par la propagation de publications d'intérêt professionnel et l'achat de matériel de pêche perfectionné. Elle s'efforce aussi d'obtenir en faveur de ses membres des conditions d'engagement conformes à leurs intérêts économiques, moraux et hygiéniques.

Le syndicat, qui compte un nombre respectable de membres, a lutté vaillamment pour l'amélioration du port de pêche de Zeebrugge; une pétition qu'il a adressée à cette fin à la Chambre des Représentants n'est pas restée inaperçue.

Le syndicat des marins-pêcheurs *De Vlaamsche Visschers*, d'Oostduinkerke, est organisé sur des bases identiques. Il a été reconnu le 31 juillet 1908 (2).

(1) Annexe au *Moniteur*, 16 avril 1910, n° 553..
(2) *Moniteur* du 13 août 1908, acte n° 1389.

L'idée syndicaliste est plus développée parmi les pêcheurs de l'Escaut que parmi les marins du littoral. Ils possèdent des associations à Bouchaute, Baesrode, Mariekerke ; ils ont aussi, pendant quelque temps, soutenu un organe professionnel, intitulé *Onze Vischhandel*, qui paraissait mensuellement et menait une campagne active contre les causes de contamination des eaux du fleuve, laquelle menace d'une ruine prochaine et complète l'industrie des pêcheurs des rives belges.

Le groupement le plus remarquable est celui des pêcheurs de Bouchaute, connu sous le nom *De Bouchautsche Visschers*. Il a été reconnu le 28 juillet 1911 (1) et poursuit, outre l'amélioration générale de la condition sociale des pêcheurs, celle des installations et des accès du havre local.

Les organismes dont il vient d'être question ne perçoivent que des cotisations minimes, excluant la possibilité de fonder et d'entretenir des institutions de résistance ou de chômage. Cependant, à Ostende, le règlement du fonds communal de chômage permet l'affiliation de syndicats de pêcheurs.

§ II. — La Coopération maritime.

L'article 2, § 3°, de la loi sur les unions professionnelles permet à celles-ci d'acheter les produits de la profession ou du métier de ses membres et de revendre ces produits. Elles peuvent de plus faire des opérations de commission pour leurs associés, mais ces opérations, pas plus que la revente de produits ou l'achat de matières premières, ne peuvent donner lieu à bénéfice au profit de l'union et ne sont pas réputées actes de commerce dans son chef. Elles font l'objet d'une comptabilité distincte de celle des autres actes de l'union.

En d'autres termes, le syndicat de vente agit uniquement à

(1) *Moniteur* du 12 août 1911, n° 1873.

titre d'intermédiaire entre ses membres et les acheteurs. A la vérité, il faut défalquer du prix de vente les frais d'administration ou d'amortissement nécessaires, mais la loi ne dit pas qu'il est autorisé à faire des prélèvements pour la constitution d'une réserve en prévision des aléas de l'avenir (1).

A la rigueur, les pêcheurs n'ont pas besoin de cette loi pour assurer la vente du poisson de mer; l'écoulement des produits de la pêche est rendu facile et rapide, grâce à l'existence des minques et d'une organisation plus ou moins complète du commerce de poisson dans les principaux ports de pêche. La vente directe aux consommateurs par les producteurs en supprimant les intermédiaires offrirait sans doute des avantages très appréciables : diminution du prix de revient et meilleure conservation des produits. Mais ce résultat ne pourrait être obtenu qu'en recourant à une autre catégorie d'intermédiaires, qui auraient pour mission de recruter la clientèle directe du syndicat de vente, lequel, au surplus, étant donnée la précarité de ses produits, ne pourrait se passer du commerce indépendant aux jours de pléthore ou de mévente.

Cependant, les pêcheurs ont le plus grand intérêt à ce que le commerce de poisson fonctionne normalement; toute entrave imposée à celui-ci les atteint ndirectement, arrête l'essor de leur industrie et les prive de la juste rémunération de leur travail. Or, de tous les commerces celui du poisson de mer a le plus résisté à l'influence centralisatrice des idées modernes. La fiscalité des droits de minque dans les principales villes du pays, l'organisation sommaire de l'expertise et parfois de la vente, le manque de coordination entre les prix du gros et les prix de détail constituent autant de pierres d'achoppement pour le développement de la pêche maritime.

Comme correctif des abus signalés, aucune mesure ne serait

(1) Th. Théate.— *Les Unions professionnelles*, nos 16, 20.

plus efficace que la création d'un syndicat de pêcheurs assumant la vente directe de ses propres produits.

Mais ce n'est pas à l'aide d'une organisation basée sur la loi du 31 mars 1898 qu'un semblable résultat pourrait être obtenu : il faudrait à l'organisme institué pour diriger pareille entreprise tous les éléments de succès et toute la solidité que la loi sur les sociétés de commerce permet de lui donner : capital social, réserves, unité de direction et d'intérêts. La société coopérative n'est-elle pas toute désignée pour cela?

Ce que nous venons de dire s'applique également au commerce des crevettes, avec ceci de particulier que la vente de ces crustacés n'est pas organisée dans les minques, pas plus dans celles du littoral que dans celles de l'intérieur du pays, et que les procédés commerciaux des revendeurs sont souvent assez rudimentaires. Malheureusement, plus d'un obstacle tient en échec l'initiative des pêcheurs dans ce domaine : concurrence de la crevette de l'Escaut et de la crevette hollandaise sur les marchés de l'intérieur; instabilité des besoins de la clientèle directe du littoral à raison des variations résultant de la saison balnéaire; besoins considérables et forte concentration commerciale de l'exportation française; manque d'instruction et de discipline commerciale dans le chef des intéressés.

Deux tentatives d'organisation coopérative des pêcheurs pour la vente ont échoué à La Panne et à Heyst devant ces difficultés accumulées; mais l'idée d'une meilleure utilisation des ressources du pays dans l'intérêt de la pêche aux crevettes est en progrès et il faut s'attendre à la voir éclore un jour ou l'autre, sous une forme collective durable et utile à l'intérêt général.

* * *

§ III. — Les Mutualités de retraite et de secours d'intérêt maritime.

L'institution créée à Blankenberghe, sous le titre *Voorzienigheidskas voor Visschers*, conformément à la loi du 13 juin 1894, ressemble en plusieurs points aux caisses de pêcheurs étudiées au chapitre suivant. C'est une caisse de prévoyance et de secours à base mutualiste. Elle a pour objet :

1° De procurer aux membres actifs, victimes d'un accident ou d'une maladie causée dans l'exercice de leur profession, une indemnité journalière ;

2° D'indemniser les veuves et les orphelins de moins de 15 ans, de pêcheurs morts en mer;

3° D'accorder un secours extraordinaire et temporaire aux membres actifs, qui n'ont plus droit aux secours ordinaires ou qui sont devenus vieux ou invalides ;

4° De faciliter l'affiliation des membres actifs à la Caisse de Retraite.

La société n'a pas poursuivi la réalisation de ce dernier point; elle constitue donc exclusivement une mutualité de secours.

La cotisation mensuelle est de fr. 0.25 par membre actif et de 5 francs par an par membre honoraire. L'indemnité en cas de maladie ou de blessure est de 1 franc par jour ouvrable pendant une semaine et de fr. 0.75 par jour ouvrable pendant les trois mois subséquents.

L'octroi d'une indemnité extraordinaire, à l'échéance de la période d'assistance normale, dépend de l'état du malade ou du blessé et de celui de la caisse sociale.

La veuve et les orphelins de moins de 15 ans d'un pêcheur mort accidentellement en mer ont droit à une indemnité égale

à cinq fois le montant des cotisations payées, le maximum admissible en compte étant 15 années de participation.

La pension de vieillesse ou d'invalidité peut être allouée à partir de 60 ans; elle est arrêtée tous les ans en tenant compte de la situation financière. (Voir le tableau donné à la page suivante.)

La Société mutualiste dite *Ibis*, constituée sous la présidence d'honneur de S. A. R. le Prince Albert, monté depuis sur le trône de Belgique, a été reconnue par arrêté royal du 30 décembre 1908 (1). La société a pour but de faciliter aux sociétaires et aux membres de leurs familles l'affiliation à la Caisse de retraite et à la Caisse générale d'épargne et de retraite sous la garantie de l'Etat; elle se compose de membres honoraires et de membres effectifs.

Pour être admis en cette dernière qualité, il faut être élève, ancien élève ou membre du personnel du stationnaire ou des annexes navigantes de l'OEuvre des pupilles de la pêche ou appartenir à leur famille dans les conditions déterminées par les statuts.

Les membres effectifs affiliés à la Caisse de retraite doivent verser une cotisation dont le total annuel s'élève au moins à 6 francs.

Les membres honoraires payent une cotisation annuelle dont le minimum est fixé à 10 francs.

Un fonds spécial est formé au moyen de divers revenus de la société. Un prélèvement annuel est effectué sur ce fonds au profit des membres effectifs et versé en leur nom à la Caisse de retraite.

La mutualité reconnue qui fut fondée à Heyst le 18 décembre 1910, sous la dénomination *De Zeester*, accorde des secours de maladie, d'invalidité et de vieillesse, et poursuit l'affiliation des pêcheurs à la Caisse d'épargne et de retraite,

(1) Annexe au *Moniteur Belge* du 14 février 1909.

Tableau synoptique résumant les opérations et la situation de la Caisse de prévoyance des pêcheurs de Blankenberghe, pendant la dernière période décennale 1903-1912.

ANNÉE.	NOMBRE D'AFFILIÉS.	Montant des recettes ordinaires (cotisations-intérêts).		Montant des recettes extraordinaires (subsides, dons, etc.)	NOMBRE D'ASSISTÉS.	TOTAL DES SECOURS.		ENCAISSE.
1903	122	Cot.	360.75	60.00	32	387.75		4,091.83
		Int.	98.89					
1904	124	Cot.	363.50	418.87	39	481.50		4,432.64
		Int.	104.94					
1905	123	Cot.	368.25	953.71	37	450.75		5,308.56
		Int.	105.21					
1906	129	Cot.	375.25	545.10	38	609.30		5,653.44
		Int.	121.03					
1907	127	Cot.	378.25	351.73	42	488.25		5,774.57
		Int.	135.13					
1908	125	Cot.	368.25	884.00	33	409.25		6,176.43
		Int.	147.36					
1909	130	Cot.	366.00	360.00	37	359.00		6,420.01
		Int.	146.58					
1910	131	Cot.	393.25	350.00	47	637.50		3,651.17
		Int.	174.91			Secours extr.	2,975.00	
1911	134	Cot.	400.50	350.00	34	490.75		3,676.24
		Int.	86.57			Id.	221.75	
1912	139	Cot.	409.50	300.00	38	638.25		3,364.70
		Int.	65.71		3	Extr.	47.00	
						Id.		

ainsi que leur assurance sur la vie; elle couvre donc partiellement les risques sociaux des affiliés.

Outre un droit d'entrée de 1 à 4 francs d'après l'âge de l'intéressé, les membres payent une cotisation hebdomadaire minima de fr. 0.25. Le produit annuel de cette cotisation est réparti comme suit :

Fr 6.00 sont alloués à la mutualité;
» 2.40 à une caisse de réassurance;
» 1.60 à l'assurance créée sous la garantie de l'Etat;
» 3.00 à la caisse de retraite.

Des modes de contribution spéciaux sont prévus pour les mousses et les membres de la famille des pêcheurs.

La cotisation minima des membres d'honneur s'élève à 5 francs.

En cas de maladie ou de blessures, les secours varient de 1 franc à fr. 1.50 par jour ouvrable pendant trois mois, selon l'état de la caisse et la durée de la maladie. Le secours est reduit de moitié pour les mousses.

Des secours de réassurance sont payés à l'échéance du terme d'assistance normale; ils s'élèvent à 1 franc par jour ouvrable pendant cinq années; après cinq ans, à 3 francs par semaine jusqu'à l'âge de 65 ans.

La pension de vieillesse prend cours à l'âge de 65 ans. Elle est déterminée en tenant compte de la situation d'une caisse spéciale, affectée à cette destination.

L'assurance-vie produit au profit des héritiers un capital oscillant entre 25 et 125 francs suivant l'âge du décédé.

Le produit d'une tombola a procuré à la société un fonds de premier établissement de 4,000 francs. La commune alloue un subside annuel de 200 francs.

La colonie des pêcheurs de Heyst est la seule du littoral qui ait tenté de mettre à profit la loi du 23 juin 1894 pour faciliter aux marins-pêcheurs l'achat d'instruments de travail. Il s'agit

d'une mutualité d'épargne; en effet, la loi ne tolère la forme de l'assurance mutuelle qu'en faveur des sociétés agricoles. Les pêcheurs ne devraient-ils pas bénéficier de cette loi au même titre que les ouvriers agricoles?

L'association a été reconnue le 1er juin 1906; elle a pour but de faciliter aux membres, par l'accumulation de leurs épargnes, l'achat de matériel de pêche et d'indemniser ceux qui ont été estropiés par suite de naufrage. Une autre indemnité peut être allouée aux héritiers des pêcheurs naufragés. La contribution mensuelle minima est de fr. 0.50 par membre actif, celle des membres d'honneur de 5 francs par an.

En fait, la société limite son activité au premier objet. Elle n'intervient qu'en cas de perte totale du chalut avec tous ses accessoires, tels que la gaule, les fers, cordages, etc., et, dans ces cas, elle affecte les épargnes de l'intéressé et les ressources provenant de dons divers et de cotisations des membres honoraires à la reconstitution des engins perdus.

Une quarantaine de patrons sont affiliés à la caisse. Leurs contributions sont loin de correspondre aux besoins; c'est ainsi qu'en 1911 le remplacement de matériel perdu par huit barques de pêche a nécessité une dépense de 1,200 francs, bien que les intéressés n'eussent épargné que la somme strictement réglementaire. L'avenir de l'institution paraît loin d'être assuré.

§ IV. — Le Crédit et l'assurance mutuelle (1).

Les principaux pays maritimes de l'Europe n'ont pas seulement procuré à leurs marins une législation sociale appropriée, ils ont aussi créé au profit des pêcheurs maritimes des institu-

(1) Ce paragraphe a paru en très grande partie sous la signature de l'un des auteurs de la monographie, dans la revue *Le droit maritime*, numéro de janvier 1912.

tions de crédit et d'assurances mutuelles, conformes au génie national et inspirées par les besoins spéciaux de la population.

En Belgique, ces efforts et leurs résultats sont généralement restés inconnus. Notre pays a donné au crédit en matière d'habitations populaires et au crédit agricole des solutions admirables. Les assurances sociales se sont développées, sous les formes les plus diverses, dans les villes et surtout à la campagne. Malheureusement, en dépit de la loi du 10 février 1908, rien n'a été tenté afin de rendre les bienfaits du crédit maritime accessibles aux marins-pêcheurs.

Dans les industries maritimes, les questions du crédit et de l'assurance se tiennent intimement. D'autre part, les solutions populaires sont seules possibles lorsqu'il s'agit de marins-pêcheurs, l'absence de garanties réelles suffisantes excluant le crédit bancaire. Or, les garanties que les pêcheurs peuvent donner ne sont généralement pas bien considérables. Ce n'est pas une raison pour se désintéresser de leur sort. Dans la pêche à voile, aucun mode d'exploitation ne surpassera jamais le faire-valoir direct. Etre propriétaire de sa barque est le rêve du pêcheur flamand ; c'est aussi un idéal social digne des meilleurs encouragements. Voyons donc les moyens de les réaliser.

Nous passons rapidement sur le fonctionnement du crédit en matière d'habitations ouvrières et du crédit agricole. On sait que le premier repose pratiquement sur les avances de la Caisse d'épargne et les garanties fournies par des intermédiaires collectifs — sociétés anonymes ou coopératives de construction ou de crédit — entre la Caisse d'épargne et les ouvriers.

Les avances de la Caisse d'épargne varient selon qu'il s'agit de sociétés anonymes et de coopératives de crédit ou de sociétés de construction.

Celles faites aux sociétés anonymes de crédit peuvent atteindre la moitié du capital souscrit et non versé par les membres,

plus les sept dixièmes ou les six dixièmes — suivant que les prêts sont consentis avec ou sans assurance sur la vie — de toute garantie fournie par les emprunteurs sur les immeubles qu'ils acquièrent à l'intervention de la société.

Les sociétés de construction à forme anonyme peuvent obtenir des avances à concurrence de la moitié du capital souscrit et non versé, augmenté de la moitié de la valeur des immeubles appartenant à la société.

Aux sociétés de construction à forme coopérative la Caisse ne prête qu'à concurrence de la moitié de la valeur des immeubles appartenant à la société. Les coopératives de crédit peuvent obtenir les sept dixièmes ou les six dixièmes de toute garantie fournie à la société sur des immeubles.

En deux mots, les bases du crédit en matière d'habitations ouvrières sont, d'une part, le capital souscrit par les membres des sociétés intermédiaires et, d'autre part, les garanties sur hypothèques fournies aux sociétés. Lorsque celles-ci ne possèdent pas de capital social fixe, les valeurs immobilières dont elles disposent donnent seules la limite de leur crédit auprès de la Caisse d'épargne.

Le système du tiers-caution, auquel la Caisse d'épargne a renoncé depuis un certain temps, était basé sur un crédit ouvert au tiers et garanti par une hypothèque sur l'habitation acquise par l'ouvrier. Celui-ci traçait, en exécution de l'ouverture de crédit, une promesse à l'ordre du tiers-caution, qui l'escomptait à la Caisse d'épargne.

Au fond, ces divers modes d'organisation se ressemblent et s'appuyent sur un fondement commun : c'est le gage immobilier qui, toujours, est l'élément prépondérant, sinon exclusif, du crédit en matière d'habitations ouvrières.

L'intérêt des prêts, effectués par la Caisse d'épargne par application de la loi sur les habitations ouvrières, est fixé à fr. 3.25. Ce taux peut, dans certains cas, être abaissé à 3 p. c.

Celui stipulé par les sociétés à charge des ouvriers oscille entre 3.50 et 4 p. c. Au 31 décembre 1912, les capitaux avancés par la Caisse d'épargne, en faveur de l'amélioration des logements ouvriers, s'élevaient à plus de 103,267,317 francs (1).

On connaît aussi la double organisation du crédit agricole ; l'une et l'autre reposent sur l'intervention de la Caisse d'épargne et sur celle de comptoirs ou de sociétés de crédit. Aux termes de la loi du 15 août 1884, ces intermédiaires peuvent stipuler, à l'égard de l'emprunteur, un privilège sur les fruits de la récolte de l'année et le prix de tout ce qui sert à la garniture et à l'exploitation de la ferme.

Au 31 décembre 1912, les capitaux avancés par la Caisse d'épargne, à l'intervention des Comptoirs agricoles, au taux de 2.80 à 3.00 p. c.. s'élevaient à 35,522,784 francs (2) du chef de 7,813 prêts. Les Comptoirs prêtent au taux de 4.00 p. c. ou 3.75 p. c.,suivant que la somme est inférieure ou supérieure à 10,000 francs. Ce sont surtout les grandes exploitations qui ont profité de cette organisation.

Tout autre est le rôle des sociétés coopératives de crédit agricole du type Raiffeissen. En voici le mécanisme : les caisses locales, fondées en vue de l'épargne et du crédit, reposent sur la responsabilité solidaire et illimitée des membres. Cette solidarité vaut à la société son crédit et tient lieu, à l'origine, de fonds social.

Les caisses centrales sont aussi des sociétés coopératives, mais à responsabilité limitée ; la compensation et le contrôle, qui sont leurs fonctions propres, ne réclament pas la responsabilité illimitée.

Le groupement central ouvre des crédits aux caisses affiliées et reçoit leurs dépôts ; il contrôle la marche des caisses locales

(1) *Compte rendu des opérations et de la situation de la Caisse générale d'épargne et de retraite*, année 1912, p. 30.
(2) *Ibid.*, p. 28.

et sert d'intermédiaire entre la Caisse générale d'épargne et les caisses rurales.

La Caisse générale d'épargne ouvre aux caisses locales, agréées par elle et affiliées à une caisse centrale, un crédit au taux de 3.25 p.c., si la caisse centrale cautionne l'engagement. Au 31 décembre 1912, les ouvertures de crédit réalisées s'élevaient au total de 6,228,838 francs (1).

Comme précédemment, l'intervention de la Caisse générale d'épargne est restée, en 1912, peu importante. La plupart des caisses rurales recueillent sur place les capitaux d'épargne ; elles en utilisent immédiatement une partie en prêts faits à leurs membres.

Sur un total de 741, la caisse centrale de Louvain groupe plus de 304 de nos caisses Raiffeissen ; au 31 décembre 1910, le solde des dépôts reçus s'élevait à 19 millions de francs et celui des avances consenties aux caisses affiliées n'était que de 9 millions de francs.

Telles sont les institutions belges dont l'exemple et le concours semblent pouvoir être invoqués éventuellement en faveur du crédit pêcheur dans notre pays.

* * *

Jetons maintenant un coup d'œil sur les institutions étrangères.

Le système français comprend le crédit pêcheur à court terme et le crédit à long terme.

Le crédit à court terme a été réservé par la loi du 23 avril 1906 aux sociétés locales de crédit maritime, constituées par la totalité ou une partie des membres d'un ou de plusieurs syndicats professionnels de marins et par des personnes morales,

(1) *Ibid.*, p. 28.

telles que les sociétés coopératives maritimes, ou bien les associations d'assurances maritimes, affiliées à un syndicat professionnel maritime. Les sociétés locales ont exclusivement pour objet de faciliter ou de garantir les opérations concernant les industries maritimes. Ces opérations consistent en des prêts à des sociétaires contre remise de papier négociable, dans l'escompte et le réescompte de leurs effets, le recouvrement et le paiement de leurs créances et de leurs dettes, le placement de dépôts et de fonds et les emprunts à contracter pour la formation d'un fonds de roulement.

Le capital des sociétés locales ne peut être formé que par des souscriptions d'actions. Les membres ne sont responsables qu'à concurrence des parts souscrites.

Cette organisation n'était pas complète ; le développement de l'industrie de la pêche maritime nécessite des opérations à long terme, telles que les prêts en vue de l'acquisition ou du renouvellement de matériel flottant et de matériel de pêche. Ces opérations à long terme réclament une garantie plus effective que la caution fournie par une société locale. Il fallait aussi trouver les ressources nécessaires au fonctionnement du crédit maritime.

C'est dans ces vues que le système français a été complété par les lois des 18 juin 1909 et 25 mars 1910, permettant la constitution de caisses régionales de crédit et autorisant celles-ci à recevoir des avances de l'Etat. La mission des caisses régionales est d'escompter et de réescompter les effets souscrits par les membres des sociétés locales et endossés par ces sociétés, de faire à celles-ci des avances pour la constitution de leurs fonds de roulement, de recevoir et placer des dépôts et de contrôler les opérations des sociétés locales.

La caisse régionale peut aussi consentir des avances spéciales destinées aux sociétés coopératives maritimes et remboursables par amortissement dans un délai maximum de dix ans.

Ces avances peuvent être consenties en vue, soit de la construction ou de l'achat de bateaux de pêche, d'instruments, d'engins ou d'appâts, soit de l'élevage ou du parcage, de la conservation ou de la vente en commun des produits de la pêche.

Le crédit pêcheur français présente, à divers points de vue, des analogies avec notre crédit agricole. Ses rouages essentiels sont, d'une part la caisse locale pour les opérations à court terme, d'autre part la coopérative maritime pour les prêts à long terme ; la caisse régionale se superpose à l'une et à l'autre.

La caisse locale n'est pas exclusivement une institution de crédit, car la loi l'autorise aussi à recevoir des dépôts dont elle effectue le placement, soit au moyen de prêts directs aux membres, soit à la Caisse d'épargne, soit à la caisse régionale.

Comme nos caisses centrales de crédit agricole, la caisse régionale française est constituée de sociétés locales et de particuliers ; elle comprend, en outre, des coopératives maritimes à solidarité illimitée. Les organismes locaux souscrivent un certain nombre de parts partiellement libérées de la caisse régionale. En échange, les caisses de crédit obtiennent de cette dernière l'escompte du papier commercial des membres. Pour obtenir des avances à long terme, il faut faire partie d'une coopérative où les associés sont tenus solidairement et indéfiniment. Les avances faites à la coopérative ne peuvent dépasser le triple de son capital versé en espèces.

Le capital des sociétés régionales est donc aussi formé en partie par des souscriptions particulières ; mais ces souscriptions seraient loin de suffire si, à son tour, l'Etat ne venait doter la caisse d'un fonds d'avances. Ces avances sont faites sans intérêts ; elles peuvent atteindre le quintuple du capital de la caisse versé en espèces et sont prélevées sur la retenue de 2 p.c. des primes à la marine marchande, attribuées à la Caisse

des invalides de la marine, ou sur la retenue de 15 p. c., effectuée sur le produit des jeux. Ce fonds est, à l'heure actuelle, de 2,680,000 francs. Le taux de l'escompte et de l'intérêt des prêts de la caisse régionale doit être celui de la Banque de France. L'argent dont les sociétés locales disposent dans ces conditions peut encore être prêté aux membres au taux d'environ 4 p. c.

Ce système n'a pas réalisé les espérances de ses promoteurs et ceux-ci en voient la cause dans l'organisation même du crédit, organisation trop exclusivement calquée sur celle du crédit agricole, et dans l'impossibilité de négocier des prêts individuels à long terme. En effet, nous avons vu que ces prêts doivent se faire à l'intervention d'une société coopérative.

En 1912, les avances et les subventions accordées s'élevaient à 196,650 francs.

Pour donner tous les résultats désirables, le système français devrait être complété par une extension de l'hypothèque maritime, afin d'assurer, dans tous les cas, aux organismes créditeurs des garanties réelles en proportion de leurs avances. L'hypothèque maritime n'est pas admise en France sur des bateaux de moins de 20 tonneaux. D'autre part, l'Etat proportionne ses avances au capital libéré des sociétés régionales. Ce crédit est donc limité, ce qui, à nos yeux, est un défaut. Il est pourvu à ces lacunes par des propositions de lois actuellement à l'étude au Parlement français et revisant de fond en comble l'organisation du crédit maritime mutuel et celle de l'assurance maritime mutuelle (1).

Aux termes de la *loi danoise* du 30 avril 1909, deux sommes annuelles, s'élevant respectivement à 250,000 et à 150,000 couronnes, sont mises à la disposition du gouvernement pendant une période de cinq années. La première somme est destinée à

(1) *Bulletin trimestriel de l'enseignement professionnel et technique des pêches maritimes.* Avril-juin 1912, pp. 375 et 386, et janvier-mars 1913, p. 107.

développer dans l'industrie de la pêche le crédit individuel ; la seconde sert à favoriser le crédit collectif. Il s'agit surtout du crédit à long terme.

Les prêts directs ne sont consentis aux pêcheurs qu'en faveur de l'acquisition d'un bateau valant au moins 2,700 couronnes ; ils peuvent atteindre les deux tiers de la valeur lorsque le bateau est neuf, la moitié lorsqu'il s'agit d'un bâtiment ancien. Ils doivent être garantis par une première hypothèque sur le bateau et par un privilège sur la somme pour laquelle Il est assuré.

L'intérêt est à 3.50 p. c. ; le capital doit être amorti endéans les dix années, par des annuités qui ne peuvent être inférieures à un dixième. Les bâtiments doivent être assurés contre les accidents de mer et l'incendie, à concurrence d'une somme au moins égale au capital emprunté.

Malheureusement, bon nombre de marins-pêcheurs ne possèdent pas les ressources nécessaires, même pour n'intervenir qu'à concurrence de la moitié ou du tiers dans les frais d'acquisition d'un bateau. Pour ceux-là, la loi organise le crédit collectif. Une association de crédit peut être constituée dès qu'elle comprend trente membres et que ces trente membres possèdent ensemble des bateaux de pêche d'une valeur estimative assurée de 14,000 couronnes au moins.

Les membres sont solidairement responsables du remboursement des capitaux empruntés à l'Etat et du payement des intérêts. Le crédit de la société ne peut dépasser 1,500 couronnes par membre, sauf lorsqu'il s'agit d'entreprises collectives, connexes à la pêche maritime. Les prêts doivent être garantis par une hypothèque et amortis dans un délai variant de trois à dix ans, selon leur destination.

Le taux de l'intérêt stipulé par la société ne peut dépasser 4.50 p. c. Celle-ci obtient les prêts au taux de 3.50 p. c. et elle doit les amortir, par annuités égales à un dixième, à partir

de la sixième année. En 1912, les associations danoises de crédit étaient au nombre de vingt-huit.

Au cours de l'exercice 1912-1913, trente neuf prêts directs variant de 1,300 à 10,000 couronnes avaient été faits à des pêcheurs danois; le total des sommes avancées était de 157,600 couronnes. Quatre avances, variant de 5.000 à 20,000 couronnes, avaient été faites à autant de sociétés danoises (1).

Les rapports annuels du ministère danois de l'agriculture attestent que les pêcheurs profitent largement de la loi. Le total des prêts individuels consentis depuis 1905 est de trois cent deux, celui des prêts faits à des sociétés s'élève à trente-deux.

Le crédit pêcheur en *Norvège* se rapproche du type danois. Le fonds de prêts a été constitué par le gouvernement; il s'élève actuellement à 1,100,000 couronnes. Les prêts sont accordés pour l'acquisition et l'armement de bateaux de pêche; ils sont libres d'intérêts pendant une année; l'intérêt est ensuite fixé à 2.50 p. c.; le terme d'amortissement varie de dix à quinze ans.

Les prêts ne peuvent dépasser les trois quarts de la valeur du bateau ni 20,000 couronnes. Le bateau doit, préalablement à l'emprunt, être assuré contre les risques de mer et l'incendie. L'Etat est garanti par une première hypothèque sur le navire et par la police d'assurance; il admet aussi les garanties collectives.

Un fonds spécial de 900,000 couronnnes a été constitué sur des bases identiques en faveur de l'acquisition de vapeurs de pêche; un autre, qui s'élève à 200,000 couronnes, fonctionne exclusivement dans l'intérêt de la province de Finmark.

Il n'est pas douteux, écrit le docteur Henking, que les avances de l'État ont contribué, en Norvège, à augmenter la participation des capitaux privés aux entreprises de pêche (2).

(1) *Fiskeri-beretning for aaret 1912*. Kjöbenhavn G. E. Gad. centraltrykkeriet.

(2) Dr Henking.— *Eine Studienreise in Norwegen*, dans *Mitteilungen des Deutschen Seefischereivereins*, 1910, p. 157.

Le crédit affecté en grande partie aux avances que le gouvernement impérial d'*Allemagne* prodigue aux pêcheurs, depuis 1886, s'élève actuellement à 350,000 marcs.

Aucun règlement d'administration générale ne régit la répartition de cette somme. Chaque demande d'emprunt fait l'objet d'une décision spéciale de la part du Département impérial de l'Intérieur, après avis donné par les fonctionnaires compétents et par le *Deutscher Seefischereiverein*. Les subventions sont données, sous formes de prêts, en vue de la construction de bateaux ou de l'acquisition de moteurs auxiliaires, à concurrence d'un tiers de la valeur. Ces prêts sont garantis par une première hypothèque. Ils sont, en règle générale, libres d'intérêt pendant les trois premières années et sont ensuite amortis par des acomptes annuels de 10 p. c. De 1909 à 1911 inclusivement, 113 prêts individuels ont été consentis dans ces conditions.

En outre, les promoteurs d'entreprises de pêche aux harengs ou d'entreprises connexes à la pêche peuvent être autorisés à disposer de sommes déterminées, en faveur de l'outillage ou de l'organisation de ces entreprises.

On ne s'attendait pas à voir l'*Angleterre* entrer dans le même mouvement. Le *Development Fund*, créé par un Act de 1909 et ayant pour objet l'expansion économique de l'Angleterre, y conduit cependant directement; en vertu de cette loi, des avances et des subsides sont accordés en faveur d'institutions et d'entreprises qui intéressent l'avenir économique de l'Angleterre. Le développement et l'amélioration de la pêche maritime figurent parmi les objets expressément désignés dans la loi.

La *National Sea Fisheries Protection Association* a immédiatement élaboré un projet tendant à mettre à profit les avances du fonds à concurrence de 400,000 francs environ, en vue de l'acquisition de bateaux ou de matériel de pêche. Un règlement sur la matière est à l'étude au *Board of Agriculture and Fisheries* à Londres.

La question a été portée à l'ordre du jour d'une réunion des délégués des comités locaux de pêche et elle a donné lieu à un échange de vues des plus intéressant.

Les délégués ont voté à l'unanimité la motion qu'il importe de pourvoir à l'établissement, dans les comités maritimes, de banques correspondant aux banques agricoles et contrôlées par les comités locaux de pêche en vue du développement de la pêche maritime.

En 1912, le Ministre de l'Agriculture et des Pêches chargea une commission de faire rapport sur les requêtes qui lui avaient été adressées par les comités de pêche du Devon et des Cornouailles, tendant à obtenir chacun un subside de £ 10,000 en vue de prêts à faire aux pêcheurs, désireux d'installer des moteurs à explosion à bord de leurs bateaux.

La commission émit l'avis que le crédit pour les pêcheurs ne pouvait être que l'œuvre collective de l'État et de la coopération des pêcheurs eux-mêmes. Elle proposa de consentir au profit du comité du comté de Devon un prêt de £ 3,000, en vue de l'organisation d'un système de crédit mutuel pour pêcheurs, et une allocation de £ 2,000 afin de tenter un essai du moteur à explosion, à bord de divers types de bateaux du port de Brixham. De même, elle proposa de mettre à la disposition du comité du comté de Cornouailles deux sommes s'élevant respectivement à £ 3,000 et 4,000, dans le but de faciliter l'organisation du crédit mutuel.

L'examen de la question soulevée a amené la commission à préconiser le crédit mutuel non seulement comme un moyen de préparer l'introduction du moteur auxiliaire dans la petite pêche, mais aussi comme un instrument général de relèvement de cette industrie et elle a même arrêté les bases organiques des sociétés à créer.

L'organisation et l'inspection des sociétés seraient confiées à des fonctionnaires du département des Pêches. Des sociétés

mutuelles d'assurance des bateaux de pêche seraient établies dans tous les districts de pêche. Les sociétés de crédit mutuel seraient composées de pêcheurs ou de non-pêcheurs qui souscriraient des parts de £ 10 à 20, produisant un intérêt de 5 p. c. Leur responsabilité serait limitée au montant de la souscription. Les sociétés pourraient recevoir des dépôts produisant un intérêt variant de 3 à 4 p. c. selon le délai du préavis de retrait. Les pêcheurs seuls auraient droit à des prêts pour un terme de 5 ou de 10 ans, selon qu'il s'agirait d'acquérir un moteur ou un bateau et moyennant le paiement d'un intérêt de 5 p. c., la remise d'une police d'assurance et la garantie de deux cautions. L'amortissement se ferait par des versements mensuels ou trimestriels. Le Gouvernement ferait à la société de crédit, au taux de 4 p. c., des prêts égaux au montant des sommes souscrites ou déposées par les membres (1).

On a critiqué ce système en le représentant comme une nouveauté complexe pour les pêcheurs. Ceux-ci n'auraient, en général, pas le temps de s'occuper de l'administration d'œuvres de ce genre ; d'ailleurs, ils seraient trop pauvres pour s'y intéresser. On pourrait lui reprocher encore, semble-t-il, de ne laisser aucune place au crédit personnel et d'imposer des conditions qui ne diffèrent guère de celles du crédit commercial.

Quoi qu'il en soit, la question est posée en Angleterre et une solution conforme à celle que nous préconisons semble prochaine.

Enfin, lorsque, par la loi du 10 avril 1910, le *Japon* compléta, au point de vue de la petite pêche maritime, l'organisation du crédit, on a simplement étendu aux pêcheurs côtiers, ruinés par l'usure, les avantages reconnus à la population agricole et

(1) Board of agriculture and Fisheries. — *Report of the committee appointed to consider the applications of the Devon and Cornwall local fisheries committees for grants from the Development Fund for assisting fishermen to instal motor power in their boats and for other purposes.* London, Wymans & Sons, 1913.

industrielle, en ce qui concerne les prêts sur gage ou sur hypothèque. Pour rendre la nouvelle législation plus efficace, on a prévu la constitution de sociétés et de fédérations coopératives de pêcheurs et de mariculteurs, auxquelles des prêts pourront être consentis, sans autre garantie que la caution offerte par l'association comme telle (1).

*
* *

A part la Hollande et la Belgique, tous les pays riverains de la Mer du Nord ont pris des mesures, afin de développer l'industrie de la pêche maritime, au moyen d'une organisation appropriée du crédit. Ce crédit repose principalement sur les avances directes ou indirectes de l'Etat, garanties par une hypothèque et une assurance maritimes.

Certains de ces éléments existent dans notre pays ; d'autres pourraient être créés assez facilement.

D'après la loi du 16 mars 1865, l'actif de la Caisse d'épargne et de retraite est divisé en trois catégories : le fonds de roulement, la part destinée à des placements provisoires, celle réservée à des placements définitifs.

Rien ne s'oppose, en principe, à ce que la Caisse d'épargne et même la Banque Nationale coopèrent, moyennant les garanties ordinaires, au fonctionnement du crédit pêcheur à court terme. Les fédérations professionnelles de pêcheurs deviendraient les chevilles ouvrières de ce crédit, en mettant leur aval sur le papier commercial des membres. Ces institutions pourraient aussi profiter éventuellement de la fondation de la Caisse centrale de crédit, préconisée par le baron Gi lès de Pelichy, dans un projet de loi actuellement soumis à la législature. Le crédit à court terme serait surtout utile aux pêcheurs

(1) *Mitteilungen des Deutschen Seefischereivereins*, 1911, p. 131.

lorsque, par suite de pertes ou d'accidents, ils se trouvent dans la nécessité, parfois très dure, de devoir renouveler le matériel de pêche.

De tous les modes de placement définitif autorisés par la loi, un seul, celui des prêts hypothécaires, est susceptible de s'adapter aux besoins de l'industrie de la pêche ; mais les prêts directs aux pêcheurs sur hypothèque maritime sont pratiquement impossibles pour la Caisse d'épargne. Cette dernière use quelquefois de ce procédé en faveur de constructions ayant le caractère d'habitations ouvrières. Dans l'espèce, elle ne pourrait entourer ses opérations des précautions indispensables. Dans le domaine qui nous occupe, l'intermédiaire s'impose autant et plus qu'en matière d'habitations ouvrières et de crédit agricole. D'une manière générale, les sécurités requises n'existent pas davantage dans l'industrie de la pêche que dans le monde des travailleurs manuels et dans l'industrie agricole, en faveur desquels les lois des 15 avril 1884 et 9 août 1889 ont organisé un crédit spécial, à l'intervention d'intermédiaires collectifs et de la Caisse d'épargne.

Pour qu'une partie des fonds disponibles de cette Caisse puisse servir éventuellement à l'organisation du crédit pêcheur, une loi spéciale est nécessaire, à moins qu'une combinaison financière, un nantissement de créance hypothécaire, par exemple, une hypothèque à ordre ou tout autre système impliquant à la fois l'hypothèque maritime et la caution fournie par une société de crédit, ne permette d'appliquer, en faveur des pêcheurs, l'article 13, § 3, de la loi organique du 16 mars 1865.

Nous avons insisté sur le rôle primordial de l'hypothèque immobilière dans le crédit ouvrier. Or, un gage naval équivalent a été créé en Belgique par la loi du 10 février 1908 ; mais il est sujet à certains aléas résultant de sa mobilité : l'exercice de la contrebande, le transfert à l'étranger du port d'attache, la dénationalisation ou la vente du bateau à l'étranger sont des

risques spéciaux à l'hypothèque maritime. En général, ces faits, de même que la détérioration culpeuse du bâtiment, ont pour conséquence une diminution de sûretés entraînant la déchéance du terme et le droit de réalisation immédiate de l'hypothèque. La confiscation pénale n'atteint pas l'hypothèque, sauf le privilège de l'Etat pour ce qui concerne le droit fraudé.

D'ailleurs, le droit international privé sanctionne l'hypothèque maritime dans la plupart des pays civilisés. Il en est spécialement ainsi, en vertu de conventions diplomatiques, en Angleterre, en France et en Hollande, pays qu'il importe de considérer spécialement.

Ni les cas de détérioration ou de pertes fortuites et d'aliénation dans le pays, qui sont régis par le droit commun, ni le régime fiscal de l'hypothèque maritime, qui est aussi favorable que possible, ne pourraient faire obstacle à l'organisation du crédit pêcheur. Des précautions spéciales pourraient être prises en vue des conflits éventuels de législation.

Quant aux privilèges capables d'annihiler les effets de l'hypothèque, il suffit de noter les créances résultant de frais et indemnités à payer du chef de sauvetage et assistance, ou de dommages-intérêts pour cause d'abordage à un autre bâtiment, à sa cargaison ou aux personnes se trouvant à bord. On sait qu'au point de vue du crédit maritime l'assurance de ces risques est une condition indispensable.

*
* *

Le Code maritime met à la charge de l'assureur, à défaut de stipulation contraire, les dommages provenant de fortunes de mer, ou de fautes de l'équipage ; il exclut les dommages provenant du fait de l'assuré ou de la puissance publique militante; il ne s'occupe ni des faits d'autres tiers ni du vice propre.

Tel est le régime légal, tant pour les bateaux que pour les navires; il est insuffisant au point de vue du fonctionnement du crédit maritime. Pour que les entreprises de pêche s'offrent au créditeur avec les garanties nécessaires, il faut que l'intégrité du bateau hypothéqué soit garantie, et, lorsque le gage vient à disparaître, que l'indemnité d'assurance en prenne la place.

Or, pour que l'intégrité du gage soit garantie, il importe que le bateau soit assuré, non seulement contre les risques de mer ou les dommages résultant de baraterie de patron et de fautes de l'équipage, mais aussi contre tous les accidents et tous les dommages possibles, qu'ils surviennent en mer ou à terre, qu'ils soient dus au fait de l'équipage, du propriétaire ou de tiers, sauf les cas de dol ou de fraude assimilable au dol, qui doivent être exclus pour des raisons d'ordre public. Heureusement, la responsabilité du propriétaire de navire, à laquelle doit correspondre celle de l'assurance, est limitée par la loi même, dans les cas les plus graves. En effet, le Code maritime stipule qu'il peut s'affranchir de sa responsabilité, quant aux faits de l'équipage et aux engagements contractés par le capitaine ès qualité, par l'abandon du navire et du fret. Dans l'espèce, le produit de la pêche équivaut au fret.

Il peut, de même, s'affranchir, par l'abandon, des frais et indemnités dus à raison d'assistance ou de sauvetage.

La voie de l'abandon est encore ouverte en cas de naufrage du bateau dans les eaux territoriales, bassins, ports ou rades, comme aussi en cas d'avaries causées par un navire aux ouvrages d'un port; elle appartient à celui qui est à la fois capitaine et propriétaire, pour le dommage causé par lui dans la conduite du navire, le cas de dol excepté.

L'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur; l'indemnité d'assurance est retranchée de la

fortune de mer; même le créancier privilégié, du chef d'abordage, par exemple, n'y a pas droit. Quant au créancier hypothécaire, il peut se faire remettre la police au moment du contrat, ou notifier une opposition à l'assureur. Dans ce cas, en vertu de l'article 10 de la loi hypothécaire générale, l'indemnité d'assurance peut prendre la place du bâtiment et doit être affectée au payement de l'hypothèque.

Pour dégager le sens concret des dispositions légales prérappelées, disons que la responsabilité de l'assurance est limitée à la valeur assurée dans tous les cas rentrant dans l'aventure nautique. Pour arriver au même résultat dans les autres cas, il faut restreindre la responsabilité de l'assureur de la même manière, par une disposition expresse de la police. Cette limitation est même indispensable. Jamais un assureur sur corps n'accepte la responsabilité illimitée des dommages que le navire peut éprouver ou qui peuvent être mis à sa charge. Pour fixer la prime, l'assureur doit savoir à quoi il s'engage; pour qu'il le sache, il faut que les risques soient délimités.

Le crédit maritime s'accommode d'ailleurs parfaitement de cette restriction : l'indemnité d'assurance, c'est-à-dire la valeur du bateau, remplace le gage dans tous les cas où il y a perte, détérioration matérielle ou créance privilégiée; d'autre part, le droit de préférence et le droit de suite, qui constituent les éléments essentiels de l'hypothèque maritime, garantissent le prêteur dans tous les cas où le bateau subsiste. Peut-on donner davantage?

Quelles sont les bases financières et techniques d'une assurance maritime, destinée à fonctionner dans les conditions requises, c'est-à-dire couvrant les dégâts et les pertes matérielles, ainsi que les recours de tiers du chef d'assistance ou d'abordage, en supposant naturellement l'exclusion de toute idée de lucre?

L'étude des assurances mutuelles, instituées dans les principales stations de pêche de la mer du Nord, permettra d'élucider ces deux points.

Le *Club d'Assurance mutuelle de bateaux de pêche*, fondé à Ostende, le 24 avril 1881, a pour objet l'assurance des bateaux de pêche contre la perte totale. Les avaries montant aux trois quarts sont assimilées à la perte totale. L'échouement, l'assistance et le recours de tiers en cas d'abordage culpeux donnent aussi droit à indemnité. Sont exclues toutes les avaries communes ou particulières, qui ne donnent pas lieu à délaissement. Les recours de tiers et les faits de l'équipage autres que ceux entraînant les dommages précités, alors même qu'ils donneraient lieu à abandon, sont également exclus.

Dans ces limites, l'Assurance mutuelle d'Ostende a réparé, de 1881 à 1907, pour 192,481 francs de sinistres sur 1,217 bateaux assurés, soit une charge de 171 francs par bateau et par an. La valeur moyenne des bateaux assurés étant de 9,702 francs, le taux du dommage réparé est de 1.76 p. c.

Dans la caisse ostendaise, les cas non prévus constituent assurément la moindre charge d'une assurance complète. Une surtaxe de 1 p. c. suffirait certainement pour couvrir tous les risques, dans les conditions requises pour la sécurité d'une ouverture de crédit.

Le 15 mars 1889, la *Dansk Fiskeriforening* a fondé, à Copenhague, une assurance mutuelle de voiliers de pêche. L'organisation de cette société est absolument complète, même au point de vue des exigences résultant de la législation belge. L'intégrité de la valeur assurée et les recours de tiers en cas d'assistance ou d'abordage sont garantis dans les limites requises par les besoins du crédit. La société assure un millier de bateaux.

Il appert des résultats obtenus au Danemark, pendant la dernière période décennale, que les sinistres réparés, au cours

de neuf années, s'élèvent en moyenne à 2.48 p. c. de la valeur assurée. L'hiver de 1909 a été aussi calamiteux pour les pêcheurs danois que pour les nôtres. Le taux extraordinairement élevé des dommages réparés cette année (6.19 p. c.) doit nous mettre en garde contre les entraînements d'une confiance excessive.

Toutefois, les réserves ordinaires ont permis à la société de faire face à toutes ses obligations. La prime d'assurance n'a pas été surélevée. La prime moyenne, pour les dix dernières années, s'élève à 2.96 p. c. N'oublions pas cependant que la caisse danoise reçoit annuellement de l'État un subside assez important.

Nous relevons en Allemagne l'existence d'une vingtaine de caisses d'assurance mutuelle de bateaux et de matériel de pêche.

Les statuts de toutes les sociétés allemandes se ressemblent; tous ont été élaborés d'après un modèle dressé par le *Deutscher Seefischereiverein*. Si quelques variations sont à noter, elles dérivent des particularités de la matière assurée. Les caisses des bords de la Baltique se distinguent de celles des bords de la Mer du Nord en ce qu'elles assurent, outre le bateau, les engins de pêche, qui, dans la Baltique, constituent la partie principale de l'entreprise; les caisses des districts des bords de la Mer du Nord ne couvrent les pertes de filets qu'en cas de perte totale des embarcations.

La *Versicherungskasse für Fischerfahrzeuge des oldenburgischen Wesergebiets in Brake* procure à ses membres une sécurité complète, sauf en ce qui concerne les recours de tiers. L'intégrité du bâtiment est garantie dans les limites requises par le crédit du propriétaire, mais si par malheur ce bâtiment entre en collision fautive avec un autre bateau et cause des avaries, il n'y a pas d'assurance.

En 1909, ses opérations s'étendaient à 17 ewers, 3 cotters et 4 chaloupes de 26 à 42^{m3} brut et 1 bateau auxiliaire avec moteur.

La prime moyenne, perçue pendant les quinze années de son existence, ne dépasse pas 1.60 p. c. indépendamment d'un droit d'entrée de 1 p. c. La prime la plus élevée fut de 3 p. c. en 1905. Il est à présumer que pareille prime ne devra plus être prélevée; le fonds social a atteint 30 p. c. de la valeur assurée et les avances faites par les promoteurs seront bientôt complètement amorties.

L'*Unterelbe Versicherungskasse* fut constituée à Finkenwärder en 1907, par la fusion de trois petites caisses locales. En 1909, 124 cutters ou ewers de fort tonnage, dont quelques-uns à moteur auxiliaire, et autant d'équipements de pêche, étaient assurés par la société.

Cette caisse couvre, à concurrence d'une somme déterminée, le recours de tiers contre les membres de la société, pour autant qu'il soit dirigé contre l'assuré, comme propriétaire de bateau, du chef de dommage causé par la faute d'un membre de l'équipage, dans l'exercice de ses devoirs professionnels. En 1908, la prime fut de 3 p. c. Un rapport adressé, le 1er mars 1910, à la Chambre des députés, par le Sénat hambourgeois, jette quelque lumière sur les débuts de cette caisse.

Pas moins de dix bateaux assurés par la société se perdirent corps et biens, dans les tempêtes qui sévirent au cours de l'hiver de 1909-1910. L'avoir de la société mutuelle était tombé de 138,000 marcs à 46,000 marcs. Le Département impérial de l'Intérieur avait renoncé au remboursement à effectuer par les sinistrés d'une somme de 42,125 marcs, restant due sur les prêts obtenus. La perte était néanmoins si considérable que l'avoir de la caisse devait être considéré comme insuffisant.

Le Sénat proposa, par l'organe de la députation du commerce et de la marine, d'accorder à la mutuelle un subside tel que l'encaisse pût être remis au niveau qu'il avait atteint avant l'épreuve. Ce rapport eut pour résultat le vote, en faveur de la caisse, d'une subvention de 40,000 marcs.

L'exemple malheureux de la Caisse de l'Elbe inférieure se rapporte à la première année de fonctionnement de l'institution. C'est un cas exceptionnel, aucune réserve n'ayant encore pu être formée.

L'objet de la ***Lowestoft New Mutual Fishing Smack Insurance Association Limited*** est l'assurance mutuelle des bateaux de pêche contre tous dommages ou pertes résultant de l'exercice de la grande pêche.

La perte totale est assurée, à concurrence de la valeur fixée par la direction. Le dommage partiel l'est dans des proportions variant de trois cinquièmes à quatre cinquièmes. Les recours du chef d'abordage et d'assistance sont couverts respectivement à concurrence de quatre cinquièmes et de deux tiers.

Cette société exclut les pertes relativement petites, notamment les avaries n'atteignant pas la somme de £ 50 (1,250 fr.), les avaries causées aux machines ou à d autres bateaux, par abordage, et évaluées à moins de £ 30 (750 francs).

La moyenne des indemnités soldées au cours des dix dernières années (1901-1910) s'élève à moins de 1.25 p. c. de la valeur assurée, la moyenne annuelle des polices en cours étant de 169.

Afin de procurer aux armateurs une sécurité complète, grâce à l'assurance, on a constitué à Lowestoft un organisme complémentaire, sous le nom de ***Lowestoft Trawling Small damage and protection Society;*** cette assurance comble les lacunes signalées à propos de la première société.

Il résulte d'une communication que l'honorable F. Spashett, secrétaire de la ***Small damage Society,*** a bien voulu nous adresser, que les frais d'administration et le règlement de tous les sinistres survenus aux bateaux, assurés par les sociétés de Lowestoft dans les conditions que nous venons d'indiquer, s'élèvent à £ 7 environ par an et par bateau, ce qui, pour une valeur moyenne assurée de 10,000 francs, correspond à 1.75 p. c. La prime est de 2 p. c. indépendamment d'un droit d'entrée d'un demi pour cent.

Les primes d'assurance imposées par les mutualités des comtés de Devon et de Cornouailles sont fort modiques. La grande société de Brixham perçoit les cotisations les plus élevées, à raison de son intervention libérale dans les indemnités à payer pour assistance, ainsi que dans les frais d'avaries et d'administration. La cotisation moyenne est de £ 2 sh. 10 p. c.

L'expérience faite par les mutualités établies sur la côte occidentale anglaise et dans les autres pays est là pour démontrer que, pour les bâtiments de pêche, tant ceux de fort que ceux de petit tonnage, l'assurance mutuelle locale peut procurer d'amples sûretés à des frais très réduits. Même au moyen d'une prime des plus modérées, on a pu accumuler sans peine des réserves considérables, partout où la société l'a voulu. Pour les grands bateaux, les primes sont moindres que celles des sociétés centrales d'assurance, même lorsque celles-ci sont du type mutuel, et pour les embarcations de petit tonnage, elles sont très inférieures à celles de ces sociétés. En fait, elles s'élèvent pour perte totale et avarie à une moyenne inférieure à 2 p. c. Les sociétés centrales demanderaient 5 p. c. dans les mêmes conditions (1).

La société anonyme d'assurances ***Unitas***, établie à Maassluis, en Hollande, se compose exclusivement d'armateurs à la pêche du hareng, elle n'a donc de la société anonyme que la forme.

La société a pour objet l'assurance et la réassurance à primes fixes, contre les risques de mer et d'incendie, des bateaux de pêche, y compris le matériel et la cargaison : la prime varie de 2.25 à 3 p. c., selon l'objet de l'assurance et l'âge du bateau.

D'après le rapport concernant le neuvième exercice social, la prime d'assurance pour cet exercice était fixée à un quart du taux réglementaire ; soixante-quatorze bateaux étaient assurés

(1) *Rapport précité,* pp. 33 et 35.

pour une valeur totale de 1,194,000 florins. Le dividende distribué aux membres était de 50.77 p. c. du capital versé.

La prime perçue pendant les huit premières années d'existence de la société est en moyenne de 2.16 p. c.; les indemnités d'assurance payées pendant la même période atteignent à peine 0.40 p. c. de la valeur assurée. Il faut noter, cependant, que la campagne de pêche au hareng ne dure que six ou sept mois, pendant la meilleure partie de l'année.

* * *

Les bases de l'assurance mutuelle des voiliers de pêche se dégagent assez clairement des observations qui précèdent et de l'étude des statuts des principales sociétés actuellement établies sur les bords de la Mer du Nord.

Sauf les cas de dol et de fraude assimilable au dol, l'assurance doit couvrir, dans des limites précises, les pertes et les dommages affectant l'intégrité du bateau avec ses agrès, apparaux et accessoires et provenant de fortunes de mer, de baraterie de patron, de faits du propriétaire ou de tiers et des risques de terre.

La perte totale est indemnisée à concurrence des trois quarts de la valeur. Le propriétaire est son propre assureur pour un quart.

Le fonctionnement normal de l'assurance n'exige pas seulement une limite supérieure du risque; une franchise convenable doit exclure les pertes légères, ainsi que les entraînements à l'imprudence et à la négligence. Le système qui est basé sur l'unité de jauge paraît le plus équitable et le plus souple. Pour se rapprocher du chiffre adopté au Danemark, on pourrait fixer à 7 francs par tonneau de jauge nette la franchise générale de la société d'assurance. Ce chiffre donnerait, en moyenne, une somme de 300 francs pour le grand voilier

d'Ostende et de 150 francs pour ceux des autres stations de pêche.

En vertu de l'article 7 de la loi du 11 juin 1874, les frais effectués afin de prévenir ou de diminuer le dommage, de manière qu'il n'atteigne pas le minimum statutaire, sont, de droit, couverts par l'assurance.

En ce qui concerne les avaries, la limite supérieure serait arrêtée aux deux tiers des frais à payer. Nous voyons cette quotité appliquée au Danemark, en Allemagne et en Angleterre; elle correspond à celle qui doit être adoptée comme limite du crédit pêcheur.

Les pertes d'ancres, de cordages et de chaînes doivent être exclues de l'assurance, à moins que ces objets n'aient été sacrifiés pour sauver le bâtiment. Les pertes de matériel de pêche ne sont indemnisées qu'à concurrence de la moitié, dans le cas où elles se sont produites en même temps que la perte totale du bateau.

L'assurance du matériel spécialement affecté aux opérations de pêche ne pourrait que faire l'objet d'une police supplémentaire spéciale; elle implique des risques autres que les risques généraux de la navigation. L'assurance du bateau et celle du matériel de pêche ont des bases techniques différentes. L'assurance des engins de pêche ne pourra être entreprise d'une manière adéquate que lorsque les pêcheurs, comme les agriculteurs, bénéficieront à cette fin des avantages de la loi du 23 juin 1894 sur les sociétés de secours mutuels. Comme nous l'avons vu, la forme de la mutualité d'épargne en vue de la perte de matériel est seule à leur disposition.

Les avaries aux machines auxiliaires, qu'il s'agisse de haleurs ou de moteurs, ne sont indemnisées de plein droit que lorsqu'elles sont la conséquence de la perte du bateau ou qu'il existe un rapport de cause à effet entre les avaries du bâtiment et celles qui sont arrivées aux machines. Ainsi comprise, l'assu-

rance n'est pas complète : l'usage de la force motrice technique implique aussi des dangers indépendants des fortunes de mer; une prestation spéciale doit correspondre à un risque spécial. On peut fixer à 0.50 p. c. ou à fr. 0.35, d'après le tonnage, la prime supplémentaire à payer par les bateaux demandant une assurance complète.

En cas d'assistance et pratiquement aussi en cas d'abordage, le propriétaire n'est tenu qu'à concurrence de la fortune de mer et il peut se libérer par l'abandon. Les responsabilités de l'assurance se limiteront aux deux tiers de l'indemnité.

L'abandon ne peut être fait sans l'assentiment de la société; la franchise de 7 francs par tonneau de jauge n'entrerait pas en compte lorsqu'il y a abandon du bateau pour cause d'assistance ou d'abordage; de cette manière, la créance hypothécaire est, dans tous les cas, pleinement assurée, même lorsqu'il existe des créances privilégiées autres que les frais de justice et les gages à payer à l'équipage; elle l'est aussi en cas de perte totale ou de délaissement, grâce à l'assurance des trois quarts de la valeur estimative; elle l'est encore, en cas d'avaries, par l'assurance à concurrence de deux tiers et par l'existence d'une garantie supplémentaire résultant du droit de suite sur la partie conservée du bateau et des accessoires.

Nulle part, nous n'avons rencontré une prime d'assurance supérieure à 3 p. c. Ce taux peut s'appliquer au plus important des types de bateaux pêcheurs flamands, c'est-à-dire le grand voilier ostendais; la jauge de 25 tonneaux nets est le minimum de capacité à adopter dans l'espèce. Nous avons évalué ci-dessus à 2.75 p. c. de la valeur assurée le risque réel inhérent à ces bateaux; l'excédent de 0.25 p. c. est affecté à la formation de la réserve.

En ce qui concerne les embarcations mesurant de 12 à 25 tonnes, nous avons vu qu'en Allemagne le taux des indemnités ne dépasse pas 1.60 p. c. dans une catégorie à peu près

semblable; en tenant compte des risques dérivant de recours de tiers en cas d'assistance, de sauvetage ou d'abordage, il semble que la prime puisse être fixée à 2.25 p. c.

Apparemment les embarcations de 12 tonneaux et moins pourraient être assurées au taux de 1.50 p. c.

Outre les subsides que les pouvoirs publics intéressés ne pourraient refuser, un droit d'entrée de 1 p. c. de la valeur assurée, en ce qui concerne les bateaux de 25 tonneaux de jauge et plus, et de 1/2 p. c. pour ceux de moins de 25 tonneaux seraient attribués dès le début à la réserve.

Si les cotisations de l'année ne permettent pas de faire face aux dépenses, le fonds de réserve est mis à contribution à concurrence de la moitié; si ce prélèvement ne suffit pas, les membres sont appelés à une cotisation supplémentaire égale à la prime annuelle. En cas d'insuffisance des primes, le fonds de réserve est épuisé. Si ces ressources accumulées ne permettent pas encore de faire face aux obligations sociales, une troisième prime peut être perçue et, s'il n'y a pas assez, les indemnités sont fixées définitivement au prorata des fonds disponibles.

Par contre, lorsque le fonds de réserve aurait atteint 20 p. c. de la valeur assurée, ou bien les cotisations ne seraient plus perçues, ou bien elles seraient ristournées aux membres, en tout ou en partie.

Tels semblent être les éléments constitutifs d'une caisse d'assurance maritime mutuelle de nos voiliers de pêche. Lorsque leur valeur aurait été démontrée expérimentalement, la mise en train du crédit pêcheur pourrait être essayée à son tour.

Les avances de l'État, telles que nous les voyons exister dans les pays du Nord, fourniraient une solution simple; elles constitueraient cependant une innovation en Belgique.

Si nous ne pouvons escompter ni les prêts de l'État, ni le concours d'institutions de prévoyance intéressant la pêche maritime, par contre nous avons la Caisse générale d'épargne et de

retraite, dont l'organisation souple, méthodique, placée sous la garantie de l'État, s'adapte admirablement aux besoins du crédit social. Elle a fait ses preuves dans les domaines des habitations ouvrières et du crédit rural; elle pourrait, sans inconvénient, développer son action dans l'intérêt du crédit pêcheur.

Quels que soient d'ailleurs les moyens, il paraît certain qu'il ne manquerait pas en Belgique des institutions de crédit prêtes à faire des avances au taux des placements de tout repos, moyennant les garanties que le crédit pêcheur offrirait, dût-on demander ces avances aux caisses centrales de crédit agricole, qui, comme on l'a vu, possèdent des dépôts importants.

En effet, tous les éléments qui ont assuré le succès de la loi sur les habitations ouvrières existent dans la pêche maritime ou peuvent être créés, notamment, l'hypothèque, les intermédiaires et l'assurance.

La loi du 10 février 1908 a créé, dans le domaine maritime, tous les avantages dont le crédit dispose en matière immobilière : garanties hypothécaires, immunités fiscales, facilités de réalisation du gage.

Quelle serait éventuellement la forme à donner à la société de crédit : celle de la société anonyme à base capitaliste, qui prédomine en matière d'habitations ouvrières, ou la forme coopérative, qui a fait la grandeur du crédit agricole et qui se caractérise par la mutualité du crédit personnel ?

Il semble que la réponse ne puisse être absolue: c'est une question de doigté et de possibilité pratique. Dans la partie occidentale du littoral flamand, la petite propriété foncière et maritime est très répandue parmi les pêcheurs; il suffirait de quelques bonnes volontés, possédant la notion du crédit mutuel, pour constituer une coopérative de crédit du type Raiffeisen, c'est à-dire avec responsabilité solidaire et illimitée des membres; c'est le type de nos coopératives de crédit rural et celui

des sociétés de prêt fonctionnant parmi les pêcheurs danois et français.

Le concours de tiers agréés serait à recommander au début. Pareille intervention existe actuellement dans la pêche maritime avec ses inconvénients et ses avantages; celle de la Caisse d'épargne ou d'une autre caisse centrale de crédit aurait l'avantage de purifier et d'assouplir le système.

Les coopératives pourraient obtenir de l'organisme bailleur de fonds, des avances en proportion des garanties fournies par les emprunteurs sur leurs bateaux, par exemple les deux tiers lorsqu'il s'agit de bateaux neufs et la moitié lorsqu'il s'agit de bâtiments anciens. Le restant, soit un tiers, ou une moitié, devrait être fourni par l'emprunteur. La garantie spéciale résultant du taux relativement élevé de l'intervention personnelle du crédité permettrait éventuellement de faire les avances à concurrence de la quotité précitée; celle résultant de l'hypothèque maritime rendrait inutile la caution fédérale qui est exigée dans le système français et dans le crédit rural belge.

Le terme d'amortissement ne pourrait dépasser quinze ans, durée de l'hypothèque. Il sera généralement de dix ans comme en France, au Danemark et en Norvège.

Dans ce système, qui permettrait sans doute aux associations intermédiaires de se procurer des fonds à 3.50 p. c. nonobstant l'actuelle cherté de l'argent, il n'y aurait pour ainsi dire pas de capital social à rémunérer et le bénéfice, résultant d'une légère surélévation de l'intérêt bonifié à la société, passerait intégralement à la réserve et au fonds de prévision.

Il se pourrait, toutefois, que le principe de la responsabilité indéfinie ne soit pas accepté facilement par notre population pêcheuse, peu habituée à la pratique de la solidarité sociale. En d'autres endroits, la propriété foncière ou maritime n'est peut-être pas encore assez répandue parmi les pêcheurs pour qu'il soit possible de recruter, en nombre suffisant, des adhé-

rents qui soient à même de fournir des garanties effectives de crédit personnel. Dans ces cas, le recours à la société anonyme de crédit s'imposerait.

Il importerait que les avances accordées à ces sociétés puissent atteindre au moins la moitié du capital souscrit et non versé par les membres, ainsi que les deux tiers ou la moitié de la valeur des garanties fournies sur des bâtiments par les crédités.

CHAPITRE XI.

Les caisses de prévoyance et de secours des pêcheurs.

---

§ I. — La caisse de Blankenberghe.

Les statuts de l'ancienne caisse de prévoyance, fondée à l'initiative des armateurs de Blankenberghe, ont été approuvés par un arrêté royal en date du 2 février 1843.

Un des considérants cite l'arrêté royal du 21 avril 1842, prescrivant qu'un tiers de la prime d'encouragement, constituée par cet acte, fût versé à la caisse de prévoyance. Le dispositif autorise le ministre de l'intérieur à allouer à la caisse un subside de premier établissement.

Ce subside fut fixé à 3,500 francs, sous réserve que les pêcheurs infirmes, les veuves et les enfants des pêcheurs, existant au moment de la fondation de la caisse, seraient admis à la jouissance immédiate des secours.

Les ressources de l'institution étaient formées de la manière indiquée ci-après :

1° Du tiers de la prime annuelle d'encouragement accordée par la législature en faveur de la pêche maritime ;

2° D'une retenue annuelle de 17 francs par bateau sur le produit brut de la pêche;

3° D'une retenue de 25 centimes par homme d'équipage sur sa quote-part dans les comptes de quinzaine.

Les pensions et les secours mensuels étaient payés comme il suit :

a) A la veuve du pêcheur 5 francs avec augmentation de 2 francs pour chaque enfant au-dessous de 14 ans;

b) Au pêcheur estropié 5 francs, s'il était célibataire ou veuf sans enfants; 8 francs, s'il était marié ou veuf avec enfants, une augmentation de 2 francs étant ajoutée pour chaque enfant au-dessous de 14 ans;

c) Au pêcheur âgé :

De 65 ans . . . fr.	6	Avec augmentation de 2 francs dans le cas où la femme du pêcheur était âgée de plus de 65 ans.
» 70 »	8	
» 75 »	10	

Les statuts de la caisse cessèrent d'être observés en 1861. A partir de cette date la commission administrative ne fut plus renouvelée; la comptabilité devint irrégulière. Pour venir en aide au Bureau de bienfaisance, la caisse avait accordé des pensions à des personnes étrangères à la profession maritime.

A ces causes de désorganisation vint s'ajouter l'insuffisance des retenues et leur perception onéreuse pour les pêcheurs, les armateurs n'intervenant que pour un cinquième dans le prélèvement annuel de 17 francs par chaloupe.

Lorsque la législation sur les primes de la pêche fut abrogée en 1865, pêcheurs et armateurs cessèrent de verser leur contribution à la caisse et celle-ci arrêta entièrement ses payements en 1868.

* * *

§ II. — La caisse de prévoyance de Heyst.

Elle fut créée par les propriétaires et les quirataires de bateaux de pêche de la localité.

Les statuts furent approuvés par un arrêté royal du 17 octobre 1843, autorisant le ministre de l'intérieur à allouer à l'institution un subside de premier établissement.

Le règlement prévoyait les retenues suivantes :

1° 17 francs par année et par bateau sur la recette brute;

2° Une retenue de 50 centimes par homme, non compris le mousse, prélevée sur la part des pêcheurs à chaque liquidation mensuelle des comptes de pêche.

Les pensions et les secours étaient alloués dans les conditions indiquées ci-dessus pour la caisse de Blankenberghe.

A partir de 1868 et à cause de la suppression des primes, les armateurs et les pêcheurs de Heyst se sont refusés obstinément à verser les contributions statutaires. La caisse n'en a pas moins continué à fonctionner dans des limites restreintes, grâce aux revenus d'un capital de fr. 14,334.74 qu'elle avait acquis en 1868, à un subside annuel de 1,375 francs accordé par l'Etat et à des dons divers.

La caisse est administrée par un comité composé du bourgmestre, d'un délégué du Bureau de bienfaisance, de deux armateurs, de trois pêcheurs ou anciens pêcheurs.

Son avoir actuel consiste en des titres de rente belge 3 p. c. d'une valeur nominale de 15,000 francs.

Les statuts ne sont plus observés en ce qui concerne le taux des secours. Ces derniers consistent exclusivement en une pension de 4 francs par mois, accordée à un nombre invariable de trente-sept pêcheurs ou veuves de pêcheurs. On a fait remarquer que les bénéficiaires des pensions n'étaient pas

toujours des personnes nécessiteuses. Le tableau donné en annexe indique les opérations effectuées dans ces conditions de 1903 à 1912 (1).

§ III. — La caisse de Nieuport.

Ce n'est que le 25 novembre 1851 qu'intervint un premier arrêté royal approuvant les statuts d'une caisse de prévoyance pour les pêcheurs de marée, leurs veuves et leurs enfants, créée à l'instar de celles de Blankenberghe et de Heyst. L'institution fut établie par les propriétaires et quirataires de bateaux (2).

L'existence de cette caisse fut brève. En effet ses statuts revisés furent approuvés par un arrêté royal en date du 9 août 1862 et un nouvel organisme fut institué par les intéressés, sur les bases qui avaient été adoptées pour la caisse d'Ostende (3).

Diverses modifications portant exclusivement sur le taux des pensions ont été apportées aux règles primitives; elles ont été approuvées par des arrêtés royaux en date des 9 février 1874, 6 juin 1883, 23 juin 1885, 22 janvier 1891 et 12 février 1894.

La participation est libre; en 1912, 23 pêcheurs sur un total de 101 étaient affiliés à la caisse.

Les ressources statutaires consistent dans un prélèvement de 1 1/2 p. c. sur le produit brut de la vente du poisson; ce prélèvement est à charge de la masse à concurrence de 1 p. c. : le 1/2 p. c. restant est à charge des pêcheurs seuls.

La contribution des pêcheurs exerçant la pêche au poisson frais est fixée à 1 franc par mois. (Arrêté royal du 12 février 1894.)

(1) Voir annexe n° XVI.
(2) Statuts du 2 octobre 1851. Bruxelles, Imprimerie De Deltombe 1851.
(3) Statuts du 22 mars 1862. Bruxelles, Imprimerie De Deltombe, 1862.

L'intervention des armements pour le transfert d'huîtres et de homards ou la grande pêche au hareng est réglée dans des conditions spéciales; elle s'élève à fr. 1.50 par mois en ce qui concerne le patron, fr. 1.25 pour chaque pêcheur et 2 francs pour l'armateur. Les armateurs-gérants ou les écorceurs sont responsables des cotisations.

L'embarcation des participants doit jauger au moins 10 tonnes. En fait, la cotisation de 1 franc par mois pour les pêcheurs de marée est seule perçue.

La caisse est administrée par une commission renouvelée tous les trois ans et composée du bourgmestre, d'un délégué du Bureau de bienfaisance et de la commission locale de pêche ainsi que de quatre membres à désigner par le conseil communal.

Les pensions et les secours mensuels sont payés dans les conditions indiquées ci-après:

1° A la veuve de pêcheur, 5 francs avec augmentation de 2 francs par enfant au-dessous de 14 ans.

2° Aux parents de pêcheurs:

a) A la mère, veuve ou sœur non mariée et habitant chez le pêcheur, 5 francs.

b) Aux père et mère d'un pêcheur célibataire, tant qu'aucun autre fils majeur n'est dans la maison, 5 francs.

3° Au pêcheur qui a dépassé l'âge de 50 ans et qui est considéré comme incapable de naviguer, 10 francs.

4° Au pêcheur estropié, ou malade et incapable de naviguer, 10 francs.

En outre, l'assistance médicale est garantie aux participants.

Les pensions fixées ci-dessus sont réduites de moitié pendant les mois d'avril à septembre (saison d'été) (1).

A moins de cas particulièrement dignes d'intérêt, les participants doivent avoir contribué à l'institution pendant un terme de dix années.

(1) Arrêté royal du 23 juin 1885.

Au surplus, dans ces mêmes cas et pour autant qu'il reste à la fin de l'année une somme disponible sur les revenus, la commission est autorisée à accorder un secours aux veuves indigentes de pêcheurs décédés avant l'institution de la caisse de prévoyance, ainsi qu'à des vieux pêcheurs pauvres qui n'ont contribué que partiellement à la caisse ou qui n'y ont point contribué du tout (1).

Au compte de 1912, les contributions des participants sont portées à la somme de 276 francs. La caisse bénéficie annuellement d'un subside de 700 francs alloué par l'Administration de la Marine et d'un subside de 300 francs de l'administration locale. Un capital de 6,000 francs placé en rente belge produit 180 francs d'intérêt. Les ressources s'élèvent donc à 1.500 francs environ.

Le mouvement de la caisse pendant les dix dernières années est indiqué au tableau synoptique qui figure en annexe (2).

§ IV. — La caisse de La Panne.

La caisse de prévoyance pour les pêcheurs de La Panne a été fondée le 25 juin 1843 par les propriétaires et les quirataires de bateaux-pêcheurs de cette localité et les statuts qui rappellent cette origine ont été approuvés par un arrêté royal du 28 décembre 1843 autorisant le ministre de l'intérieur à allouer à l'institution un subside de premier établissement.

Les ressources primitives de la caisse se composaient d'un prélèvement annuel de 20 francs par bateau et de 6 francs par pêcheur, non compris le mousse, ainsi que d'un tiers des primes à la pêche allouées par le Gouvernement. En outre, un subside annuel était accordé par le Bureau de bienfaisance

(1) Arrêté royal du 22 janvier 1891.
(2) Voir annexe n° XVI.

de la commune d'Adinkerke, dont le hameau de La Panne faisait partie à cette époque.

En 1889, les dispositions du règlement relatives aux versements à faire par les intéressés n'étaient plus guère observées et de nouveaux statuts furent approuvés par un arrêté royal, daté du 27 février 1889 et modifiés en vertu des arrêtés royaux des 26 novembre 1895 et 4 février 1896.

Depuis lors, les cotisations annuelles des participants s'élèvent à 10 francs pour les propriétaires de bateaux et à 6 francs pour les pêcheurs.

La caisse est administrée par une commission composée de cinq membres et comprenant le bourgmestre, un membre de l'administration de la bienfaisance à nommer par le collège des bourgmestre et échevins ; deux armateurs ou propriétaires de bateaux et un pêcheur à élire par les intéressés.

Les pensions mensuelles sont fixées comme suit :

a) Pour la veuve d'un pêcheur 6 francs, avec augmentation de 2 francs pour chacun de ses enfants au dessous de 14 ans ;

b) Pour le pêcheur invalide, 6 francs s'il est célibataire et veuf sans enfants au-dessous de 14 ans, et 9 francs s'il est marié ou veuf avec des enfants au-dessous de 14 ans ; il y a une augmentation de 2 francs pour chaque enfant;

c) Au pêcheur âgé :

De 55 ans . . .	fr. 7	
» 60 »	8	
» 65 »	9	Avec augmentation de 2 francs dans le cas où la femme du pêcheur pensionné serait âgée de plus de 65 ans.
» 70 »	10	
» 75 »	11	

En 1912, les ressources de la caisse de La Panne se composaient d'un subside de l'État s'élevant à 925 francs, d'un subside de 500 francs de la Province et d'un autre de 200 francs

alloué par le Bureau de bienfaisance. Ces allocations sont annuelles.

Un capital de 14,000 francs placé en rentes belges de 3 p. c. donne un intérêt de 420 francs et un livret d'épargne rapporte fr. 25.58.

Les cotisations de 43 patrons propriétaires avaient produit 430 francs et celles de 46 pêcheurs la somme de 276 francs.

On voit par ces chiffres qu'à peine un quart des pêcheurs pannois sont affiliés à la caisse.

Le tableau synoptique ci-après montre le mouvement de l'institution de 1903 à 1912 (1).

§ V. — La caisse de prévoyance des pêcheurs d'Ostende.

Cette caisse a été fondée en 1829, de commun accord, par les armateurs et les pêcheurs d'Ostende, dans le but d'assurer à ces derniers un secours en cas de chômage occasionné par des maladies ou des accidents professionnels et de procurer aux vieux pêcheurs, à leurs veuves et aux orphelins une pension mensuelle (2).

Le règlement du 17 décembre 1829 fut approuvé le 30 du même mois par le Conseil de la régence.

Du 1er janvier 1830 au 30 juin 1840, la contribution des armateurs et des pêcheurs était de 1/2 p. c. sur le produit brut de la pêche; à partir du 1er juillet 1840 cette cotisation fut portée à 1 p. c. Cette retenue se percevait à charge de l'armateur du bateau pour un sixième, et à charge de l'équipage pour les cinq sixièmes.

Jusqu'en 1850, la caisse de prévoyance d'Ostende s'est développée sans aucune intervention de l'autorité supérieure. Ce n'est que le 2 décembre 1850 qu'intervint un premier arrêté royal approuvant les statuts de la caisse. Il s'agissait de faire bénéficier celle-ci du tiers de la prime d'encouragement instituée par arrêté royal du 21 avril 1842 au profit de la petite pêche de marée. Or, ce genre de pêche était fort peu pratiqué à Ostende à cette époque et la contribution des fonds publics dans l'alimentation de la caisse n'a jamais dépassé la somme de 3,000 francs en tout.

(1) Voir annexe n° XVI.

(2) Ville d'Ostende. — *Caisse de prévoyance des pêcheurs*, 1830-1900. — A. Van Graefschepe, Ostende.

La caisse était et est encore administrée par une commission composée du bourgmestre de la ville ou d'un échevin délégué par lui, d'un membre de la Commission locale de pêche à nommer par cette commission, d'un membre du Bureau de bienfaisance à choisir par le bureau et de quatre personnes à désigner par le Conseil communal. La commission est renouvelée tous les trois ans.

Bientôt les pensions avaient augmenté dans une telle mesure que les dépenses dépassaient les recettes ordinaires. Depuis 1855, le fonds de réserve diminuait annuellement et se trouvait presque épuisé.

Par une délibération de la commission administrative en date du 5 mars 1859, approuvée par le Conseil communal le 21 septembre, par la Députation permanente le 21 novembre et par le Roi le 6 janvier 1860, la retenue de 1 p. c. sur le produit brut de la pêche fut portée à 1 1/2 p. c. et perçue à charge de l'armateur pour deux neuvièmes et de l'équipage pour sept neuvièmes. En principe, ces contributions restaient toujours libres; elles n'avaient d'autre sanction que la disposition de l'article 5 des statuts, portant que tout armateur ou tout pêcheur voulant se soustraire à la perception ou au payement de la retenue perdait, quant au bateau, la jouissance des faveurs allouées par l'État à la pêche nationale; le pêcheur perdait en outre le droit à la jouissance ultérieure des avantages de la caisse de prévoyance.

En 1879, cette garantie n'existait plus et l'existence de la caisse fut mise en péril, par suite de la mauvaise volonté dont quelques armateurs faisaient preuve à l'égard du payement des retenues. Il fallut aviser aux moyens de sauver l'institution et la question de la contribution obligatoire des armements fut soulevée par la commission administrative. Elle était conçue sous une double forme : une taxe annuelle par bateau de pêche ostendais ou une taxe sur la vente du poisson de mer à la minque. C'est cette dernière modalité qui prévalut et obtint même l'adhésion de l'autorité communale, de la Députation permanente et du Roi. En effet, un arrêté royal du 23 août 1879 et divers arrêtés subséquents approuvèrent les statuts de la caisse de prévoyance, modifiés en ce sens que ses revenus se composent d'un prélèvement de 1 p. c. sur le produit brut du poisson de toute provenance vendu à la minque. Cette perception se fait gratuitement par le directeur de la minque et tombe à charge de l'armateur du bateau pour un sixième et de l'équipage pour les cinq autres sixièmes.

Il s'agit donc en quelque sorte d'un droit de minque supplémentaire. Nous n'avons pas à nous prononcer sur la légalité de cette perception.

Les pêcheurs naviguant à bord de chaloupes d'Ostende enregistrées au commissariat maritime et jaugeant plus de 10 tonneaux de mer peuvent bénéficier des allocations et des secours octroyés par l'institution.

§ VI. — La caisse de secours pour les victimes des accidents de mer a Ostende.

Cette œuvre a été fondée à la suite de la catastrophe maritime du 13-14 octobre 1896. En une nuit terrible, la mer fit 9 veuves et 25 orphelins et priva 5 mères-veuves de leur fils unique, leur seul soutien.

Quelques tombolas eurent lieu au profit des victimes et un comité fut institué, sous le patronage de l'Administration communale, pour l'organisation d'une grande fête de charité. Cette fête, une des plus brillantes qui furent données à Ostende, eut lieu le 14 novembre 1896, dans les salons de l'hôtel de ville.

Lors de la reddition des comptes, plusieurs membres du Comité firent observer que sur notre littoral les accidents maritimes sont fréquents et qu'il n'est guère possible de faire appel chaque fois à la charité publique. De l'échange de vues qui s'ensuivit naquit l'idée de créer une caisse permanente de secours pour les victimes des accidents de la mer ; on s'efforcerait d'alimenter cette œuvre par l'organisation de fêtes. On comptait aussi sur la générosité de tous ceux qui s'intéressent à la situation si précaire des pêcheurs.

Le résultat a dépassé toutes les espérances. Depuis sa fondation, la caisse a distribué pour plus de 60,000 francs de secours et elle a rendu aux pêcheurs, victimes d'accidents de mer, des services fort appréciés.

Elle n'est régie par aucun règlement. Tous les pêcheurs indistinctement en profitent, qu'ils aient droit ou non aux secours de la caisse locale de prévoyance des pêcheurs.

Elle est administrée par un Comité nommé par l'autorité locale et composé de représentants des diverses administrations locales. Un bureau statue sur l'octroi des secours. Ceux-ci consistent généralement en dons en nature ou en matériel de pêche. Voici quelques exemples pris au hasard :

En 1901, vingt-quatre familles de pêcheurs morts en mer et 3 pêcheurs estropiés au cours de leur travail ont reçu des secours durant toute l'année.

Des effets de mer ont été distribués à 3 équipages de chaloupes naufragées. Les engins de pêche, filets, cordages et voiles, perdus en mer par 3 pêcheurs de crevettes, ont été

remplacés par les soins de l'administration de la caisse (1).

En 1907, des secours en nature consistant en pommes de terre, charbon et pain et prolongés parfois durant plusieurs mois furent accordés à 12 veuves de pêcheurs qui avaient péri en mer, à 43 orphelins et 4 pêcheurs estropiés au travail. En outre, 23 pêcheurs reçurent des indemnités pour pertes d'effets de mer (2).

§ VII. — Considérations générales concernant les caisses de prévoyance et de secours de pêcheurs.

Il ressort de l'exposé qui précède que les institutions créées au profit des pêcheurs à la suite de l'arrêté royal du 21 avril 1842 sur les primes en faveur de la pêche de marée, ont manqué totalement ou partiellement leur but : la caisse de Blankenberghe est tombée depuis longtemps; celle de Heyst n'est plus qu'un organisme de bienfaisance et les caisses de Nieuport et de La Panne n'étendent leurs bienfaits qu'à une faible proportion des pêcheurs de ces localités.

Quant à l'organisation des caisses, elle embrasse à la fois l'assurance-vieillesse, l'assurance-invalidité et l'assurance-maladie. Sous ce rapport, ces institutions se sont bien adaptées aux besoins professionnels de la population à laquelle elles sont destinées. Moins on demande de formalités au marin-pêcheur, même pour l'administration de ses intérêts sociaux, mieux ces derniers et lui-même s'en trouveront. Un homme qui n'a que quelques rares et courtes heures à passer à terre est peu tenté de s'adonner aux œuvres de prévoyance. Ajoutons que les secours alloués par les caisses de Nieuport et de La Panne ne sont pas à dédaigner, eu égard au taux des cotisations perçues. Ce taux est très inférieur à celui dont les

(1) *Rapport*, Ostende 1901, p. 163.

(2) Annexes n° XVI. Situation de la Caisse des victimes des accidents de la mer de 1903 à 1912.

ouvriers prévoyants doivent faire le sacrifice pour se prémunir, eux et les membres de leur famille, contre les risques qui les menacent et ce sont les subsides relativement importants alloués par l'État, la Province et les autorités locales, qui permettent d'user d'une certaine largesse dans le calcul des indemnités. Les pêcheurs qui se font membres de ces caisses sont réellement bien inspirés et ce n'est pas sans étonnement qu'on constate que bien peu d'intéressés en profitent.

L'approbation des statuts des caisses de prévoyance et de secours par la Commune, la Députation permanente et le Roi, ne se justifie que par l'usage.

Elle a été introduite, à la faveur de l'arrêté royal du 21 avril 1842 instituant des primes pour la petite pêche de marée et prescrivant qu'un tiers des primes était attribué à la caisse de prévoyance. On a vu, dans cette disposition, une occasion de soumettre les règlements des caisses à l'approbation royale. Cette approbation constituait, sans doute, une garantie de stabilité et de bonne gestion.

L'arrêté royal du 21 avril 1842 a été abrogé par celui du 30 décembre 1866 (1), mais on a continué à traiter les caisses de prévoyance comme si elles étaient légalement soumises à la tutelle administrative.

La surveillance de l'autorité supérieure peut être fondée au point de vue de l'emploi des subsides alloués. On pourrait se contenter d'une simple communication des statuts et des comptes et budgets aux pouvoirs subsidiants.

L'organisation de la caisse d'Ostende qui occupe parmi les institutions de prévoyance une place spéciale par les services qu'elle rend aux pêcheurs, peut aussi donner prise à la critique d'un juriste; mais c'est là une question de théorie pure et l'enquête sur la pêche doit porter principalement sur les faits.

(1) *Moniteur* du 8 janvier 1867.

Dans la pratique, le prélèvement opéré à Ostende, au profit de cette caisse, sur le produit de la vente du poisson, est perçu comme un droit de minque supplémentaire.

Au chapitre suivant, nous indiquons la destination qui semble réservée aux caisses de prévoyance et de secours de pêcheurs, dans une organisation moderne de la prévoyance sociale. Quant à la caisse des victimes des accidents de la mer à Ostende, elle ne pourrait être mieux employée qu'à alléger les charges résultant de l'assurance contre les accidents professionnels des marins-pêcheurs, dès que cette assurance aura été réglée par la législature. A cette fin, l'Administration de l'institution pourrait faire don du capital constitué à la caisse nationale projetée, avec stipulation que les revenus profiteront exclusivement aux affiliés ostendais.

§ VIII. — La Caisse de prévoyance et de secours pour les victimes des accidents du travail.

Nous ne pouvons clôturer ce chapitre sans mentionner spécialement la générosité dont la Caisse de prévoyance et de secours pour les victimes des accidents du travail, instituée par la loi du 21 juillet 1890, a fait preuve à l'égard des familles des pêcheurs flamands atteints dans leurs moyens d'existence par un accident professionnel.

Depuis la mise en vigueur de la loi du 24 décembre 1903, cette Caisse n'assiste que les victimes qui n'ont pas droit à la réparation forfaitaire ou qui ne peuvent trouver dans l'exercice de ce droit des secours suffisants. Les marins-pêcheurs tombent dans la première catégorie et ils ont largement bénéficié des allocations de la Caisse.

En cas d'incapacité temporaire de travail, l'allocation journalière est en moyenne de 1 franc ; elle est majorée de fr. 0.20 si le blessé est marié, et s'il a des enfants en bas âge, de fr. 0.10 à 0.20 selon leur âge pour chacun de ceux-ci.

Lorsqu'on considère la situation économique du marin-pêcheur, c'est là un taux de secours minimum assez élevé. Il correspond généralement à l'ensemble des subventions de toute nature reçues par le blessé.

En cas d'accidents mortels ou entraînant une incapacité de travail permanente, la Caisse accorde des secours périodiques selon les cas, prolongés ou permanents.

En règle générale, elle accorde des ***secours périodiques permanents :***

a) Aux ouvriers que les suites d'un accident ont rendus définitivement incapables de travail.

b) Aux ascendants des victimes tuées, quand ces ascendants sont très âgés et sans aucune ressource.

Des secours périodiques temporaires sont alloués :

a) Aux veuves sans enfants pendant le temps nécessaire pour leur permettre de s'assurer du travail.

b) Aux veuves avec enfants en bas âge, jusqu'à ce que ceux-ci puissent leur venir en aide.

c) Aux orphelins jusqu'à l'âge de 16 ans.

Cette assistance diffère notablement de la réparation que la loi eût accordée. Mais la législature n'a établi — et ne pouvait établir — que les droits des victimes ; la Caisse de prévoyance et de secours a surtout égard à leurs besoins.

L'allocation est trimestrielle ; elle est revisée chaque année à la suite d'une nouvelle enquête.

L'état de ses ressources oblige la Caisse à maintenir ces secours à un taux qui est presque toujours inférieur au barème légal. A titre d'exemple, nous dirons que l'assistance accordée à une veuve sans ressources, avec enfants tous en bas âge, consiste en une somme de 100 francs et une allocation trimestrielle de 48 francs, majorée de 12 à 24 francs, pour chacun des enfants selon leur âge (1).

(1) Rapport sur l'exercice 1910-1911, p. 9.

Relevé des secours accordés par la caisse instituée par la loi du 20 juillet 1890, aux marins-pêcheurs du littoral (1908-1911).

LOCALITÉS.	SECOURS TEMPORAIRES			SECOURS ANNUELS		
	NOMBRE.	IMPORTANCE.	MONTANT TOTAL.	NOMBRE.	IMPORTANCE.	MONTANT TOTAL.
1908-1909.						
Ostende	29	10-190	1,265	13	36-240	1,633
Heyst	4	20-300	560	4	180-363	971
La Panne. . . .	41	10-125	1,630	4	204-272	1,124
Coxyde	2	30-80	110	—	—	—
Blankenberghe.	—	—	—	1	144	144
Nieuport. . . .	—	—	—	1	372	372
			3,565			4,244
1909-1910.						
Ostende	16	10-100	605	12	45-240	1,713
Heyst	16	25-100	905	4	420-160	931
La Panne. . . .	34	10-100	1,100	4	80-372	912
Coxyde	3	50-100	250	2	180-564	744
Blankenberghe.	5	50-100	340	2	100-168	268
Nieuport. . . .	—	—	—	1	144	144
			3,200			4,713
1910-1911.						
Ostende	21	15-180	1,195	15	33-240	1,746
Heyst	16	15-100	810	4	80-420	772
La Panne. . . .	58	20-100	2,095	4	140-372	900
Coxyde	6	20- 60	210	2	180-360	540
Blankenberghe.	11	20-100	535	2	45-100	145
Nieuport. . . .	—	—	—	1	144	144
			4,845			4,247

CHAPITRE XII.

Les marins-pêcheurs et le Code du travail.

Une législation spéciale régit la formation du contrat de travail et son exécution ; elle comprend les lois sur le contrat de travail, sur le livret ouvrier, et sur les règlements d'atelier.

Un deuxième groupe de dispositions légales organise la police du travail et la protection des travailleurs. En font partie les lois organiques de l'inspection du travail, la loi sur le travail des femmes et des enfants, les lois sur le payement des salaires, sur le repos dominical et sur les conseils de l'Industrie et du Travail. On peut rattacher à ce groupe la législation sur les habitations ouvrières.

Les lois relatives à l'assurance sociale et à la réparation des risques professionnels forment une troisième catégorie à laquelle appartiennent les lois sur la réparation des accidents du travail, sur les sociétés mutualistes et les pensions de vieillesse.

Nous avons à parcourir ce domaine aussi vaste que peu exploré en ce qui concerne les industries maritimes, en étudiant l'applicabilité ou la non-applicabilité des lois sociales aux marins-pêcheurs, leur utilité pour ces travailleurs et éventuel-

lement les conditions moyennant lesquelles le bénéfice d'une législation protectrice pourrait leur être accordé.

La partie positive du chapitre sera, hélas! bien réduite.

Et pourtant, « le pêcheur est, de tous les gens de mer, celui que menacent le plus de périls. Il est le plus brave et par là même qu'il vit rude et fruste, plus isolé dans sa caste, il demeure dans bien des pays, tel le nôtre, plus abandonné à lui-même et ne voit pas toujours recouvrir, comme il convient, son misérable isolement du manteau protecteur de l'intervention officielle.

« Il va guidé par le vent et les étoiles, regardant, sans avoir jamais froid aux yeux, la mer démontée; malgré son port d'attache, il reste le bohême, le forain, le vagabond de la mer. L'heure est venue, en ce siècle de préoccupations sociales, de songer enfin à ce grand abandonné (1). »

Saluons, en passant, ces paroles prononcées par le premier ministre de la Marine, annonçant l'aurore d'une ère plus favorable aux intérêts de nos pêcheurs.

§ I. — Lois relatives au contrat de travail.

L'analyse détaillée du contrat d'engagement des marins-pêcheurs, à laquelle nous nous sommes livrés au chapitre V, nous dispense de reprendre cette matière. Nous y renvoyons le lecteur, en l'avertissant que nous posons comme postulats, au point de vue de l'examen des questions qui suivent, les conclusions que suggère cette partie de notre travail.

La loi du 10 mars 1900 sur le contrat de travail est-elle applicable aux marins-pêcheurs ? Une solution affirmative de la question en entraînerait une série d'autres concernant le livret d'ouvrier, les règlements d'atelier et la réparation des

(1) P. Segers. — *Discours d'ouverture du VI^e Congrès international de pêche, à Ostende, 1913.*

accidents du travail. En effet, toutes ces lois se rattachent à la législation sur le contrat de travail et leur mise en vigueur dans le domaine maritime aurait pour effet d'abroger virtuellement les dispositions légales qui régissent les engagements des gens de mer.

Vouloir régler par une seule et même législation des matières aussi disparates que le travail maritime et le travail terrestre paraît, à première vue, impossible et serait contraire à tous les exemples fournis par les pays maritimes, même par ceux qui ont promulgué les lois sociales les plus avancées. Ni en France, ni en Allemagne, ni en Angleterre, nous ne voyons rien de semblable. Il ne faudrait donc guère s'arrêter à cette solution, si le problème de la réparation des accidents professionnels des pêcheurs n'avait suggéré, dans divers milieux, l'idée de rendre la loi de 1900 sur le contrat de travail applicable aux industries maritimes. Les partisans de cette opinion oublient que le législateur de 1903 a statué sur ce point en proclamant, d'accord avec une jurisprudence constante, que les engagements des marins sont régis par le livre II du Code de commerce.

Une simple analyse des textes de la loi du 10 mars 1900 suffira pour faire justice de cette thèse.

L'article premier dit que l'application de la loi se limite au contrat par lequel un ouvrier s'engage à travailler sous l'autorité, la direction et la surveillance d'un chef d'entreprise ou patron.

Cette définition implique l'unité de la direction patronale. Or, les industries maritimes comportent une double direction : économique et nautique. La direction économique est confiée à l'armateur comme tel; c'est lui qui arme le navire et l'affecte à une destination utile. La direction nautique et technique du travail de bord relève du capitaine qui l'exerce d'une manière absolument indépendante, au point que toute tentative de l'armateur d'en amoindrir l'efficacité serait inopérante et illégale (1).

(1) Cf. Pand. Belg. V° *Capitaine*, n^os 98-100.

Les chefs ouvriers et les contremaîtres régis par la loi du 10 mars 1900 sont assimilés aux ouvriers. Les chefs de brigade sont présumés agir à titre de mandataires des chefs d'entreprise dans leurs rapports avec les ouvriers. Il n'est pas possible que le texte de la loi de 1900 vise les capitaines de navires et les patrons-pêcheurs : en effet, le contremaître est un préposé ordinaire dépendant complètement de l'autorité patronale; au contraire, le capitaine est un mandataire spécial armé par la loi d'importantes prérogatives et soumis à des devoirs rigoureux (1).

En matière de contrat de travail, la convention peut être faite verbalement ou par écrit, sans préjudice à la loi sur les règlements d'ateliers. Aucune formalité particulière substantielle n'est exigée pour la validité et moins encore pour l'existence du contrat. La preuve testimoniale est toujours admise. On peut engager son travail pour une durée indéterminée.

L'engagement des gens de mer doit être constaté par écrit devant le commissaire maritime. Un commencement de preuve par écrit est toujours nécessaire et nulle affirmation ne saurait prévaloir contre le texte du rôle d'équipage (2). Le décret du 2 octobre 1793 porte que les engagements relatifs à la pêche ne peuvent excéder le terme d'une année. Ce décret n'a pas été abrogé, comme l'article 15 de la loi du 22 Germinal-2 Floréal an XI, relative aux manufactures, fabriques et ateliers, qui contenait une disposition identique en ce qui concerne les engagements des ouvriers. (Art. 42 de la loi sur le contrat de travail.)

A moins de dispositions spéciales, les actions résultant du contrat de travail se prescrivent par six mois. Le Code maritime prévoit une prescription spéciale en ce qui concerne

(1) Ibid, n° 76 et suiv.
(2) Code civ., art. 1341. C. Smeesters. — *Le Droit maritime*, 112, pp. 136-137.

toutes actions en paiement pour gages et loyers des matelots et autres gens d'équipage; elle est d'un an après l'expiration du voyage. (Art. 259, § 4.)

Là où il n'existe pas de Conseil de prud'hommes, ces actions relèvent de la juridiction commerciale. Dans le même cas, le juge de paix statue sur toutes les contestations relatives au travail terrestre.

Les manières dont prennent fin les obligations des marins sont réglées par le Code maritime, non par la loi sur le contrat de travail. Cette dernière, étant une loi purement civile, ne comporte que des sanctions civiles. Par contre, le contrat d'engagement maritime prévoit des sanctions pénales, qui sont contenues dans le Code du 21 juin 1849.

Comme on le voit, il existe une incompatibilité de fait et de droit entre la loi sur le contrat de travail et le régime légal de la pêche maritime. D'autre part, comme le champ d'application de la loi du 10 mars 1900 a été déterminé limitativement par l'article 1er, et qu'il ne comprend pas les engagements des gens de mer, il en résulte que les articles 34, 35, 36 et 40, émancipant le mineur quant à son travail, sont sans effet au point de vue des engagements des marins. La situation des marins mineurs continue à être régie par les principes en vigueur avant la promulgation de la dite loi.

L'article 2 de la loi du 20 juillet 1883 a rendu le livret d'ouvrier, facultatif pour toute personne qui engage ses services, soit à temps, soit pour une entreprise déterminée. Cette loi n'a pas abrogé les arrêtés royaux des 31 décembre 1849 (*Moniteur* du 27 janvier 1850) et 16 janvier 1855 (*Moniteur* du 20 janvier 1855), qui astreignent les marins-pêcheurs au même titre que les marins de la navigation marchande — à l'exception du capitaine — à être porteurs d'un livret, contenant des renseignements circonstanciés sur leur état civil, avec la mention faite par le commissaire maritime des dates de tous engagements et

de tous licenciements, ainsi que l'indication des noms du navire et du capitaine.

La disposition de l'article 3 de la loi du 10 mars 1900 a pour effet d'incorporer le règlement d'atelier dans le contrat de travail (1). L'incompatibilité existant entre la législation maritime et la loi du 15 juin 1896 constitue une preuve nouvelle de l'inapplicabilité de la législation sur le contrat de travail aux industries maritimes. Cette impossibilité ne provient pas de l'article 1er, qui délimite la sphère d'application de la loi en y comprenant toutes les entreprises industrielles et commerciales qui emploient cinq ouvriers au moins, mais de fait le gouvernement n'a pas compris les industries maritimes dans l'arrêté royal du 4 septembre 1896 pris en exécution de l'article 5. De plus, la procédure imposée quant à l'application et l'affectation des amendes infligées au personnel n'est pas celle adoptée par le code pénal et disciplinaire de la pêche maritime et de la marine marchande.

Enfin, la mise en vigueur du rôle d'équipage, qui constitue au fond le règlement de l'atelier flottant qu'est un bateau de pêche, ne saurait s'opérer conformément aux prescriptions édictées par les articles 7 et 8 de la loi dont il s'agit.

Au fond cependant, ainsi que nous l'avons déjà fait observer, les marins-pêcheurs auraient tout avantage à bénéficier de dispositions réglementaires aussi claires que celles qui font l'objet des articles 2 et 3, relatifs à l'organisation du travail, la détermination des salaires, leur affichage, les modes de contrôle, etc., mais cette matière ne saurait rentrer dans le cadre d'une loi sur les règlements d'atelier.

*
* *

(1) *Annales parlementaires* 1900. Sénat, p. 215.

§ II. — Lois relatives à la protection du travail et des travailleurs.

Loi du 13 décembre 1889 concernant le travail des femmes, des adolescents et des enfants dans les établissements industriels.

Les entreprises de pêche maritime sont exclues du champ d'action de la loi du 13 décembre 1889; cela ressort de l'article 1er qui, tel qu'il est rédigé, ne peut réglementer que les établissements et travaux expressément visés par l'énumération limitative qu'il contient. En outre, M. le ministre De Bruyn a déclaré que les navires ne peuvent être considérés comme des établissements industriels.

Les pêcheurs et la loi du 15 mai 1910 sur le Conseil de Prud'hommes.

D'une part, les armateurs en qualité de *chefs d'entreprise* (art. 2), d'autre part, les patrons et pêcheurs inscrits au rôle d'équipage d'un navire de pêche — que l'article 3 assimile aux *ouvriers* — sont justiciables du Conseil de prud'hommes pour toutes les contestations relatives à des faits de travail, qui s'élèvent soit entre les chefs d'entreprise et leurs ouvriers, soit entre les ouvriers. Ces dispositions ont été empruntées aux lois antérieures sur la matière et notamment à la loi du 31 juillet 1889 organique des Conseils de prud'hommes dont l'article 2 dispose :

Par chefs d'industrie, on entend : ... les armateurs et propriétaires de bateaux de pêche maritime. Par ouvriers, on entend : ... le patron et les pêcheurs inscrits au rôle d'équipage d'un navire de pêche.

Au point de vue spécial de la pêche maritime, la juridiction prud'homale a été améliorée, grâce aux dispositions de l'article 34 de la loi de 1910, lequel permet de faire juger les contestations qui se rattachent à cette industrie par des hommes du métier ; cette disposition est complétée par l'article 51 de la même loi, qui accorde au président la faculté de confier à des spécialistes les préliminaires de conciliation.

Les pêcheurs des localités comprises dans le ressort des Conseils de Prud'hommes de Bruges et d'Ostende ont d'ailleurs l'habitude de recourir fréquemment à ces organismes, pour des contestations généralement relatives à des parts de pêche, la restitution d'effets de mer, le compte de masse, des indemnités pour fautes disciplinaires, ou rupture d'engagement.

Ces Conseils ne font guère usage, en matière de pêche, du pouvoir qui leur est attribué par l'article 47 de la loi organique, de réprimer par des amendes disciplinaires de moins de 25 francs, tout acte d'infidélité, tout manquement grave et tout fait tendant à troubler l'ordre et la discipline.

Ce moyen d'obtenir une répression légale d'infractions qui ne sont pas prévues par les lois pénales et les règlements existants ou d'infractions qu'on hésite souvent à poursuivre, parce que la peine pourrait se trouver disproportionnée avec le fait incriminé (1), paraît particulièrement bien approprié à la situation de la pêche maritime, qui, comme nous l'avons vu, échappe pour ainsi dire complètement à l'action disciplinaire du Code de 1849. Grâce à un recours plus fréquent aux prud'hommes, le pêcheur et l'armateur ou le patron, acquerraient une meilleure notion de leurs devoirs respectifs et bien des maux dont on se plaint maintenant pourraient être supprimés.

(1) Wauwermans et Léger. — *Les Conseils de prud'hommes*. Siffer, Gand, p. 294.

A ce point de vue, on ne peut que regretter l'absence d'un Conseil de prud'hommes dont la circonscription s'étende aux cantons judiciaires de Nieuport et de Furnes, dans lesquels se trouvent situées les stations de pêche de Coxyde, Oostduinkerke, La Panne et Nieuport.

Actuellement, ces pêcheurs relèvent de la juridiction du tribunal de première instance de Furnes pour tout ce qui concerne leur engagement et leurs salaires. En effet, en dehors des ressorts des Conseils de prud'hommes, le droit commun reprend son empire (1). Or, les contestations dont il s'agit doivent être soumises au tribunal de commerce, en vertu de l'article 3, §§ 7 et 8 de la loi du 15 décembre 1872, et comme il n'existe pas de tribunal de commerce dans l'arrondissement de Furnes, c'est le tribunal de première instance, qui, aux termes de l'article 33 de la loi du 18 juin 1869, y exerce la juridiction commerciale.

Depuis nombre d'années, ni le tribunal civil de Furnes, ni les juges de paix de Nieuport ou de Furnes, auxquels les parties litigieuses pourraient, par une entente tacite ou formelle, déférer leurs différends, n'ont eu à connaître de contestations sur la matière. C'est peut-être une situation unique dans le monde industriel, mais comme les mœurs des pêcheurs de l'Ouest ne sont pas plus patriarcales que celles des pêcheurs de l'autre partie de la côte, elle s'explique par l'absence d'une juridiction appropriée, bien plus que par l'honnêteté ou les sentiments pacifiques des intéressés.

Lois sur le payement des salaires.

La loi du 16 août 1887, complétée par celles du 15 et 17 juin 1896 et du 31 juillet 1901 n'est pas applicable aux

(1) *Ibid.*, p. 176.

marins. Au chapitre relatif aux engagements des pêcheurs, nous avons donné, à l'occasion de l'examen du statut social des pêcheurs, les arguments de principe qui ont été invoqués pour refuser aux gens de mer le bénéfice d'une de nos meilleures lois sociales. Il fut déclaré formellement au Parlement que les pêcheurs étaient exclus du bénéfice des dispositions légales en question. C'est donc à bon droit que la cour d'appel de Gand, par un arrêt daté du 18 juin 1897, a statué dans le même sens.

Nous croyons avoir démontré que les pêcheurs liés par un contrat d'engagement sont des ouvriers dans le sens général du mot. Inutile dès lors de revenir ici sur la même démonstration.

Il reste à considérer les textes au point de vue d'une application éventuelle à l'industrie de la pêche.

L'article premier de la loi du 16 août 1887 proscrit tout autre mode de payement que celui fait en monnaie métallique ou fiduciaire ayant cours légal. L'habitude d'attribuer aux pêcheurs le petit poisson et l'usage, qui existe en certains endroits, d'accorder à l'armateur et aux membres de l'équipage du poisson de partage sont incompatibles avec cette disposition. Les abus auxquels ces pratiques ont donné naissance spécialement à Ostende sont connus. Or, il est manifeste et avéré que les armateurs et les pêcheurs tiennent compte de ces allocations en nature au point de vue de la fixation des parts de pêche et des salaires. Elles constituent donc en réalité des payements en nature, aussi mal déterminés qu'un payement en nature peut l'être et que l'industrie de la pêche et les parties intéressées auraient tout avantage à voir disparaître.

Pourquoi ne pas vendre au profit de la masse à partager indistinctement tout poisson amené au quai? Reconnaissons toutefois que la pratique dénoncée repose sur une tradition tellement invétérée, que les pêcheurs ne seraient peut-être pas

les derniers à en réclamer le maintien. Quant au poisson consommé à bord, il faut le considérer comme une intervention de l'armement dans l'alimentation de l'équipage.

Le chef d'entreprise ne peut fournir à ses ouvriers à charge d'imputation sur le salaire, les outils nécessaires au travail qu'à un prix ne dépassant pas le prix de revient. Dans certaines branches de la pêche à voile à Ostende, Blankenberghe et Heyst, le matériel de pêche est fourni par l'armateur et fait l'objet d'une comptabilité spéciale, liquidée au moyen de prélèvements opérés sur les parts des deux parties. Comme la portion contributive correspond à la part de pêche et que la part de l'équipage dépasse toujours sensiblement celle de l'armateur, celui-ci a intérêt à ne pas diminuer le prix de ses fournitures et, de fait, il perçoit souvent à Ostende un bénéfice commercial. Il serait préférable que ces fournitures, comme dans toutes les autres industries, fussent toujours faites au prix de revient.

De même, les fournitures livrées à l'intervention du patron ou les achats effectués par lui pour le service du bateau, tels que charbon, glace, sel, épices, etc., devraient toujours être portés en compte au strict prix de revient, ce qui implique la fourniture du poids et de la qualité présumés. Dans la pêche maritime, ces articles pourraient être mis sur le même pied que les engins de pêche. L'article 3 de la loi du 16 août 1887 vise spécialement les économats et en subordonne l'établissement à une autorisation de la Députation permanente. Pareilles formalités sont superflues dans l'espèce. Il ne s'agit pas d'économats, mais d'une espèce de mandat de gestion d'affaires donné au chef de l'équipage pour la direction du ménage de la chaloupe.

Rien n'empêche d'étendre à la pêche maritime l'application d'une disposition conçue dans le sens des articles 4, 6, 8 et 9 de la loi et portant interdiction de payer les salaires dans les

cabarets ou boutiques et de stipuler des conditions de nature à enlever aux pêcheurs la libre disposition du salaire.

Mais les marins-pêcheurs n'auraient que faire de l'application pure et simple à leur industrie des articles 5 et 7. Il importe que les retenues dont leur salaire est passible soient fixées clairement et limitativement par le rôle d'équipage. Ce point devrait former un des objets essentiels du rôle. De plus, dans le cas où le compte ne se règle pas directement entre pêcheurs et armateurs, il faudrait que ce dernier remît toujours au patron un compte de pêche écrit et détaillé et que les pêcheurs en aient ou puissent en avoir connaissance. Certaines dispositions de ces articles, comme celles qui se rapportent aux retenues pour des cotisations dues à des caisses de secours et de prévoyance, des amendes et des avances pourraient être rendues applicables à la pêche maritime.

Les pêcheurs et la loi de 1889 sur les habitations ouvrières (1).

Nos lois concernant les habitations ouvrières contiennent deux séries de dispositions.

Les unes sont relatives au service des comités de patronage, au concours et aux avances de la Caisse générale d'épargne et de retraite, à l'intervention des pouvoirs publics et des intermédiaires collectifs entre les ouvriers et la Caisse d'épargne.

Les autres spécifient les immunités fiscales dont jouissent les occupants d'habitations acquises ou construites sous l'égide de la loi prérappelée. Ces immunités et dégrèvements portent sur les droits fiscaux proprement dits : droits d'enregistrement

(1) Cf. Ch. Dezuttere. — *Les marins et la législation belge sur les habitations ouvrières* dans la *Revue de droit maritime*. Bruxelles, février-mars 1911.

et de transcription, droits de timbres et de greffe (art. 2 et suivants) et sur la contribution personnelle.

C'est la loi du 18 juillet 1893 remplaçant l'article 10 de la loi de 1889 qui accorde l'exemption de la contribution personnelle d'après la valeur locative, les portes et fenêtres et le mobilier, ainsi que de toute taxe provinciale ou communale analogue. Quelles sont les personnes exemptes de l'impôt? La loi le dit : ce sont les ouvriers ou anciens ouvriers incapables de travail, qui n'étant pas propriétaires d'immeubles autres que celui qu'ils habitent et celui qu'ils cultivent, occupent soit en propriété, soit en location du bailleur non habitant, une habitation d'un revenu cadastral n'excédant pas une somme comprise entre 72 et 171 francs d'après la population des communes.

Dans quelle mesure les ouvriers belges ont-ils bénéficié de cette loi qui consacre une partie considérable des réserves de la richesse nationale à l'amélioration des logements ouvriers et accorde par surcroît aux occupants de ces maisons de larges exemptions fiscales ?

Pour répondre à cette question, une distinction s'impose entre les articles relatifs à l'organisation du crédit en matière d'habitations ouvrières et ceux relatifs aux dégrèvements fiscaux.

Les prêts de la Caisse d'épargne en faveur de la construction ou de l'achat de maisons ouvrières sont, d'après l'article 5 de la loi de 1889, consentis après que le comité de patronage a donné un avis à ce sujet. Pour être qualifiée de maison ouvrière, une habitation ne doit pas nécessairement être occupée actuellement par un ouvrier proprement dit. Le mot « ouvrier » employé adjectivement doit être entendu au sens large ; il suffit que l'occupant appartienne à la classe ouvrière, en comprenant ces termes dans une signification étendue, comme synonymes de travailleurs de tout genre (1).

(1) Soenens. — *Les habitations ouvrières en Belgique*, p. 26.

Cette interprétation est conforme à un passage de l'exposé des motifs de la loi du 30 juillet 1892, modificative de celle de 1889, portant que la nouvelle rédaction permettra aux sociétés de crédit de faire des prêts à toutes personnes, pour la construction d'habitations ouvrières, ou pour l'achat d'immeubles destinés à cet usage.

Et la Caisse d'épargne l'a sanctionnée par une décision formelle: « En ce qui concerne la personnalité des emprunteurs, il y a lieu de distinguer deux cas. S'il s'agit d'un prêt pour l'acquisition d'une ***maison ouvrière construite***, destinée à servir d'habitation à l'emprunteur, il y a lieu de restreindre l'intervention de la société, en faveur d'ouvriers ou de personnes assimilables à des ouvriers, tels que facteurs des postes, receveurs et cochers de tramways, cantonniers, en général, employés inférieurs d'administration; s'il s'agit d'un prêt pour ***construction d'une maison ouvrière***, la personnalité de l'emprunteur a moins d'importance et il suffit dans ce cas de réserver l'intervention de la société au cas d'une construction destinée à servir d'habitation à l'emprunteur. Telle est alors la seule limite à imposer en ce qui concerne la personnalité de l'emprunteur. »

Il est donc acquis que les travailleurs de la mer, qu'il s'agisse de matelots de la navigation marchande, de marins de l'Etat ou de marins-pêcheurs, peuvent bénéficier des avances de la Caisse d'épargne, en vue de la construction ou de l'acquisition d'une habitation.

Quid maintenant des droits fiscaux ?

Distinguons:

1° Quant aux droits fiscaux proprement dits.

Aux termes des articles 14 et 16 de la loi de 1889, la qualité d'ouvrier de celui qui demande à être exonéré des taxes fiscales dans les limites prévues par la loi, doit être établie par un certificat du comité de patronage du ressort, contenant outre la désignation précise de la personne celle du métier exercé.

Sont ouvriers au sens de la loi ceux qui vivant de leur salaire travaillent de leurs mains pour un patron, pour un maître, soit à la journée, soit pour un terme plus ou moins long, soit au temps, soit à la pièce, soit au dehors, soit à domicile et cela sans distinguer entre le travail agricole et le travail industriel (1).

Une circulaire, adressée aux directeurs de l'enregistrement le 20 mars 1894, n° 1251, énumère certaines catégories de travailleurs auxquelles cette définition s'applique ou ne s'applique pas. Aucune ne parle des pêcheurs.

En fait cependant les comités de patronage de Bruges-Ostende-Furnes considèrent comme des ouvriers, dans le sens que les instructions ministérielles attachent à ce terme, aussi bien les marins-pêcheurs que les matelots de la marine marchande ou de la marine de l'Etat.

Et l'administration de l'enregistrement et des domaines, ainsi que le conservateur des hypothèques, accordent l'exemption ou la réduction des droits fiscaux aux marins de la marine marchande ou de la marine de l'Etat, ainsi qu'aux marins-pêcheurs qui ne sont pas propriétaires effectifs ou nominaux de leur embarcation.

Il est bien entendu que cette faveur est subordonnée à la constatation de la qualité d'ouvrier, conformément à l'article 14 de la loi du 9 août 1889, lorsqu'il s'agit d'un acte de vente ou d'adjudication d'un immeuble, ou de l'article 16, lorsqu'il s'agit d'un acte de prêt en vue de la construction ou de l'achat d'une habitation ;

2° Quant aux contributions personnelles.

Ici, plus d'exemption. Partant d'une interprétation, erronée à notre avis, du mot « ouvrier » basée sur les considérations que nous avons exposées dans la partie liminaire de ce chapitre,

(1) Exposé des motifs. § 2. — *Annales parlementaires*, Chambre des représentants, p. 1576 ; *ibid.*, Sénat, p. 521, etc.

l'administration des contributions directes, dénie aux pêcheurs la qualité d'ouvrier et par conséquent leur refuse le bénéfice de l'application de la loi du 18 juillet 1893.

En 1895, la société de construction « Eigen Woonst », de Blankenberghe construisit pour des pêcheurs dix maisons ouvrières. La société et les occupants crurent de bonne foi, qu'ils seraient exemptés, au même titre que d'autres intéressés, de l'impôt personnel sur la valeur locative, les portes et fenêtres et le mobilier, comme ils avaient été exonérés des droits fiscaux conformément aux articles 14 et 16 de la loi de 1889. En effet, le revenu cadastral de ces maisons avait été fixé à un chiffre inférieur à la limite arrêtée par la loi de 1893 au point de vue de l'exemption pour les localités de la catégorie à laquelle appartient la ville de Blankenberghe.

Erreur ! Le billet de contribution vint réclamer aux intéressés leur contribution personnelle. Il fallut payer et la société qui avait promis l'exemption à ses cocontractants, fut obligée de prendre ces contributions à sa charge.

De sorte que « aujourd'hui grâce à une distinction tout au moins subtile, pour ne pas dire arbitraire, les pêcheurs ne jouissent pas de l'exemption de la contribution personnelle accordée aux ouvriers par la loi du 18 juillet 1893, alors cependant qu'ils peuvent bénéficier des avantages de la Caisse d'épargne en vue de la construction ou de l'acquisition d'une maison et qu'ils sont pour cette opération — par assimilation aux autres ouvriers — exonérés des droits fiscaux, conformément à la loi du 9 août 1889. Le pêcheur sera considéré comme un ouvrier lorsqu'il s'agit d'appliquer la loi de 1889 ; il cessera de l'être pour l'exécution de la loi de 1893 » (1).

Cela n'est pas rationnel. Car, comme le fait observer fort

(1) Discours de M. le Gouverneur Janssens de Bisthoven, à la séance d'ouverture du Conseil provincial de la Flandre Occidentale du 1er juillet 1912, Bruges, Geuens-Willaert, 1912, p. 9.

justement, la circulaire de la direction de l'enregistrement et des domaines dont nous avons parlé plus haut : « Il faut tenir pour évident selon les règles générales d'interprétation que le mot « ouvrier » appliqué aux personnes a la même signification dans tout le cours de la loi de 1889 et que, dès lors, tout ce qui a été dit sur la portée de ce terme, dans les travaux préparatoires relativement à l'article 10, est également vrai au point de vue des articles 14-15. C'est d'ailleurs, comme l'attestent les discussions parlementaires, une même pensée, préoccupée de l'intérêt d'une seule et même catégorie de citoyens, qui a dicté ces diverses dispositions. »

L'article 10 de la loi de 1889 a été remplacé par la loi du 18 juillet 1893. Le texte en vigueur n'a fait qu'amplifier et préciser la faveur accordée aux « ouvriers ». Aucun élément d'interprétation nouveau n'a été introduit dans la loi.

On ne peut, dès lors, que souhaiter que l'administration des contributions directes suive dans tous les cas, en ce qui concerne les demandes en exemption de l'impôt personnel qui lui sont adressées par les occupants d'habitations ouvrières, les règles d'interprétation de l'administration de l'enregistrement et des domaines.

Il est grandement temps qu'une même et juste solution soit adoptée.

La loi sur le repos du dimanche.

Les entreprises de pêche sont formellement exclues par l'article 1er, § 2, de la loi du 17 juillet 1905 du bénéfice de la loi sur le repos du dimanche. Dans les stations de Blankenberghe et Heyst, ce repos est cependant fort bien observé. Sauf en temps de pêche saisonnière, où leur absence se prolonge parfois pendant plusieurs semaines, les pêcheurs de La Panne et de Nieuport chôment généralement le dimanche ou tout au moins se reposent un dimanche sur deux. A Ostende, dans la

grande pêche à vapeur et à voile et même dans la petite pêche côtière, le dimanche n'est guère considéré comme jour de repos. Les grandes chaloupes ne sont d'ailleurs presque jamais à quai ce jour-là, car il faut régler les entrées de manière à avoir les meilleurs jours de vente qui viennent en semaine.

En mer, le travail se poursuit le dimanche comme les autres jours.

En Hollande, dans les pays anglo-saxons et du Nord, à bord des navires, le repos du septième jour est le plus souvent observé dans la mesure du possible. Le Code maritime allemand fait de ce point l'objet d'une obligation légale (1). En France, la réglementation en vigueur n'atteint que le personnel des machines. Lorsque celui-ci n'a pu en cours de route bénéficier du repos hebdomadaire à raison des exigences du service, ce repos doit être accordé soit collectivement, soit par roulement, dès que le navire de pêche fait escale, si la durée de celle-ci est suffisante pour accorder le repos à la moitié des hommes.

La loi sur les Conseils de l'Industrie et du Travail.

La loi du 16 août 1887, organique des Conseils de l'Industrie et du Travail est applicable à la pêche maritime. En effet, l'arrêté royal du 10 mars 1893 concernant les opérations électorales relatives à ces conseils, comprend respectivement parmi les chefs d'industrie et les ouvriers qui sont appelés à les composer, d'une part, les armateurs et propriétaires de bateaux de pêche maritime et, d'autre part, les patrons et pêcheurs inscrits au rôle d'équipage d'un navire de pêche.

De fait, un conseil de l'industrie et du travail représentant l'industrie de la pêche maritime a été créé à Ostende par un arrêté royal du 25 août 1890, mais l'organisme n'a jamais

(1) *Seemansordnung 1902*, § 38.

existé autrement que sur le papier. Tous les trois ans, les formalités prescrites pour le renouvellement de ce collège ont été observées scrupuleusement mais sans succès, faute de candidats-conseillers.

Le système électoral qui est à la base de l'organisation du Conseil de l'industrie et du travail est peu approprié à l'industrie de la pêche, tant à raison de l'absence fréquente et prolongée des intéressés que des connaissances spéciales que réclame l'examen des questions de pêche maritime.

A défaut de Conseil de l'industrie et du travail, dont le besoin ne se fait guère sentir, d'autres organismes officiels s'occupent des intérêts de la pêche et rendent de réels services: ce sont les comités locaux institués par arrêté ministériel du 12 juin 1892 et la Commission provinciale de pêche maritime de la Flandre occidentale.

La législation sur l'inspection du travail.

L'arrêté royal du 22 octobre 1895, portant réorganisation de l'inspection du travail et des établissements dangereux, insalubres et incommodes, porte que les fonctionnaires investis de cette inspection ont à visiter les établissements industriels soumis à la loi du 13 décembre 1889 et de veiller à l'exécution de cette loi, des règlements et arrêtés sur la matière, ainsi qu'à l'exécution des règlements et arrêtés concernant les établissements classés comme dangereux, insalubres ou incommodes. En outre, en vertu de la loi du 11 avril 1896, ils sont également chargés de surveiller l'exécution de la loi du 16 août 1887, portant réglementation du paiement des salaires.

Cette partie de la législation est lettre morte pour l'industrie de la pêche.

Aussi apparaît actuellement la nécessité d'étendre aux industries maritimes — avec les modalités nécessaires pour

l'approprier à leurs besoins particuliers — le régime protecteur auquel sont soumises les industries terriennes.

Autant que les industries minières, la navigation maritime réclame des organes spéciaux d'inspection et de contrôle dont les principaux pays maritimes ont reconnu et sanctionné l'opportunité. En Angleterre et en Allemagne, ce sont parfois les agents de la police maritime qui sont, en outre, chargés de faire observer les lois protectrices du travail, de l'hygiène et de la sécurité à bord. En Hollande et en France, la surveillance de l'hygiène et de la sécurité à bord est réservée à des fonctionnaires spéciaux correspondant aux inspecteurs du travail, et qui prennent le titre d'inspecteurs de la navigation. C'est à ce système que nous réservons nos préférences. Il importe, en effet, que le développement de la protection des marins et des idées d'hygiène et de sécurité soit une œuvre progressive de persuasion plutôt qu'une œuvre de police. A ce point de vue, abstraction faite de la question de compétence technique, il semble exister une certaine incompatibilité entre le rôle de commissaire maritime et celui d'inspecteur maritime.

§ III. — L'assurance sociale des marins-pêcheurs.

L'assurance-accidents (1).

La loi du 24 décembre 1903 n'est pas applicable aux industries maritimes; le rapporteur de la section centrale l'a constaté formellement, et la Chambre des représentants a même prononcé l'exclusion formelle des entreprises de pêche à vapeur, par le vote qu'elle a émis sur un amendement tendant à les soumettre au droit commun. La jurisprudence constante des tribunaux est fixée dans le même sens.

(1) Cf. H. Baels, *Les pêcheurs et les accidents du travail* dans *La Belgique maritime et coloniale*, 1913, n° 43 et suiv.

Il est superflu de revenir sur les raisons qui ont été invoquées pour motiver cette exclusion; elles ont été exposées à propos de l'étude de la loi sur le contrat de travail. Cette loi est inapplicable aux industries maritimes; il doit donc en être de même de la loi sur la réparation des accidents du travail, qui n'est qu'une greffe entée sur le tronc de la loi sur le contrat de travail.

D'autre part, on ne saurait édifier purement et simplement la réparation des accidents professionnels des marins-pêcheurs sur le régime légal du travail terrestre. La législation sur la réparation des accidents professionnels des marins doit se combiner avec les prescriptions des articles 99, 102 et 104 du code maritime. Ces dispositions règlent les secours auxquels les marins naufragés ou blessés au service du navire ont droit dans certains cas. Or, la loi du 24 décembre 1903 ne tient pas compte de ces contingences.

De plus, elle n'est pas conçue en vue de la situation spéciale, particulièrement digne d'intérêt, des patrons-armateurs. Les patrons-pêcheurs sont d'excellents agents de notre expansion maritime; leur barque est l'instrument de travail acquis à grands efforts par un travailleur qui socialement ne diffère pas beaucoup des hommes qui sont enrôlés sous ses ordres. Etant donné le déclin rapide de la grande pêche à voiles, il importe, dans l'intérêt de la marine belge et de la formation professionnelle des pêcheurs, de favoriser le développement du cadre des patrons-armateurs. Or, on est à peu près d'accord pour admettre que l'application pure et simple de la loi de 1903 à leurs entreprises en arrêterait net l'expansion. Autant que leurs matelots, ces patrons doivent pouvoir profiter de l'assurance-accidents; mais le système de la loi dont il s'agit emporte l'exclusion de l'armateur, puisqu'il est chef d'entreprise.

Il semble que les accidents professionnels qui surviennent

à des marins-pêcheurs et qui occasionnent une incapacité temporaire de travail, ne pourraient être réparés d'après le droit commun. En effet, indépendamment de la question de savoir si le délai de carence de sept jours ne serait pas exorbitant, étant donné que la simulation est beaucoup moins à craindre quand il s'agit de pêcheurs dont le bateau reprend généralement la mer le lendemain même du retour à quai et qui perdent tout un voyage s'ils ne sont pas au poste, il faut tenir compte des prescriptions de la loi maritime et des usages établis qui assurent aux marins blessés leurs salaires ou parts de pêche jusqu'à la fin du voyage. Le pêcheur qui par suite d'incapacité de travail n'a pu rejoindre son bord et qui se rétablit peu après, ne toucherait pas l'indemnité correspondant au préjudice qu'il a effectivement subi, si l'allocation était calculée sur la base de la durée réelle de l'incapacité, alors que le dommage consisterait dans la perte du salaire ou de la part de pêche afférente à un voyage de deux à trois semaines.

Enfin, la déclaration des accidents professionnels maritimes ne pourrait être réglée comme celle des accidents terrestres. C'est que la nature de l'engagement maritime diffère essentiellement du contrat de travail tel qu'il est défini par le code industriel; il implique l'intervention directe du capitaine ou patron, non seulement à titre d'agent-recruteur et partie contractante, mais aussi comme chef de l'équipage et directeur indépendant du travail nautique. La limitation de la responsabilité de l'armateur en matière d'accidents professionnels, comme en matière d'accidents maritimes où intervient la faculté d'abandon à raison des faits de l'équipage, se déduit logiquement de cette conception. Toutefois, la nécessité pratique d'appliquer aux pêcheurs le principe de la réparation forfaitaire des accidents, telle qu'elle est sanctionnée par la loi de 1903, commande non moins logiquement de faire abstraction de cette considération en tant qu'elle se rapporte à un facteur de responsabilité.

De même, la nature du contrat d'engagement maritime exige que tous les accidents qui surviennent au cours et par l'exécution du contrat d'engagement, y compris ceux qui résultent de fortunes de mer, donnent droit à réparation. En effet, tous ces accidents, même ceux inhérents au milieu professionnel, constituent le risque professionnel du marin.

Une question se pose naturellement : les organes de l'assurance doivent-ils être choisis dans l'industrie privée et laissés au libre choix des intéressés, comme en matière des accidents régis par la loi de 1903; ou bien importe-t-il de créer une institution officielle à laquelle tous les intéressés seraient affiliés d'office?

L'assurance obligatoire existe en fait pour les industries terriennes, en vertu de la disposition de la loi du 24 décembre 1903 qui impose la participation des chefs d'entreprise non-assurés à une caisse de garantie. D'autre part, l'assurance d'Etat se justifie par l'impossibilité dans laquelle l'industrie belge de la pêche se trouve, eu égard à ses faibles effectifs ouvriers, de constituer une caisse commune répondant aux règles techniques et d'échapper ainsi à l'assurance commerciale. Le besoin d'encourager la marine belge et la faiblesse de la grande majorité des entreprises de pêche commandent une grande modération dans le taux des primes, sans qu'il soit tenu compte de l'aléa dérivant des lacunes que présente notre législation sur la sécurité maritime. Pour atteindre ce but, une certaine intervention des pouvoirs publics s'impose, afin d'alléger les charges de la Caisse de prévoyance, ainsi que le font les gouvernements allemand, danois, norvégien et français.

Si ces considérations ont quelque valeur, il faut admettre la suppression de toute distinction entre armements à la pêche. L'affiliation obligatoire à la caisse d'assurance devrait être générale, quel que soit le genre d'entreprise. C'est d'ailleurs dans

ce sens qu'est rédigé le projet de loi déposé par le gouvernement à la Chambre des représentants.

Toutefois les entreprises modernes de grande pêche pratiquée au moyen de bateaux à propulsion mécanique, sauf la grande pêche au hareng qui occupe encore beaucoup de voiliers, empruntent presque toujours toutes les formes capitalistes de la grande industrie et on pourrait, à la rigueur, les assujettir aux règles consacrées par la loi de 1903, pourvu qu'elles soient adaptées au droit maritime et à l'organisation industrielle de la pêche. Ces entreprises doivent pouvoir se passer de l'aide financière de l'Etat.

Mais cette solution, qui est proposée par la Commission provinciale de pêche maritime et qui a prévalu en Angleterre et en Allemagne, aggraverait les difficultés. En effet, elle réduirait sensiblement les effectifs sur lesquels la caisse nationale pourrait compter et celle-ci doit être constituée avec des garanties. Il s'agit non seulement de régler les cotisations d'après le risque de chaque genre de pêche, mais aussi de créer un organisme financièrement assez fort pour pouvoir faire face, dès le début, à toute éventualité. Pour cela une organisation se rapprochant de celle imposée aux caisses communes d'assurance, avec des sécurités remplaçant le cautionnement et le fonds de garantie, paraît être la bonne solution.

La création d'une caisse de prévoyance comprenant tous les marins belges, donc même ceux du commerce, permettrait sans doute d'éviter quelques difficultés d'ordre technique.

Les assurances-vieillesse, maladie et invalidité prématurée.

Le régime légal des pensions de vieillesse est fixé par la loi du 10 mai 1900, modifiée par celles des 20 août 1903, 5 juin 1911 et 11 mai 1912, sur la base de la liberté subsidiée. L'Etat alloue

des primes annuelles d'encouragement en vue de la constitution de pensions de vieillesse aux personnes assurées à la Caisse générale de retraite sous la garantie de l'Etat, soit directement, soit par l'intermédiaire d'une société mutualiste reconnue par le Gouvernement.

L'assuré est admis au bénéfice des primes jusqu'à ce que l'ensemble des sommes inscrites sur son livret soit suffisant pour constituer une rente annuelle et viagère de 360 francs.

Suivant l'exemple donné par le Gouvernement, les provinces et les communes belges ont favorisé l'essor de la prévoyance par des encouragements généreux. La province de la Flandre Occidentale notamment accorde actuellement fr. 0.30 par franc sur les cinq premiers francs versés en vue de la pension de retraite. Cette subvention est portée à fr. 0.45 par franc pour les affiliés indigents nés entre le 1er janvier 1851 et le 31 décembre 1860 et à fr. 0.50 pour ceux nés en 1849 et 1850.

Une allocation annuelle et gratuite de 65 francs est accordée par l'Etat à tout Belge né avant le 1er janvier 1843 et se trouvant dans le besoin. Les Belges nés à partir du 1er janvier 1843 et avant le 1er janvier 1849 doivent avoir effectué à la Caisse générale de retraite des versements formant un total de 18 francs au moins.

En vertu de ces dispositions, le pêcheur peut s'assurer une pension de retraite au moyen de versements libres à la Caisse de retraite. Il peut lui-même fixer l'âge d'entrée en jouissance de la pension entre 55 et 65 ans.

Il faut tenir compte aussi du régime des pensions de vieillesse pour marins-pêcheurs, tel qu'il est organisé par les caisses locales de prévoyance d'Ostende, La Panne et Nieuport. Moyennant une cotisation insignifiante ou une retenue sur le produit de la vente du poisson, les pêcheurs peuvent s'assurer, à partir de 50 ans (Nieuport), 55 (La Panne) ou 60 ans (Ostende), une pension variant de 84 à 120 francs, selon les

circonstances et les localités. A 75 ans, le pêcheur ostendais marié à une femme sexagénaire a droit à 360 francs.

Dans les conditions actuelles, le marin-pêcheur peut donc se ménager une pension quasi-gratuite, qui à 65 ans est susceptible d'atteindre 150 à 200 francs et que les circonstances peuvent faire augmenter encore.

Un projet de loi déposé par le gouvernement le 12 novembre 1912 à la Chambre des représentants a pour objet l'assurance en vue de la maladie, de l'invalidité prématurée et de la vieillesse. Il poursuit l'organisation complète de l'assurance obligatoire des divers risques sociaux. La mutualité libre reste la pierre angulaire du système. Ce n'est que pour les imprévoyants et les non-mutualistes que l'action d'organes obligatoires d'assurance serait substituée à la forme actuellement établie. L'allocation annuelle de 65 francs serait portée à 120 francs. L'exposé des motifs qui accompagne le projet en expose l'économie générale comme suit :

« En ce qui concerne l'*assurance contre la maladie et l'invalidité prématurée*, la cotisation continue à être déterminée par les règlements de l'association pour les mutualistes ; elle est de 18 francs par an pour les autres intéressés, dont 12 pour la maladie et 6 pour l'invalidité. En échange de la cotisation et sous réserve de l'application de l'article 12, 2°, le service médical et pharmaceutique doit être presté et une indemnité de 1 franc par jour d'incapacité de travail accordée jusqu'à la guérison ou jusqu'à l'âge de 65 ans.En outre,une indemnité de 30 francs doit être assurée aux femmes en couches. Une première mise de 5 millions et des subsides annuels assureront le service des sanatoria. Les assurés gagnant moins de 15 francs par semaine pourront obtenir la réduction de leur cotisation à 12 francs, mais l'indemnité journalière sera alors réduite de moitié pendant les trois premiers mois de maladie.

» Les chefs d'entreprise paient pour l'assurance-maladie 2 francs par an et par assuré qu'ils emploient ; l'État verse 25 centimes par franc de cotisation d'assurance-maladie, à concurrence de 3 francs par an, et 60 p. c. des cotisations d'invalidité prématurée, dans les conditions de la loi du 5 mai 1912, soit fr. 3.60 pour la cotisation de 6 francs par an prévue pour les non-mutualistes.

» Les ressources de l'assurance-maladie atteignent donc normalement 17 francs par an et par assuré ou fr. 9.50 pour les assurés autorisés à réduire leur cotisation de moitié.

» Les ressources de l'assurance-invalidité atteignent normalement fr. 9.60. Elles seront augmentées dans le régime définitif par suite du transfert à ce service de tout ou partie d'une cotisation de 4 francs imposée aux chefs d'industrie au profit du fonds spécial des dotations pour les pensions de vieillesse.

» En ce qui concerne les *retraites*, la cotisation obligatoire des assurés est de 6 francs par an ou de 3 francs dans le cas signalé ci-dessus.

» Ce versement augmenté des subsides de l'Etat et des primes actuelles de la plupart des provinces, assure en régime définitif une rente d'environ 365 francs à 65 ans. »

Pendant la période transitoire les marins-pêcheurs pourraient obtenir à 65 ans, comme tous les Belges dans le besoin, l'allocation de 120 francs ou un accroissement portant la rente à ce taux, mais il n'est pas sûr qu'ils soient appelés à bénéficier normalement de la loi. En effet, rien dans le texte ni dans l'exposé des motifs ne le dit formellement (1). L'article premier vise tous les travailleurs, employés ou ouvriers des deux sexes, occupés moyennant rémunération pour le compte

(1) Le rapport fait au nom de la Commission spéciale par M. Versteylen, et déposé en séance de la Chambre des Représentants du 14 janvier 1914, insiste pour que la Chambre hâte la discussion et le vote du projet de loi spécial qui concerne les marins-pêcheurs. En attendant, quelles que soient les difficultés qui pourraient surgir au point de vue de l'application,elle propose de ne pas les exclure du bénéfice de la loi déposée ; en conséquence, elle ajoute à l'article premier du projet les mots : *la pêche*.

d'un chef d'entreprise, dans l'agriculture, l'industrie et le commerce. Cette définition serait strictement applicable à la pêche, mais dans les développements qui accompagnent le projet, on ne trouve pas un mot au sujet de son application éventuelle aux industries maritimes. Dans l'idée de ses auteurs, les marins-pêcheurs semblent devoir être soustraits au droit commun.

D'ailleurs, ce régime ne conviendrait pas aux pêcheurs du littoral flamand. Les armateurs-patrons en seraient exclus. D'autre part, en 1905, le pourcentage des pêcheurs de plus de 60 ans n'était que de 2.44 p. c., proportion à peu près de moitié inférieure à celle relevée pour les ouvriers des autres industries. A partir de 55 ans, l'âge et les infirmités obligent les pêcheurs à abandonner leur dur métier. A 60 ans, ils sont en règle générale devenus inaptes à la vie en mer. Il importe de tenir compte de ces contingences dans l'organisation de la pension de vieillesse de nos pêcheurs.

Et puisqu'on se plaît à comparer les travailleurs qui explorent les fonds marins aux ouvriers qui travaillent dans les profondeurs de la terre et que le législateur belge vient de doter les ouvriers mineurs d'un système de pension de retraite répondant à des nécessités spéciales, nous ne pouvons mieux faire que d'y chercher les points de comparaison utiles pour la solution de la question qui nous occupe.

Une pension de 1 franc par jour est instituée en faveur des houilleurs belges âgés de 60 ans.

Les exploitants de houillères sont tenus d'assurer leurs ouvriers à la Caisse générale de retraite, soit directement, soit à l'intervention d'une mutualité reconnue ou d'une caisse de prévoyance.

Les versements obligatoires s'élèvent à 18 francs pour les intéressés âgés de moins de 21 ans et à 24 francs pour ceux âgés de 21 ans ou plus. Ils sont pour la moitié au moins de

leur montant, opérés à capital abandonné. L'assuré est admis au bénéfice des primes ordinaires de l'Etat, jusqu'à ce que l'ensemble des sommes inscrites sur son livret suffise pour constituer une rente annuelle et viagère de 360 francs. Pour établir ce taux, l'entrée en jouissance des rentes est réputée avoir été fixée à 60 ans. (Art. 1er et 2.)

En attendant le fonctionnement normal du système, voici comment le chiffre de 360 francs par an est atteint :

La loi assimile les caisses de prévoyance aux sociétés mutualistes reconnues, en ce qui concerne l'attribution des primes et des subventions, et les charge du service des compléments de pension à payer, pour atteindre le taux légal, à ceux dont les versements obligatoires n'ont pas encore produit une rente de 360 francs. Les caisses de prévoyance sont alimentées par les cotisations obligatoires des intéressés et des exploitants de mines. (Art. 3 à 9.)

Les pensions allouées aux veuves et aux enfants mineurs avant la mise en vigueur du nouveau régime sont maintenues. Une pension annuelle de 180 francs doit être payée par les caisses de prévoyance aux *veuves* parvenues à l'âge de 60 ans, pourvu qu'elles aient été mariées à un ouvrier mineur pendant vingt ans au moins. (Art. 12.)

Cette courte analyse de la loi du 5 juin 1911 sur les pensions de vieillesse en faveur des ouvriers mineurs met sous nos yeux les différentes questions qu'il s'agit de résoudre : le montant des versements à effectuer pour assurer au marin-pêcheur une pension annuelle de 360 francs à 60 ans ; l'imputation de ces versements ; l'organisation de la période transitoire ; la participation des femmes de pêcheurs au régime spécial à instaurer.

Il serait sans doute éminemment souhaitable que tous les avantages de cette loi fussent reconnus aux pêcheurs, mais nous doutons fort que la situation économique de leur industrie permette actuellement semblable application.

Le versement le plus avantageux au point de vue de l'obtention des subsides est celui de 15 francs, puisque la subvention de l'Etat est allouée à concurrence de cette somme. En tenant compte des allocations de la province et des communes on peut arriver à un versement effectif de 29 francs. Ce versement, régulièrement effectué à partir de 15 ans à capital abandonné, donnerait droit à 60 ans à une pension de retraite de 416 francs.

Mais diverses considérations font croire qu'en réalité il n'en serait pas ainsi. D'abord il faut songer à la femme et aux orphelins du pêcheur, qui bénéficient actuellement de l'existence des caisses locales de prévoyance. D'autre part, la moitié au moins du versement personnel de l'assuré devrait être fait à capital réservé pour qu'en cas de prédécès du mari, l'épouse ne fût pas dépouillée entièrement du fruit de l'épargne faite en commun. Ce point pourrait être prévu par la loi. Le capital réservé constituerait dans certains cas pour l'épouse survivante ou les orphelins une ressource qui ne serait pas à dédaigner, si modeste fût-elle.

En outre, le versement minimum du mousse pourrait malaisément être fixé à 15 francs. A Blankenberghe et à Heyst, par exemple, où les gains des mousses restent longtemps fort réduits, pareille retenue serait exagérée. Jusqu'à l'âge de 18 ans, celle de 6 francs constituerait déjà une charge réelle.

Si les courtes maladies ou les interruptions de l'engagement ne semblent pas de nature à empêcher le versement d'un minimum légal, par contre l'on conçoit la possibilité d'interruptions de plus d'une année; elles auraient pour conséquence de diminuer le taux de la pension.

Bref, si, pour les affiliés ordinaires à la Caisse de retraite, un minimum de versement personnel de 6 francs par an était suffisant (1), il importe pour les raisons indiquées ci-dessus de

(1) Art. 25 du projet de loi sur les assurances sociales.

s'en tenir ici au taux de 15 francs par an. Eu égard à l'âge où commenceraient les versements, si les pêcheurs restent fidèles à leur profession, la pension de 360 francs à 60 ans pourrait être atteinte aisément. Il est évident que l'intéressé serait libre de dépasser le minimum légal et de fixer l'entrée en jouissance de la pension entre 50 et 60 ans, par exemple.

A qui incomberait la charge du versement? Nous ne pouvons que suivre le droit commun en cette matière. Dans le régime en vigueur, l'affilié à la Caisse de retraite doit prélever sur ses ressources les frais de l'assurance-vieillesse. De même, la loi du 5 juin 1911 sur les pensions de vieillesse des mineurs permet d'imposer à ceux-ci la charge complète du versement prescrit par la loi. Si l'ouvrier ne fait pas les versements imposés, l'employeur est tenu de les effectuer au moyen de prélèvements sur le salaire.

Enfin, il résulte de l'article 25 du projet de loi sur les assurances sociales que la cotisation obligatoire des assurés est à leur charge. Toutefois, les chefs d'entreprise seraient tenus de verser annuellement au fonds spécial des dotations pour les pensions de vieillesse, institué par la loi du 10 mai 1910, une somme de 4 francs par assuré qu'ils occupent. A partir de 1938, la cotisation patronale serait pour moitié au moins affectée au service de l'assurance contre l'invalidité prématurée.

Au fond, les chefs d'entreprise ne seraient donc pas obligés de contribuer à la formation des pensions de vieillesse. L'affectation provisoire du versement de 4 francs au fonds de dotation tend principalement à la création des ressources que nécessiterait le service des allocations de 120 francs et des majorations payées par l'Etat.

Les pêcheurs étant appelés, au même titre que les autres travailleurs, au bénéfice des primes et des allocations imputables sur le fonds de dotation, il est logique que les armateurs contribuent à son alimentation de la même manière que les

chefs d'industrie. En conséquence, le versement de 4 francs par pêcheur engagé serait dû par l'armateur pour chaque homme d'équipage.

Comme pour l'assurance-accidents, l'armateur devrait se prémunir contre les risques résultant de la maladie, de l'invalidité prématurée et de la vieillesse, s'il est patron de bateau. Il n'y a pas plus de raisons de l'exonérer de cette dernière assurance que de l'autre ; le patron, même lorsqu'il est propriétaire de sa barque, peut être appelé à jouir de l'allocation de 65 ou 120 francs, s'il ne dispose pas d'un revenu annuel de 360 francs par personne composant le ménage (1), et de fait cette situation est relativement aussi fréquente chez les patrons-pêcheurs que chez les simples pêcheurs. Comme tous les autres, les patrons ont droit aux primes d'encouragement allouées par les pouvoirs publics. Rien n'empêche, dès lors, de les comprendre dans l'assurance générale des risques sociaux. Sous ce rapport, la loi sur les pensions de vieillesse des marins-pêcheurs devrait déroger à un principe fondamental du projet général, qui ne vise que « les travailleurs occupés pour le compte d'un chef d'entreprise ».

Passons maintenant aux assurances contre la maladie et l'invalidité prématurée et à la question plus complexe de la période transitoire à ménager pour ne pas léser les droits acquis.

Les caisses de prévoyance actuellement existantes devraient solliciter la reconnaissance légale comme sociétés mutualistes, après avoir adapté leurs statuts à la nouvelle situation. Pareille obligation n'affecterait en rien l'indépendance et l'avoir de ces institutions, puisqu'elles pourraient elles-mêmes prévoir le mode de liquidation et de dévolution de leurs biens en cas de dissolution. Ces biens constituent la propriété des intéressés et

(1) Arrêté royal du 31 mai 1912, art. 6.

nous ne sommes pas sans éprouver quelque scrupule au sujet de la constitutionnalité de la disposition qui est contenue sous l'article 9 du projet de loi instituant une caisse de prévoyance de la pêche maritime et qui prévoit la liquidation de ces caisses par le pouvoir exécutif.

Moyennant la reconnaissance légale, les caisses locales seraient complètement soumises au droit commun.

Elles seraient donc autorisées, au même titre que les mutualités ordinaires, à servir d'intermédiaires pour l'affiliation des pêcheurs à la Caisse d'épargne ; elles pourraient, en outre, organiser l'assurance-maladie conformément aux règles générales et s'affilier à une caisse fédérale ou à un conseil régional des institutions de prévoyance en vue de l'assurance-invalidité. La cotisation obligatoire de 18 francs, dont 12 francs sont destinés à l'assurance maladie et 6 francs à l'assurance invalidité, serait due par les affiliés, et les armateurs de leur côté auraient à verser la cotisation de 2 francs affectée à la dernière branche des assurances sociales.

Dans le projet de loi déposé le 17 janvier 1912, le rôle attribué par nous aux anciennes caisses de prévoyance est dévolu à la caisse nationale d'assurance-accidents. Nous croyons que cet organisme ne pourrait que malaisément accomplir cette tâche ; il serait nécessairement trop éloigné de la majorité des ports de pêche et, spécialement en ce qui concerne l'assurance-invalidité, il ne pourrait compter sur les effectifs nécessaires.

Dans l'ensemble des contributions prévues, les armateurs auraient donc à verser la cotisation d'assurance-accidents, puis la somme de 4 francs affectée au fonds de dotation, enfin celle de 2 francs concernant l'assurance-maladie. De leur côté, les pêcheurs auraient à payer les cotisations d'assurance-vieillesse et de maladie et d'invalidité prématurée. Leurs obligations seraient à peu près équivalentes. Seuls les patrons-propriétaires se trouveraient peut-être grevés outre mesure, si

l'on ne trouve un moyen de les affranchir au moins partiellement de la charge de l'assurance-accidents pour leurs hommes d'équipage.

Au cas où les hommes resteraient en défaut d'effectuer leurs versements, il incomberait à l'armateur de le faire en leur lieu et place, sauf à imputer le montant de ses avances sur le salaire des récalcitrants.

Les bénéficiaires actuels des caisses de prévoyance qui ne rentrent pas dans les cadres de l'organisation préconisée ci-dessus sont les veuves et orphelins de pêcheurs. Ils ont droit partout aux secours des caisses locales. Sous le nouveau régime, les avantages de l'assurance seraient personnels et indépendants de la situation de famille de l'intéressé. Au point de vue des droits et intérêts à sauvegarder, les conditions sont fort différentes. A Nieuport et La Panne, la participation à la caisse est libre, moyennant un certain versement; à Heyst, elle n'est qu'un acte de bienfaisance purement gratuit; à Ostende, les secours alloués aux personnes visées sont assurés grâce à une retenue effectuée sur le produit de la vente du poisson à la minque.

Quelles pourraient être les fonctions des caisses existantes dans l'hypothèse où le législateur se prononcerait dans le sens des solutions que nous préconisons? Comme celles des mineurs, elles auraient à payer, transitoirement aux pêcheurs arrivés à l'âge de la retraite et n'ayant pas encore droit à une pension suffisante, une allocation complémentaire égale à la différence entre la somme totale à laquelle ils auraient pu prétendre sous l'ancien régime, c'est-à-dire l'allocation de l'Etat (65 ou 120 francs) majorée de celle de leur caisse de prévoyance, et la somme à laquelle ils ont droit en vertu de leurs versements à la Caisse de retraite.

Le rôle des caisses locales consisterait, en outre, à sauvegarder les droits acquis des bénéficiaires non-pêcheurs. Ces

points pourraient être réglés à l'occasion de la demande en reconnaissance légale. Ce serait le moment de fixer la cotisation réduite proportionnellement à la diminution des charges des caisses locales, cotisation à payer par les affiliés de La Panne et Nieuport, pour maintenir leurs droits; la taxe sur la vente du poisson, nécessaire à Ostende pour permettre à la caisse locale de faire face à ses obligations limitées dans le sens que nous venons d'indiquer pourrait être fixée à la même occasion.

Il ne s'agit, en somme, que du maintien pur et simple de la situation actuelle, dans la mesure où elle est nécessaire pour la sauvegarde d'intérêts et de droits légitimes, basés sur des versements ou des retenues sacrifiés depuis longtemps et de bonne foi par les bénéficiaires actuels des caisses locales.

A l'encontre de ce qui se fait dans les industries minières, où les exploitants doivent contribuer obligatoirement à l'alimentation des caisses de prévoyance, les armateurs à la pêche seraient exonérés de toutes charges personnelles résultant de la dernière partie du service financier des caisses de prévoyance; ces institutions existent actuellement en dehors de toute intervention directe de leur part.

Par contre, les subventions de l'Etat allouées aux caisses de prévoyance seraient maintenues, tout au moins au profit des caisses de La Panne et de Nieuport, dans les limites de la nécessité. Pour avoir droit aux mêmes avantages, la caisse de Heyst devrait éliminer de ses statuts le principe de la gratuité de ses allocations.

* * *

Les conclusions de cette enquête sont la confirmation pure et simple de ce que l'opinion publique a admis depuis longtemps : la nécessité de reviser, de réorganiser et de mettre à

la hauteur des besoins modernes la législation et les institutions relatives à la pêche maritime. Jusqu'à une époque récente, exception faite pour la question de l'enseignement professionnel, tout ce qui intéresse le bien-être économique et social de nos populations côtières est resté dans l'état où le laissèrent nos ancêtres de la période des primes à la pêche, c'est-à-dire d'avant 1865.

Cette situation et le régime légal de travail des pêcheurs contrastent vivement avec l'œuvre législative, admirable dans son ensemble, que le Parlement belge a édifiée dans l'intérêt des travailleurs industriels et avec la floraison touffue d'institutions de prévoyance et de *self help* qui ont été créées à leur profit.

Nos institutions de protection et notre législation intéressant les marins témoignent d'une infériorité regrettable à l'égard de ce qui a été instauré dans les pays du Nord-Ouest de l'Europe.

C'est là un péril particulier pour la préservation de la population maritime de la Flandre Occidentale, autant et plus que les dangers résultant du développement de la vie et des cités balnéaires ou de l'infériorité de l'outillage des ports et des installations de pêche. Les habitants du littoral se détournent des carrières maritimes et nos effectifs de pêcheurs diminuent.

Cependant, dans l'intérêt et pour l'avenir du pays, personne, plus que nos marins en général et nos pêcheurs en particulier, n'a si complètement droit à la sympathie et à la protection efficace du législateur. Une marine nationale sera, il faut le souhaiter, le couronnement de notre expansion économique; et sa formation comme aussi le développement du commerce belge de poisson dépendent beaucoup de la solidité de notre marine de pêche.

Le Souverain, dont la sympathie éprouvée pour cette industrie repose sur une longue conviction personnelle (1), l'Office du Travail, qui a su mener à bonne fin cette laborieuse enquête

et le Département de la Marine, qui vient de naître, doivent à notre pêche et à nos pêcheurs la rénovation que le pays attend d'eux. Nous nous sommes efforcés d'en indiquer les principales étapes, ou plutôt ces étapes sont jalonnées par notre Code industriel lui-même, qui ne contient rien que le marin-pêcheur ne puisse légitimement revendiquer pour lui, moyennant une adaptation aux conditions spéciales de son travail et du milieu économique où il est placé.

Citons l'hygiène et la sécurité à bord, des prescriptions sur l'engagement maritime conformes au droit et à l'équité, la protection et la jouissance complète du salaire, la protection du travail infantile, un repos suffisant, toutes les faveurs accordées à la petite propriété, l'assurance et le crédit maritimes, l'assurance des risques professionnels et sociaux : œuvre vaste et complexe, mais que les résultats acquis dans divers domaines permettent d'abréger et de rendre particulièrement féconde.

(1) Discours prononcé par Sa Majesté le Roi Albert, à l'occasion de la réception des organisateurs du VI[e] Congrès international de la pêche à Ostende, 1913.

ANNEXES

S. 5a. Annexe I.

Port of No

APPRENTICESHIP INDENTURE

SEA FISHING SERVICE

ISSUED BY THE BOARD OF TRADE JANUARY, 1895.

THIS ENDENTURE made the day of 19 Between aged years, a native of in the county of (hereinafter called the Apprentice) of the one part, and of in the County of Owner of not less than Eight Sixty-fourth Shares in (or Skipper of) the Fishing Boat of (hereinafter called the Master) of the other part. Witnesseth that the Master (which term shall include the Executors Administrators and Assigns of the Master if consistent with the context) and the Apprentice hereby mutually convenant and agree to the terms conditions and stipulations set out in the body and upon the back of this Indenture : —

Term.

(1) The Apprentice binds himself Apprentice to the Master for the term of years from the date hereof, subject to a Probationary period of as hereinafter more particularly mentioned.

Duty of Apprentice.

(2) During such time the Apprentice will faithfully serve his Master and obey his lawful commands and keep his secrets and when requisite give to his Master true accounts of his goods and money which may in any way come into the hands of the Apprentice. The Apprentice will not during the said term do any damage to his Master nor will he consent to any such damage being done by others but will if possible prevent the same and give warning thereof, and will not embezzle waste or otherwise wrongfully deal with the goods of his Master nor frequent Taverns or Alehouses nor absent himself from his Master's service without leave.

Duty of Master.

(3) The Master will during the said term of Apprenticeship use all proper means to teach the Apprentice or cause him to be taught the business of a Seaman and Fisherman and will provide the Apprentice with sufficient meat drink lodging washing medicine, and medical and surgical assistance, sea-bedding wearing apparel and necessaries.

NOTE. — This Indenture must be executed in *triplicate*, one copy will be retained and recorded by the Superintendent one retained by the Master and the other retained by the Apprentice.

500 Wt 19568 10/07 D & S 1 30247.

Wearing apparel.

(4) All wearing apparel provided by the Master for the use of the Apprentice shall during the said term remain the property of the Master, the Apprentice having full right to the use thereof at all times for his own sole use and wear but he shall not acquire any right or title thereto for the purpose of selling, pledging or otherwise disposing of such apparel, until the expiration of the apprenticeship when such apparel shall become the Apprentice's property.

Board and lodging.

(5) The Master shall not during the said term pay to the Apprentice any money for the purpose of enabling him to obtain board and lodging for himself, but the Master will provide the Apprentice with suitable and sufficient board and lodging to the satisfaction of the Superintendent. The Superintendent referred to throughout this Indenture shall mean the Superintendent of a Mercantile Marine Office who for the time being may have cognizance of the matter upon the application of either party, or upon his own initiative or otherwise howsoever.

Remuneration and spending money.

(6) The Master will pay to or on account of the Apprentice the Remuneration specified on the back of this Indenture under the letter « A » at the times and in manner hereinafter or in such endorsement appearing.

All remuneration to which the Apprentice shall become entitled whether as spending money perquisites or share of salvage shall (except as next hereinafter provided) be paid by the Master to the Superintendent to be forthwith paid by him into the Seamen's Savings Bank to the Account of the Apprentice. Provided that when the Apprentice is ashore the Master shall pay into his own hands the daily or weekly sums specified on the back hereof under the letter « B » and if such daily or weekly sum is more than the spending money hereby agreed to be paid, the Master shall be entitled to receive the difference from the Superintendent at such times as he may think proper out of the fund standing in the name of the Apprentice in the Seamen's Savings Bank. Provided that if the Superintendent shall be of opinion that on account of misconduct, or the state of the fund or for other sufficient reasons the Apprentice ought not to receive into his own hands any sums whatsoever or that the sum ought to be reduced and shall in writing so inform the Master, the payments to the Apprentice or such part thereof as the Superintendent shall specify shall thereupon be discontinued for such period as the Superintendent may determine and the spending money or the balance if any remaining after paying the reduced amount to the Apprentice shall be paid by the Master to the Superintendent to be placed to the credit of the Account aforesaid. Subject to all necessary withdrawals by the Superintendent from the said Account in the Seamen's Savings Bank for the purposes hereinbefore mentioned and for the payment of any sum in the nature of a fine imposed upon the Apprentice by a Court of competent jurisdiction and for other special purposes which the Superintendent shall in his discretion think proper to allow, the amount standing to the credit of the said account shall there remain until the expiration or other

sooner determination of tho said term of apprenticeship, whereupon the balance standing to the credit of the said account after providing for all payments and deductions then proper to be made shall be paid or transferred to or to the credit of the Apprentice.

Service in Fishing Boats.

(7) The Apprentice shall not be required to serve in any Fishing Boat in wich the Master is not during the continuance of such service himself serving as Skipper, Second Hand or Seaman or in which the Master if not so serving does not during the continuance of the Apprentice's service in such Fishing Boat possess an interest therein of at least Eight Sixty-fourth Shares. Provided that if in the opinion of the Superintendent it is desirable and the Apprentice consents it shall be lawful for such Apprentice to serve in some other Fishing Boat approved by the Superintendent for a period not exceeding two months.

Attendance before Superintendent.

(8) The Master will attend with the Apprentice before the Superintendent within twenty-eight days after the expiration of the Probationary period hereinbefore referred to or if they or either of them are or is at sea during that time then immediately on return to port. And if this Indenture is not then cancelled as hereinafter provided the Master shall also attend with the Apprentice once at least in every half year during the continuance of this Indenture before the Superintendent with a view to the investigation by him of questions affecting the remuneration or earnings and service of the Apprentice and will give a full true and faithful account and report of such remuneration or earnings and of the character conduct and efficiency of the Apprentice. And in the event of any change of abode or of any gross misconduct on the part of the Apprentice or of any serious accident happening to him the Master will forthwith as soon as practicable give notice thereof to the Superintendent.

Holiday.

(9) The Master will allow the Apprentice a reasonable holiday in each year during the continuance of the said term of apprenticeship to the satisfaction of the Superintendent for the purpose of visiting his relations or friends unless in the opinion of the Superintendent the Apprentice is not entitled to such holiday in any year by reason of misconduct.

Power to cancel Indenture.

(10) If during the Probationary period hereinbefore referred to or upon the first attendance of the Master and Apprentice before the Superintendent at the expiration thereof in pursuance of the covenant hereinbefore contained, the Superintendent is of opinion in all the circumstances of the case that it will not be desirable in the interest of the Apprentice to allow this Indenture to remain in force, or—

If at any time during the continuance of the said term of Apprenticeship the Superintendent is of opinion that the Master is or will be unable within a reasonable period to provide the Apprentice with such service as is intended and permitted under this Indenture, —

The Superintendent shall in either event have power to cancel and determine this Indenture from such date and upon such terms and conditions and subject to such payments by way of compensation or adjustment of accounts between the Master and Apprentice as the Superintendent may deem to be just and proper in the circumstances of the case and he may thereupon certify the same on the back hereof under the letter « E ». Upon such certificate being signed and notified to the Master and Apprentice it shall take effect according to the terms thereof and be binding upon the parties and any amount payable thereunder to the Apprentice shall be recoverable as wages due to him. And any amount payable thereunder to the Master may be paid to him out of the fund (if any) then standing in the name of the Apprentice in the Seamen's Savings Bank.

Misconduct during Probationary period.

(11) Breaches of agreement or discipline alleged to have been committed by the Apprentice during the Probationary period shall not be taken before any Court for adjudication unless and until the Superintendent shall have declined to inquire into or to adjudicate upon the same.

Obligation of Master.

(12) For the performance of the covenants, conditions, terms and stipulations contained in the body and on the back of this Indenture the Master binds himself his heirs, executors, and administrators unto the Apprentice his executors and administrators in the penal sum of £ : Provided that notwithstanding the penal stipulations herein contained any Justice or Justices of the Peace may exerci se such juridiction in respect of the Apprentice as he or they might have exercised if no such stipulations had been herein contained.

In Witness whereof the Master and Apprentice have executed this Indenture.

L. S. ——————————————— *Master.*

L. S. ——————————————— *Apprentice.*

This Indenture is made before me in accordance with the Merchant Shipping Act 1894.

Superintendent of the Mercantile Marine Office.
Port of

Registered at the Port of this
day of , 19 .
Signed

MERCHANT SHIPPING ACT 1894

ENDORSEMENTS referred to in the BODY of this INDENTURE and in the ACT

A

Particulars of Remuneration, viz. :

1. Spending money or allowance in the nature of wages per week during the continuance of the Indenture.

Here insert full particulars of the amounts to be from time to time paid by the Master on account of the apprentice during the term of the apprenticeship under the different heads.

2. Shares of salvage or salvage services.

3. Perquisites and other emoluments if any.

B

Daily or Weekly sums to be paid by the Master into the hands of the Apprentice subject to the provisions of Clause 6.

C

I hereby certify, pursuant to Section 395 of the Merchant Shipping Act, 1894, that

(*a*) this Indenture complies with all the requirements of Part IV, of the Merchant Shipping Act, 1894.

(*b*) the Master with whom the Indenture is made is a fit person for the purpose.

(*c*) the Apprentice is not under the age of thirteen years and is of sufficient health and strength.

* (*d*) the nearest relations of the Apprentice or his guardians assent to this apprenticeship and to the stipulations in the Indenture op Apprenticeship.

* (*d*) no nearest relations or guardians of the Apprentice { can readily be found / are known } and in their absence I have acted as guardian for the occasion.

** Strike out the words which do not apply.*

Dated this day of 19 .

Superintendent.

D

Certificate to be signed by Superintendent if Indenture not cancelled at expiration of probationary period.

The Apprentice having this day been brought before me I hereby certify that upon full inquiry I see no sufficient grounds for interfering with this Indenture.

Dated this day of 19 .

Superintendent.

E

Certificate to be signed if Indenture cancelled during probationary period or upon first attendance before Superintendent. Strike out the words in brackets if not wanted.

I certify that in my opinion in all the circumstances of the case it will not be desirable in the interests of the Apprentice to allow the within written Indenture to remain in force, and I hereby cancel and determine the same accordingly from the day of 19 (upon the terms and conditions and subject to the payements following, viz. : —).

Dated this day of 19 .

Superintendent.

Certificate to be signed if Indenture cancelled on account of inability of Master to provide service. Strike out words in brackets if not wanted.

I certify that in my opinion the Master is or will be unable within a reasonable period to provide the Apprentice with such service as is intended and permitted under the within written Indenture. And I herbey cancel and determine the same accordingly from the day of 19 (upon the terms and conditions and subject to the payments following, viz. :—).

Dated this day of 19 .

Superintendent.

Ministère de l'Industrie et du Travail.

Annexe II.

—

Administration de l'Enseignement industriel et professionnel.

Règlement concernant l'allocation de bourses d'apprentissage aux patrons et aux mousses de bateaux belges jaugeant au moins 25 tonneaux et armés à la pêche en haute mer.

ARTICLE PREMIER.

Une prime de 75 francs sera allouée à tout patron-pêcheur de bateaux belges jaugeant au moins 25 tonneaux de mer et armés à la pêche en haute mer, qui enrôlera un mousse pour la saison d'hiver finissant aux Pâques.

Cette prime sera réduite à 50 francs, si le mousse n'obtient pas 40 p. c. des points à l'examen de capacité dont il est question à l'article 2.

ART. 2.

A partir du lundi avant Pâques, les mousses seront admis à l'examen de capacité professionnelle, dont le programme est fixé plus loin. Ils devront se faire inscrire chez le Commissaire maritime d'Ostende, au plus tard trois semaines avant Pâques.

ART. 3.

Le jury, nommé par le Gouvernement est composé de six membres : un délégué de la Commission de la pêche maritime, président de droit, un délégué de la Chambre de commerce d'Ostende, les directeurs des deux écoles de pêche d'Ostende, un patron ou ancien patron-pêcheur et un délégué du Département de l'Industrie et du Travail, fera connaître aux mousses inscrits les heures et le local où il siégera.

ART. 4.

Ne seront admis à l'examen que les mousses qui prouveront avoir accompli la campagne de pêche pendant la durée prescrite.

De plus, ils devront être âgés de 13 ans révolus, lors de l'engagement, et de 17 ans, au plus, lors de l'épreuve finale.

ART. 5.

L'apprentissage des mousses devra comprendre deux campagnes d'hiver. Cependant une de ces campagnes pourra être remplacée par une expédition à la morue, de 13 semaines (ou trois mois) au moins.

A la fin de chacune des campagnes, les mousses devront subir l'examen de capacité.

Le certificat de capacité ne sera délivré qu'après la seconde épreuve.

Les mousses ayant subi d'une manière satisfaisante la première épreuve recevront, à titre d'encouragement, une carte marine avec compas et règles parallèles.

ART. 6.

Outre la prime de 75 francs par saison, prévue à l'article premier ci-dessus, une prime supplémentaire de 50 francs, pour chaque mousse formé par lui et obtenant le certificat de capacité, sera accordée au patron-pêcheur après les deux compagnes.

ART. 7.

Tout mousse ayant fait les deux campagnes de pêche et subi les deux épreuves d'examen d'une manière satisfaisante, obtiendra, outre son certificat de capacité, une prime de 50 francs sur carnet de la Caisse d'épargne ou de retraite.

Le jury d'examen pourra réclamer, en tant que preuves de navigation et d'âge prévues à l'article 4 :

1° Un certificat du Commissaire maritime, constatant que le mousse a accompli la campagne de pêche pendant la durée prescrite;

2° La reproduction du livret de mariage des parents des mousses ou un extrait d'acte de naissance émanant de l'Etat civil.

ART. 8.

Le jury fixera l'ordre et la durée des examens et veillera à ce que tous récipiendaires soient interrogés pendant une heure au moins, à chacun des examens partiels.

ART. 9.

Toute difficulté non prévue dans le présent règlement sera tranchée, sans appel, à la majorité des voix des membres du jury.

Programme de l'examen des mousses de bateaux-pêcheurs de haute mer.

Nombre de points attribués à chaque numéro.	NUMÉROS DU PROGRAMME.	QUESTIONS.
6	1. Cosmographie.	La longitude. La latitude.
12	2. La boussole.	La déviation. La variation.
6	3. Dérive.	Manière de la calculer.
3	4. La sonde.	La ligne de sonde. Les marques de la ligne.
3	5. L'heure du bord.	Différence sur l'heure de Greenwich. Le temps réel.
6	6. Le loch.	Deux espèces de lochs. Lire le loch.
12	7. Cartes marines.	Lecture des cartes marines. Feux, phares, profondeurs. Bancs, courants de marée. Fonds de mouillage, fonds de pêche; routes.
6	8. L'octant	Hauteur méridienne par l'octant.
12	9. Règlement de route.	Feux et signaux phoniques. Règlement pour prévenir les abordages.
9	10. Treuil à vapeur Donkey.	Comment on s'en sert; conduite et entretien; description des différentes pièces; ses avantages, ses dangers. — Le jury remplacera cette question par une autre, pour les mousses qui naviguent sur les chalutiers sans Donkey.
3	11. Rapport de mer.	Mesures à prendre en cas de relâche par suite d'arbordage ou d'une autre cause.
3	12. Eaux territoriales.	Limites.
3	13. Poisson immaturé.	Dimensions des différentes espèces.
3	14. Harenguières.	Mesures à prendre pour les éviter et s'en dégager.
87	A reporter.	

Nombre de points attribués à chaque numéro.	NUMÉROS DU PROGRAMME.	QUESTIONS.
87	Report des points.	
3	15. Accidents professionnels.	Premiers secours en cas d'accident. Boîtes de secours.
3	16. Rôle d'équipage.	Engagement. Devoirs de l'équipage envers le patron à bord.
4	17. Entretien et réparation des engins de pêche.	Réparation des filets, etc. Épissures, etc.
3	18. Trafic en mer (loi).	Boissons alcooliques; tabac. Echange contre poisson ou objets de l'inventaire.
100	Total des points attribués aux 18 numéros du programme.	

Chacun des examinateurs annotera sa cote pour chacun des dix-huit chapitres ci-dessus (numéros du programme). La moyenne des points donnera le résultat pour chaque mousse.

Le mousse qui aura obtenu 60 p. c. des points sur l'ensemble et 50 p. c. sur chacun des numéros 1, 2, 3, 4, 6, 7, 9, 11, 14, 16 et 17, sera admis. Le même programme servira pour les deux examens, mais les questions seront plus approfondies pour la seconde épreuve.

Le jury siégera pendant la semaine avant Pâques, à partir du lundi.

Règlement concernant l'allocation de bourses d'apprentissage aux patrons et aux mousses de bateaux-pêcheurs de petit tonnage.

Article premier.

Aux conditions fixées par le présent règlement, il sera alloué une prime de 50 francs à tout patron de bateaux belges de moins de 25 tonneaux, armés à la pêche côtière et ayant au moins quatre personnes d'équipage, y compris un mousse enrôlé pour une période d'au moins dix mois.

Cette prime sera réduite de la moitié si le mousse n'obtient pas 40 points sur 100 à l'examen dont il est parlé à l'article 2 ci-dessous.

Art. 2.

A la fin de chaque campagne, les mousses seront admis à l'examen de capacité professionnelle, dont le programme est fixé plus loin.

A cet effet, ils devront en faire la demande, verbalement ou par écrit, au commissariat maritime de leur ressort.

Cette demande doit être faite au plus tard : le 31 mai, au Commissaire maritime de Nieuport; le 31 août, à celui de Blankenberghe, et le 28 février, à celui d'Ostende.

Le Commissaire maritime inscrira les mousses, avec mention de leur date de naissance, de la date de leur enrôlement et la durée de leur engagement, sur une liste qu'il fera parvenir, avant le 8 du mois suivant, au président du jury. Ce dernier fera connaître aux mousses, dans les douze jours qui suivent, c'est-à-dire avant le 20 du mois, les jours, heures et locaux où le jury siégera dans chaque localité de pêche.

Les sessions d'examen auront lieu : vers Pâques, à Ostende; en octobre, à Blankenberghe et à Heyst, et en juillet, dans les autres ports de pêche.

Art. 3.

A Ostende, le jury se composera de membres désignés pour les examens des mousses des bateaux-pêchenrs de haute mer.

Pour Blankenberghe, Heyst, Nieuport, La Panne, Oost-Duinkerke et Coxyde, les membres nos 3, 4 et 5 du Jury de la pêche en haute mer seront remplacés par trois personnes compétentes choisies parmi les habitants de ces localités.

ART. 4.

Ne seront admis à l'examen que les mousses qui prouveront avoir navigué à la pêche pendant dix mois au moins de l'année écoulée.

De plus, ils devront être âgés de 13 ans révolus, lors de l'engagement, et de 17 ans, au plus, lors de l'épreuve finale.

ART. 5.

L'apprentissage des mousses devra comprendre deux campagnes, de dix mois chacune.

Après chacune d'elles, les mousses devront subir l'examen de capacité.

Après la première épreuve, il leur sera délivré une carte marine, avec compas et règles parallèles, à titre de récompense.

Le certificat de capacité ne sera délivré qu'après la seconde épreuve.

ART. 6.

Outre la prime de 50 francs par campagne, prévue par l'article premier ci-dessus, une prime supplémentaire de 25 francs, pour chaque mousse formé par lui et obtenant le certificat de capacité, sera accordée au patron-pêcheur après les deux campagnes.

ART. 7.

Tout mousse ayant fait les deux campagnes de pêche et subi les deux épreuves d'examen d'une manière satisfaisante, obtiendra, outre son certificat de capacité, une prime de 50 francs, sur carnet de la Caisse d'épargne ou de retraite.

Le Jury d'examen pourra réclamer, en tant que preuves de navigation et d'âge prévues à l'article 4 :

1° Un certificat du Commissaire maritime constatent que le mousse a accompli la campagne de pêche pendant la durée prescrite;

2° La production du livret de mariage des parents des mousses ou un extrait d'acte de naissance émanant de l'Etat civil.

ART. 8.

Le Jury fixera l'ordre et la durée des examens et veillera a ce que tous les récipiendaires soient interrogés pendant quarante minutes au moins, à chacun des examens partiels.

ART. 9.

Toute difficulté non prévue dans le présent règlement sera tranchée sans appel, à la majorité des voix des membres du jury.

Programme de l'examen des mousses de bateaux-pêcheurs de petit tonnage.

Nombre de points attribués à chaque numéro.	NUMÉROS DU PROGRAMME.	QUESTIONS.
6	1. Cosmographie.	La longitude. La latitude.
12	2. La boussole.	La déviation. La variation.
6	3. Dérive.	Manière de la calculer.
8	4. La sonde.	La ligne de sonde. Les marques de la ligne. Etude spéciale des fonds de la côte flamande au point de vue de l'atterrissement par temps brumeux.
4	5. Le loch.	Deux espèces de lochs. Lire le loch.
10	6. Cartes marines.	Lecture des cartes marines; feux, phares; profondeurs. Bancs, courants de marée; fonds de mouillage; fonds de pêche; routes.
16	7. Règlement de route.	Feux et signaux phoniques. Règlement pour prévenir les abordages. Lettres désignant les ports d'attache des bateaux de pêche.
7	8. Treuil à vapeur Donkey.	Comment on s'en sert. Conduite et entretien. Description des différentes pièces. Ses avantages. Ses dangers. Le jury remplacera cette question par une autre, pour les mousses qui naviguent sur les chalutiers sans Donkey.
3	9. Rapport de mer.	Mesures à prendre en cas de relâche par suite d'abordage ou d'une autre cause.
3	10. Eaux territoriales.	Limites.
3	11. Poisson immaturé.	Dimensions des différentes espèces.
3	12. Harenguières.	Mesures à prendre pour les éviter et s'en dégager.
81		

Nombre de points attribués à chaque numéro.	NUMÉROS DU PROGRAMME.	QUESTIONS.
81	Report des points.	
3	13. Accidents professionnels.	Premier secours en cas d'accidents. Boîtes de secours.
3	14. Rôle d'équipage.	Engagement. Devoirs de l'équipage envers le patron à bord.
10	15. Entretien et réparation des engins de pêche.	Réparation des filets, etc. Epissures, etc.
3	16. Trafic en mer.	Boissons alcooliques; tabac Echange contre poisson ou objets de l'inventaire.
100	Total des points attribués aux 16 numéros du programme.	

Chacun des examinateurs annotera sa cote pour chacun des seize chapitres ci-dessus (numéros du programme). La moyenne des points donnera le résultat pour chaque mousse.

Le mousse qui aura obtenu 60 p. c. des points sur l'ensemble et 50 p. c. sur chacun des numéros 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9. 12, 14 et 15, sera admis.

Le même programme servira pour les deux examens, mais les questions seront plus approfondies pour la seconde épreuve.

Les sessions d'examens sont fixées : pour Ostende, à la semaine avant Pâques; pour Heyst et Blankenberghe, au mois d'octobre; pour les autres ports de pêche, au mois de juillet.

Les mousses inscrits seront prévenus dix jours d'avance.

Annexe III.

I.

Programma's der examens ter verkrijging van diploma's van stuurman en van schipper aan boord van Zeevisschersvaartuigen, alsmede van diploma's van schipper aan boord van kustvisschersvaartuigen in Nederland. (Koninklijk besluit van den 3e Mei 1910. Staatsblad nr 131.)

Zeevisscherij.

A) Examen voor stuurman.

Zeilvaart.	*Stoomvaart*
1. De candidaat moet eene leesbare hand schrijven en zijne gedachten mondeling en schriftelijk zonder grove fouten kunnen uitdrukken.	1. Als voor zeilvaart.
2. Rekenkunde (mondeling en schriftelijk). De vier hoofdbewerkingen met geheele getallen, gewone en eindige tiendeelige breuken, het metrieke stelsel en de maten bij de visschers in gebruik.	2. Als voor zeilvaart.
3. Zeevaartkunde (mondeling en schriftelijk) : *a*) Begrip van aardrijkskundige lengte en breedte ; *b*) Gebruik van zeekaarten ; plaatsbepaling in de kaart door breedte en lengte door koers en verheid ; door kruispeiling met verzeiling, peiling en looding ; peiling en breedte ; breedte en looding; *c*) Verbeteren van koersen en peilingen voor variatie en kompasfout; *d*) Gebruik van log, lood, kompas en octant ; *e*) Gegist bestek volgens middelbreedte invloed van den stroom en drift ; *f*) Zonsmeridiaansbreedte ; *g*) *Gebruik van den barometer in verband met den weertoestand.*	3. Als voor zeilvaart.

4. Zeemanschap :

a) Eenig begrip van de samenstelling van een zeilzeevisschersvaartuig ;

b) Inrichting van het tuig en de zeilen van een zeilzeevisschersvaartuig ;

c) Manœuvres met een zeilzeevisschersvaartuig;

d) Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en de toepassing hiervan ;

e) Bekendheid met de inrichting en het gebruik van op de Noordzee gebruikelijke vischtuigen, voor zooveel die noodig is om schadevaren te voorkomen :

f. Noodseinen, reddingsmiddelen aan boord en aan den wal en het gebruik hiervan ;

g) Behandelen van eene boot in zee in branding ;

h) Houden van een journaal ;

5 Stoomwerktuigkunde.

Eenig begrip van de inrichting en de behandeling van het stoomspil met den daarbij behoorenden ketel en de voornaamste appendages, vooral met het oog op de schade en het gevaar, welke kunnen ontstaan door verkeerde behandeling.

6. Eenig begrip van verbandleer en eerste hulp bij ongelukken.

4. Zeemanschap.

a) Eenig begrip van de samenstelling van een stoomzeevisschersvaartuig

b) Inrichting van het tuig en zeilen van een stoomzeevisschersvaartuig ;

c) Manœuvres met een stoomzeevisschersvaartuig ; voldoende begrip van manœuvres van een zeilvaartuig om aanvaringen te voorkomen ;

d) tot en met *h*) Als voor zeilvaart ;

Stoomwerktuigkunde.

Eenig begrip van de inrichting en de behandeling van het scheepsstoomwerktuig, den ketel met de voornaamste appendages en de kleine stoomwerktuigen,op stoomzeevisschersvaartuigen in gebruik.

6. Als voor zeilvaart.

B) Examen voor schipper.

1° Alles wat voor stuurman wordt geeischt;

2. Zeevaartkunde (mondeling en schriftelijk) :

a) Verbeteren van de kompasfout door zonsamplitudo en door de poolster;

b) Maansmeridiaanbreedte ;

c) Gebruik van de tafels van zonsopkomst en zonsondergang;

1. Als voor zeilvaart.

2. Als voor zeilvaart

d) Gebruik van getijtafels ;

3. Zeemanschap.

a) Het optuigen van een zeilzeevisschersvaartuig;

b) Manœuvres met een zeilzeevisschersvaartuig onder alle omstandigheden ;

Het aandoen van de Nederlandsche zeegaten ;

c) Hulpmiddelen in nood, als oliestorten, noodroeren, enz. ;

d) De Nederlandsche stormseinen.

4. Stoomwerktuigkunde.

5. De rechten en plichten van den schipper tegenover reedery en bemanning en als ambtenaar van den burgerlijken stand.

6. Eenige kennis van de belangrijkste bepalingen :

a) Der internationale conventie ten doel hebbende de visscherijpolitie in de Noordzee buiten de territoriale wateren te regelen ;

b) Der internationale overeenkomst tot tegengaan der misbruiken, voortvloeiende uit den verkoop van sterken drank onder de visschers op de Noordzee buiten de territoriale wateren ;

Der internationale overeenkomst tot bescherming van onderzeesche telegraafkabels.

3. Zeemanschap.

a) Het optuigen van een stoomzeevisschersvaartuig ;

b) Manœuvres met een stoomzeevisschersvaartuig onder alle omstandigheden ;

Het aandoen van de Nederlandsche zeegaten.

c) en *d*) Als voor zeilvaart.

4. Stoomwerktuigkunde.

Eenige meerdere kennis omtrent de behandeling van stoomwerktuigen en ketel.

5. Als voor zeilvaart.

6. Als voor zeilvaart.

Kustvisscherij.

C) Examen voor schipper.

1. Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen.
2. Het gebruik van kompas en lood.
3. Het gebruik van het wippertoestel.
4. De Nederlandsche stormseinen.

Behoort bij het koninklijk besluit van den 3en Mei 1910 (*Staatsblad* nr 131).

Mij bekend.
De Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel,
(*G.*). A.'S. TALMA.

II.

Programma's der examens ter verkrijging van diploma's van machinist-stoker en van machinist aan boord van stoomzeevisschersvaartuigen in Nederland. (Koninklijk besluit van den 3e Mei 1910. Staatsblad nr 132.)

A) Examen voor machinist-stoker.

1° Lezen en schrijven;

2° De vier hoofdregels met geheele getallen, gewone en tiendeelige breuken, de Nederlandsche maten en gewichten en de Engelsche lengtematen (mondeling en schriftelijk);

3° Behandeling van de vuren;

4° Beteekenis en gebruik van de voornaamste ketelappendages;

5° Behandeling van den stoomketel aan boord van stoomzeevisschersvaartuigen in gewone omstandigheden; bekendheid met de oorzaken, waardoor zout en olie in den ketel kunnen komen, de gevolgen, welke hiervan te verwachten zijn en de middelen om het te voorkomen;

6° Benaming en doel van de onderdeelen der stoomwerktuigen aan boord van stoomzeevisschersvaartuigen;

7° Loop van den stoom in de machine;

8° Drijven van de machine in gewone omstandigheden, smeren van de machine;

9° De candidaat moet voorts voor de Commissie doen blijken dat hij in staat is een stuk ijzer van ten minste 1" (Engelsch) diameter te lasschen; een voorwerp goed te vijlen en te vlakken en een klep of kraan naar behooren in te schuren, zoodanig dat deze dicht is;

10° Eenig begrip van verbandleer en eerste hulp bij ongelukken.

B) Examen voor machinist.

1° Alles wat voor machinist-stoker wordt geeischt;

2° Herleiding van Engelsche maten tot Nederlandsche en omgekeerd (mondeling en schriftelijk);

3° Inrichting der stoomketels aan boord van stoomzeevisschersvaartuigen, hunne behandeling onder alle omstandigheden;

4° Onderhoud en schoonmaken der ketels en verrichten van kleine herstellingen;

5° Inrichting en gebruik der ketelappendages;

6° Inrichting der stoomwerktuigen aanboord van stoomzeevisschersvaartuigen, hunne behandeling, onderhoud en schoonmaken; het verrichten van kleine herstellingen;

7° Inrichting en behandeling der hulpwerktuigen;

8° Inrichting, onderhoud en behandeling der lensleidingen;

9° Schetsen van eenvoudige machinedeelen;

10° Bekendheid met de wettelijke regelen bij het gebruik van stoomketels in acht te nemen.

(Behoort bij het koninklijk besluit van den 3e Mei 1910 (*Staatsblad*, nr 132.)

Mij bekend,
De Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel,
(G.) A.-S. TALMA.

Annexe IV.

PROVINCIE

HAVEN VAN

WATERSCHOUTS AMBT.

UYTRUSTING TER VISSCHERY.

N°

Veranderingen welke in de equipagie plaets gehad hebben. (4)

MONSTER-ROL

der belgiesche visschers (1) *genaemd*
groot tonnen van een en half cubike meter, volgens meetbrief door den
scheepsmeter der douanen afgeleverd te den
onder N° en uytgerust door den heer voor de
visch-vangst naer (2) *gevoerd door* (3)

NAMEN EN VOORNAMEN der Manschappen.	VAN VADER.	VAN MOEDER.	Ouderdom der manschappen.	GEBOORTE PLAETS.	BEROEP AEN BOORD.	Tyd en voorwaerde aen welk de manschappen verbonden zyn.	Aendeel voor welk ieder man bescheept is.

(1) Hoeker, Smek, Brik, Sloep, Gaffel of Buisschip, enz.
(2) Feroë, Island, Doggerbank, Hoekwand of Haring-visschery, enz.
(3) Naem van den stuerman.
(4) Geene veranderingen mogen plaets hebben dan ingevolge de bepalingen vastgesteld by het provinciael reglement.

Wy ondergeteekende, Uytreeder des visschers vaertuyg, genaemd de ter eener zijde,

En de hiervooren genaemde en ondergeteekende Stuerman en Visschers uytmaekende de Equipagie van dit vaertuyg, ten andere zyde, bekennen by deze, in het bewyzen van den Heer
de volgende overeenkomst, zoo als den commercialen Wetboek het toelaet, tot het bezigen van gemelde Sloepe, gemaekt te hebben.

TEN EERSTEN :

De bescheeping geschied voor den tyd van een jaer, te rekenen van heden, nogtans het zal den Uytreeder vrystaen des vaertuygs meester en manschap vroeger af te danken zonder hun eenige schaedeloosstelling te moeten betaelen.

Ten 2den.

Deze uytrusting word aengenomen, in schaede en baet, den Uytreeder voor een derde, en de Equipagie voor de twee andere derden.

Den Uytreeder leverd en onderhoud, in goeden staet, het vaertuyg en des zelfs inventaris; hy houd het rekenschap des gemeenschap.

En de visschers leenen hunnen arbeyd, zoo tot het scheepswerk, als tot het visschen: zy voorzien zig, ten hunnen koste, van mondsbehoeften, hoeks, looden, linnen en ander kleyn vischtuyg, dit na evenredigheid van het dueren der aen te nemen reys.

Den Stuerman is verpligt te bewaeken dat ieder bescheepte persoon voor zich eene genoegzaeme hoeveelheyd van elken artykel, wel bezonderlyk brood, aen boord brengt.

Ten 3den.

Al wat er met dit vaertuyg zal gevischt worden, ook alle Bergloonen, Loodsgelden en premiën zullen gemeene baeten wezen : den visch zal, volgens gewoonte, openbaerlyk moeten verkogt worden.

Ten 4den.

Den salaris van alle behulpzaemheden met het gemeld vaertuyg aen scheepen op zee gedaen, zelfs als er eenen visscher als loods het in gebrek zynde schip beklommen heeft, moeten gelyk bergloonen gerekend worden.

Ten 5den.

Alle onkosten der openbaere verkooping van gezouten visch zyn ten laste van den Uytreeder, die zig, tot zyn verhael, twee ten honderd op ieder lot door de koopers, kan doen betaelen.

Ten 6den.

Zyn gemeene kosten, en zullen van het *bruto* der verkoopingen of winsten afgetrokken worden :

1° Het schryfgeld; zeven en half ten honderd op den gezouten visch, den traen en de premiën, en vyf ten honderd op den verschen visch en de bergloonen.

2° Stuermans geld { op Doggerbank, twee ten honderd / op Jsland en Feroë, drie ten honderd } op alle winsten, loodsgelden uytgenomen;

3° Het tegenschryven, de Mynne en Octrooy-regten, het keuren der Visch en het merken der Fusten;

4° Voor de Weduwen-en-Weezen kas, vyftig centiemen op ieder honderd francs;

5° Het gebruyk van zout, tonnen, brandhout, bier, winkelwaeren (onder welke keersen, brand-olie en 25 kilogrammen gort ieder reys), kork en knoeks;

6° De sleet van alle bescheepte netten, reepen, korren, korre-touwen, schranken en toebehoorten;

7° Deze der drieflok, waterschoot, opreep en ander touwerk, die er aen belangt, als ook het verliezen van de door de visschers tot de kol-visschery gebruykte hoeks, looden en linnen;

8° Alle avarien aen het vaertuyg, de schaede of het verlies des inventaris goederen, of wel iets dat door den Uytreeder of de visschers aen boord geleverd word;

9° Het verlies van hoeks aan de visschers toebehoorende;

10° Alle Haven kosten en gebruyk van middelen om uyt en in te vaeren.

Ten 7sten.

Naer aftrek der kosten, den Uytreeder zal de twee derden in het *netto* de Equipagie toekomende, onder de zelve verdeelen, en elken visscher's aendeel, aen den meester betaelen, dit naer aftrek van handgelden en vorige agterstellingen.

Alle handgelden en agterstellingen, oorspronkelyk uyt deze bescheping, moeten geheel ingehouden worden, maer wat de by de Reedery gemaekte oude schulden aengaet, daer en mag voor de zelve maer een derde der zuyvere winste van den schuldenaer blyven staen.

Ten 8sten.

Tot het uytoeffenen der winter of kust-visschery, den Uytreeder is niet verpligt aen de visschers handgelden te geven.

Hy zal verschieten aen elken man (jongens na evenredigheyd) :
Voor een eerste Jslandsche reys, honderd vyf-en-twintig Francs ;
Voor een Doggerbanksche dito, honderd Francs.

Levert eene vangst, handgelden afgetrokken, een schadelyk slot van rekening, den visscher moet zich voor eene volgende reys vergenoegen met een handgeld gelyk aen zyn verdiende aendeel, dit om dat den Uytreeder nooyt meer als eene somme gelyk aen deze van het eerste handgeld zou verschieten.

In tegendeel beloopt het mans part hooger als honderd of honderd vyf-en-twintig francs volgens slag der uytgeoeffende visschery, den Uytreeder zal by het gene er zuyver toekomt, als nieuw handgeld voegen wat er ontbreekt, op dat den man nog eens honderd of honderd vyf-en-twintig francs, zoude in handen hebben.

Daer en zal geen voorder handgeld gegeven worden aen de geene die uyt eene laetste reys meer trekken als het beloop van het eerste handgeld.

Ten 9sten.

Op het brute beloop der wintervangsten zal er tot het betaelen van onvoorziene kosten, drie ten honderd in bewaernis gehouden worden ; den Uytreeder zal, met het aïsnyden der winter-visschery, van deze masse rekening doen.

In geen geval zal deze bescheping en wyze van belooning des manschap als een gemeenschap tusschen het zelve en den Uytreeder mogen beschouwt worden, den 9sten boek der Burgerlyken Wetboek, en de wetten op den inhoud van den zelven betrekkelyk zyn aen deze bescheping niet toepasselyk.

Voor het gene hier niet is voorzien, den Uytreeder en de Equipagie zullen zich gedraegen aen het gene het keyzerlyk reglement van 12 Mey 1789 voorschryft.

Alle verschillen zullen in de acht dagen, door drie Goemannen, kortbondig, zonder gedaente van proces, nog regt van Cassatie, in laetsten aenleg, gewezen worden; de Goemannen zullen door den Regtbank van Koophandel dezer Stad benoemd worden.

Gedaen te , den 184

N° _____ Annexe V.

ROYAUME DE BELGIQUE
KONINKRIJK BELGIË

PORT
HAVEN

PROVINCE
PROVINCIE

ARMEMENT A LA PÊCHE

Rôle d'équipage.

du _____ de pêche belge nommé _____ jaugeant _____ tonneaux d'après le certificat de jauge délivré par l'administration de la douane à _____ le _____ sous le n° ____, équipé par le Sieur _____ pour la pêche _____ et commandé par _____

UITRUSTING VOOR DE VISSCHERIJ

Monsterrol.

van de belgische visschers _____ genaamd _____ metende _____ tonnen volgens meetbrief afgegeven door het tolbestuur te _____ op ____ onder n° ____, uitgerust door den Heer _____ voor de _____ visscherij en gevoerd door _____

MUTATIONS. — VERANDERINGEN.	NOMS ET PRÉNOMS. — NAMEN EN VOORNAMEN. des hommes. — der manschappen.	du père. — van den vader.	de la mère. — van de moeder.	Age — Ouderdom.	LIEU DE NAISSANCE. — GEBOORTEPLAATS.	GRADE A BORD — BEROEP AAN BOORD.	Salaire ou part dans le produit de la pêche revenant à chaque homme. — Loon of aandeel van iederen bescheepten man in de zuivere opbrengst der visschvangst.

Nous soussignés, armateurs du bateau de pêche nommé _____, d'une part ; et les patron et pêcheurs précités et soussignés, formant l'équipage de ce bateau d'autre part ;

Reconnaissons, par les présentes, avoir conclu par-devant M. le commissaire maritime de ce port l'arrangement suivant, pour l'emploi de ce bateau, conformément au Code de commerce, aux arrêtés sur la matière et aux usages de la place :

1°

L'embarquement aura lieu à dater de ce jour jusqu'au 30 avril pour la saison d'hiver (1) _____ jusqu'au 31 octobre pour la saison d'été (1) _____ pour la durée de (2) _____ pendant laquelle on se livrera à la pêche de (3) _____.

L'armateur aura la faculté de licencier le patron et l'équipage avant l'expiration du terme d'engagement sans leur payer aucune indemnité.

Le voyage commencé avant l'expiration du terme d'engagement devra s'achever.

2°

En cas d'échouement ou de fortes avaries au bateau, qui empêcheraient celui-ci, pendant plus de huit jours, de prendre la mer, le présent contrat cessera de plein droit d'être exécutoire à l'expiration de ce terme. Toutefois, l'armateur pourra suspendre l'effet du présent article en payant à chaque homme deux francs pour chaque jour de chômage.

3°

Tous les différends qui pourraient surgir entre les parties seront jugés en dernier ressort, dans les huit jours par trois arbitres, qui décideront sans appel ni recours en revision ou cassation.

4°

Les arbitres seront nommés par le tribunal de commerce du ressort ou par le conseil de prud'hommes dans la juridiction duquel est le port d'armement.

Fait en double expédition à _____

le _____

L'Armateur, **Patron et Pêcheurs,**

(1) Barrer les mots qui ne se rapportent pas aux clauses du contrat.
(2) Un an au maximum.
(3) Indiquer le genre de pêche.

Wij ondergeteekende, reeder van het visschersvaartuig genaamd _____, ter eene; en de voormelde patroon en visschers, uitmakende de bemanning van dat vaartuig, ter andere zijde;

Bekennen bij deze, voor den heer zee-commissaris dezer haven, de volgende regeling voor het gebruik van voormeld vaartuig te hebben gesloten, overeenkomstig het Wetboek van koophandel, de besluiten omtrent de zaak, en de plaatselijke gebruiken :

1°

De inscheping zal plaats hebben te rekenen van heden tot den 30 April voor het winterseizoen (1) _____ tot den 31 October voor het zomerseizoen (1) _____ voor den tijd van (2) _____ welken men aan de (3) _____ visscherij zal besteden.

De reeder heeft het recht den patroon en de manschappen aftedanken vóór het vervallen van den termijn der verbintenis, zonder hun eenige vergoeding te betalen.

De reis begonnen voor het vervallen van den termijn der verbintenis moet worden voltooid.

2°

Bij stranding of zware zeeschade van het vaartuig dat daardoor meer dan acht dagen wordt verhinderd naar zee te gaan, houdt dit verdrag van rechtswege op uitvoerbaar te zijn bij het vervallen van dien termijn. Nochtans kan de reeder, mits iederen man twee frank te betalen voor elken dag verlet, de toepassing van dit artikel opschorsen.

3°

Al de geschillen welke tusschen de partijen kunnen ontstaan, worden onherroepelijk binnen acht dagen geoordeeld door drie scheidslieden die zonder beroep of verhaal op herziening of verbreking beslissen.

4°

De scheidslieden worden benoemd hetzij door de rechtbank van koophandel, hetzij door den raad van goedëmannen van het rechtsgebied der haven van uitrusting

Gedaan in dubbel afschrift te _____

op _____

De Reeder, **Patroon en Visschers,**

(1) De woorden uitschrabben die op de voorwaarden der overeenkomst geene betrekking hebben.
(2) Een jaar ten hoogste.
(3) De soort van visscherij aanduiden.

ACTES DE L'ÉTAT CIVIL

AKTEN VAN DEN BURGERSTAND

ACTE DE DÉCÈS EN MER

Le (1) _____ du mois d (2) _____
de l'année mil neuf cent (3) _____
à (4) _____ heures a été dressé par nous (5) _____
_____ patron du navire belge
nommé (6) _____
l'acte de décès de (7) _____
_____
âgé de (8) _____ ans (8) _____ mois,
(8) _____ jours, né à _____
province d _____ décédé à bord
de mon navire prénommé le (9) _____
du mois d (10) _____ de cette année, à (11) _____
_____ heures (12) _____ veuf
de (13) _____
_____
époux de (14) _____
_____
fils de (15) _____

(1) Date et jour du mois en toutes lettres.
(2) Indiquer le mois.
(3) L'année en toutes lettres.
(4) L'heure en toutes lettres.
(5) Nom et prénoms du patron.
(6) Nom du navire.
(7) Nom et prénoms du défunt.
(8) En toutes lettres.
(9) Jour et date en toutes lettres.
(10) Le mois.
(11) L'heure en toutes lettres.
(12) Du matin ou du soir.
(13) Les nom et prénoms de l'épouse décédée.
(14) Les nom et prénoms de l'épouse.
(15) Nom et prénoms du père.

AKTE VAN OVERLIJDEN OP ZEE

Op (1) _____ van de maand (2) _____
des jaars negentienhonderd (3) _____ ten
(4) _____ ure des (5) _____ is door
mij (6) _____
_____ patroon voerende het
belgisch (7) _____ schip genaamd (8) _____
_____ opgesteld de akte van overlijden
van (9) _____
_____
(10) _____ oud (11) _____ jaren
(11) _____ maanden, (11) _____ dagen,
geboortig van _____ provincie _____
aan boord van mijn voormeld schip, op (11) _____
der maand _____ dezes jaars, ten (11) _____
ure, overleden, weduwaar van (12) _____
_____
echtgenoot van (12) _____
_____
zoon van (13) _____
_____

(1) Dag en datum in letterschrift.
(2) De maand.
(3) Het jaar in letterschrift.
(4) Het uur in letterschrift.
(5) 's Morgens of 's avonds.
(6) Naam en voornamen van den patroon.
(7) Soort van schip.
(8) Naam van het schip.
(9) Naam en voornamen van den overledene.
(10) Beroep van den overledene.
(11) In letterschrift.
(12) Naam en voornamen der echtgenooten.
(13) Naam en voornamen van den vader.

(16) _____ âgé de (17) _____ ans, demeurant à _____ et de (18) _____

Après nous être assuré du décès du prénommé, et suivant la déclaration de (19) _____ (20) _____ âgé de (21) _____ et de (22) _____

(23) _____ âgé de (24) _____ tous deux présents à bord, lesquels, après lecture du présent acte, ont signé avec nous.

Nota. — Dans le cas où les témoins ne sauraient pas écrire, il faudra en faire mention dans l'acte.

(14) _____ oud (15) _____ jaren, woonachtig te _____ en van (16) _____

Aldus na ons van het overlijden van den voormelden verzekerd te hebben, en volgens de verklaring van (17) _____ (18) _____ oud (11) _____ jaren, en van (19) _____ (20) _____ oud (11) _____ jaren beiden aan boord van voormeld schip tegenwoordig welke, na voorlezing dezer akte, met ons hebben geteekend.

Nota. — Indien de getuigen niet kunnen schrijven, moet daarvan melding worden gemaakt.

Signatures

Handteekens

des Témoins, **der Getuigen,**

du Patron, **van den Patroon,**

(16) Profession du père.
(17) Age du père en toutes lettres.
(18) Les nom et prénoms de la mère.
(19) Nom et prénoms du premier témoin.
(20) Profession du premier témoin.
(21) Age du premier témoin en toutes lettres.
(22) Nom et prénoms du deuxième témoin.
(23) Profession du deuxième témoin.
(24) Age du deuxième témoin en toutes lettres.

(14) Beroep van den vader.
(15) In volle letters of overleden.
(16) Naam en voornamen van de moeder.
(17) Naam en voornamen van den eersten getuige.
(18) Beroep van den eersten getuige.
(19) Naam en voornamen van den tweeden getuige.
(20) Beroep van den tweeden getuige.

Annexe VI.

KONINKRIJK BELGIË

Ministerie van Spoorwegen
POSTERIJEN EN TELEGRAFEN.
—
ZEEWEZEN.
—
N° _____

COMMISSARIAAT
VAN
BLANKENBERGE-HEIST

MONSTERROL

UITRUSTING VOOR DE KUSTVISSCHERIJ.

Monsterrol van de Belgische Visschersschuit genaamd _____ metende _____ tonnen van anderhalven kubieken meter, volgens meetbrief afgeleverd den _____ onder N° _____ uitgerust door den heer _____ voor de kustvisscherij en gevoerd door stuurman _____.

Mod. N. 201. (droit de timbre fr. 1.00) Bon 223 (1903).

VERANDERINGEN.	NAMEN EN VOORNAMEN der manschappen	van vader.	van moeder.	OUDERDOM.	GEBOORTEPLAATS.	BEROEP aan BOORD.

De Commissaris voor het Zeewezen van Blankenberge-Heist, verklaart bij deze dat de bescheping van de bovengemelde manschappen, in zijne tegenwoordigheid, voor _____ maanden is geschied ; het is te zeggen van den eenen scheepdag tot den anderen.

Opgemaakt, te _____, den _____ 190 .

PROVINCIE
WEST-VLAENDEREN.

—

HAVEN
VAN

UITRUSTING
DER
VISSCHERIJ

N.°

Annexe VII.

MONSTER-ROL.

Der Belgische Visschers-Schuyt, genaemd
groot *Tonnen, van een en half Kubieke-*
Meter, volgens Meetbrief d. d. 184 ,
onder N.° *en uytgerust door den Heer*
voor de Versche-Zee-Visch-Vangst, gevoerd
door Stuerman (1)
Veranderingen welke in de equipagie plaets gehad hebben (2)

NAEMEN EN VOORNAEMEN der manschappen	van vader.	van moeder.	Ouderdom der manschappen.	GEBOORTEPLAETS.	BEROEP aen BOORD.	Tyd en voorwaerde aen welke de manschappen verbonden zyn.

Het Plaetselyk Bestuer der Gemeente
verklaerd dat de Bescheping van de bovengemelde Manschappen,
in zyn bywezen voor *maenden is geschied.*

Te , *den* 184 .

DEN SECRETARIS, DEN BURGEMEESTER,

(1) Naem van den Stuerman.
(2) Geene veranderingen mogen plaets hebben dan ingevolge de bepaelingen, vastgesteld by het Provinciael Reglement.

Annexe VIII.

[*Executed in sixteen pages.*]

S. 9.
(42 men.)

RUNNING AGREEMENT

ACCOUNT OF VOYAGES AND CREW

AND

OFFICIAL LOG BOOK

Of a Fishing Boat of 25 Tons Tonnage or upwards

TOGETHER WITH

Forms of Record and Report

REGULATIONS FOR MAINTAINING GOOD ORDER AMONGST FISHERMEN.

By an Order in Council dated 6th April, 1889, the following Regulations have been made for the maintenance of good order among sea-fishing boats, and persons belonging thereto, to be observed by British fishermen, also by Foreign fishermen when the latter are within the exclusive fishery limits of the British Islands.

Parties infringing them will become liable to the specified penalties.

REGULATIONS.

1. No person on board of or belonging to any British sea-fishing boat shall discharge or present any fire arm, or discharge or throw any stone, ballast, coal, bottle, missile, or thing at any other sea-fishing boat or boats, or at any person or persons on board of or belonging to any sea fishing boat or boats, or shall use any threatening, abusive, or obscene language to, or attack, intimidate, or molest any other person or persons on board of or belonging to any sea-fishing boat or boats, or do any act likely to provoke a breach of the peace between himself and any other person or persons on board of or belonging to any sea-fishing boat or boats or between persons on board of or belonging to any sea-fishing boat or boats, or incite any other person or persons to do any of the aforesaid things.

2. The master or person for the time being in charge of any British sea-fishing boat shall use every endeavour and take all reasonable means in order to secure that the persons on board of or belonging to his boat duly observe the Regulation numbered 1 and to prevent them from committing any breach thereof.

3. Every person committing or guilty of any breach of the foregoing Regulations shall forfeit and pay for each and every breach thereof the sun of £ 10.

4. The Court or Tribunal before which any person may be found guilty of any such breach as in the 3rd Regulation mentioned may mitigate the said fine of £ 10 to such sum as shall be an adequate penalty for the offence committed.

5. Whenever a foreign sea-fishing boat enters the exclusive fishery limits of the British Islands, no person on board of or belonging to any such boat shall discharge or present any fire-arm, or discharge or throw any stone, ballast, coal bottle, missile, or other thing at any other vessel or vessels, boat or boats. or at any person or persons on board of or belonging to any vessel or vessels, boat or boats, or shall use any threatening, abusive, or obscene language to, or attack, intimidate, or molest any other person or persons belonging to or on board of any other vessel or vessels, boat or boats, or do any act likely to provoke a breach of the peace between himself and any other person or persons on board of or belonging to any vessel or vessels, boat or boats, or between persons on board of or belonging to any vessel or vessels, boat or boats, or incite any other person or persons to do any of the aforesaid things.

6. These Regulations shall apply only to any place or places not being on the land.

7. In these Regulations, the words and expressions used shall have the same meaning as they have in the Sea Fisheries Act, 1883.

PARTICULARS OF FISHING BOAT AND EMPLOYMENT

S. 9.
(42 Men.)

ISSUED BY THE BOARD OF TRADE.
In pursuance of 57 & 58 Vict. c. 60

Name of Fishing Boat and Port of Registry.		Official Number.	Port—Letters and No.		
*					
Commencement of Agreement.			Tonnage.		Horse-power.
Date.	Place.		Gross.	Register.	

* If a Steam Ship S. S. should be placed before the name.

RUNNING AGREEMENT,
ACCOUNT OF VOYAGES AND CREW
AND
OFFICIAL LOG BOOK
OF A
Fishing Boat of 25 Tons Tonnage or upwards

TOGETHER WITH

FORMS OF RECORD AND REPORT OF EVERY CASE OF DEATH, INJURY, ILL-TREATMENT, OR PUNISHMENT; AND OF EVERY CASUALTY TO THE FISHING BOAT OR TO ANY BOAT BELONGING TO HER.

NOTICE. — It is not necessary that Seamen engaged or discharged under this Agreement should attend before the Superintendent of a Mercantile Marine Office; but every Seaman has a right to appeal to the Superintendent if he has any dispute with the Skipper or Owner as to his wages, or his share in the profits of the voyage or trip or a fishing catch, or any deductions therefrom, or concerning his engagement, service or discharge, or respecting the provisions. A Skipper may appeal in like manner in case of a dispute with the Owner.

On whatever date the Agreement is made it expires on the next following 30th day of June or 31st day of December, as the case may be. If, however, the Fishing Boat is absent from the United Kingdom on the 30th day of June or 31st day of December, then this Agreement remains in force until the first arrival of the Fishing Boat at her final port of destination in the United Kingdom after such date, or the discharge of cargo consequent on such arrival.

This Agreement is to be delivered up to the Superintendent of a Mercantile Marine Office on the 30th June or 31st December, as the case may be; or if the crew are at sea and serving under it on those dates, then it must be delivered to the Superintendent within 48 hours after it has been terminated by the discharge of and settlement with the crew; the Superintendent will thereupon issue the Certificate of Deposit (C.C.).

TO BE FILLED IN BY THE SUPERINTENDENT.

Termination of Agreement		
Date.	Place.	Received at ..... on the ..... day of ..... 19.... by ..... Superintendent.

[325] Wt. 40126-46. 4,500 3/11. W. H. S. & S., N. Sch. 90.

NATURE OF FISHING ON PRESENT EXPEDITION (TRAWL, LINES, DRIFT NETS, &c.)

REGISTERED (MANAGING) OWNER.	
Name.	Address. (State No of House, Street, and Town).

SKIPPER.	
Name and No of Certificate.	Address. (State No. of House, Street, and Town).

ANALYSIS OF CREW SHEWING THE NUMBER OF HANDS.

Skipper and 2nd Hand* (if not Engineer.) (1)	Sailors and Fishermen. (2)	Apprentices and Sea-fishing Boys. (3)	Engineers.* (4)	Firemen. (5)	Other Persons. (6)	Total. (7)

* If the 2nd Hand is also the Engineer, he should be classified under Engineers.

APPRENTICES AND SEA-FISHING BOYS ON BOARD.

Christian and Surnames of the Apprentices and Sea-fishing Boys at full length.	Date of Indenture or Agreement.	† Date of Joining.	In what Capacity serving.	State against each name whether he — (1) Remains; (2) Absconded (with date); (3) Left, term expired (with date); or (4) Died (with cause of death and date).
(APPRENTICES.)				
(SEA-FISHING BOYS.)				

REGULATIONS for MAINTAINING DISCIPLINE.

SANCTIONED BY THE BOARD OF TRADE.

No.	OFFENCE.	Amount of Fine.
1	Not being on board at the time fixed by the Agreement. .	Five Shillings.
2	Not returning on board at the expiration of leave	Five Shillings.
3	Striking or assaulting any person on board or belonging to the Ship (if not otherwise prosecuted)	Five Shillings.
4	Bringing or having on board spirituous liquors	Five Shillings.
5	Drunkenness. First Offence.	Five Shillings.
	Ditto. Second, and for each subsequent Offence	Ten Shillings.
6	Sleeping or gross negligence while on the look-out. . . .	Five Shillings.
7	Destroying or defacing the copy of the Agreement which is made accessible to the Crew.	Five Shillings.
8	Man on watch failing to exhibit Lights at proper time . .	Five Shillings.
9	If any Officer is guilty of any act or default which is made subject to a Fine, he shall be liable to a Fine of twice the amount which would be exacted for a like act or default from a Seaman, and such Fine shall be paid and applied in the same manner as other Fines. These regulations, however, shall not apply tot certificated officers.	

NOTE 1. — To enforce these Fines it is necessary that the formalities required by the Merchant Shipping Act, 1894, s. 228, should be carefully complied with.

NOTE 2. — Obliterate by crossing through with ink every one of the above Offences, for which no Fine is to be inflicted.

INSTRUCTIONS TO SKIPPERS.

1. The Merchant Shipping Act 1894, requires the Skipper of every fishing boat being a Trawler of 25 tons tonnage or upwards to enter into an agreement with every Seaman whom he carries to sea as one of is Crew. The Agreement must be read over and explained to each Seaman, who will thereupon sign the same in duplicate in the presence of the Skipper or managing Owner, who must attest the signature. The Copy of the Agreement, printed in black, is to be retained by the Skipper and the duplicate copy, printed in red, is to be sent by the Skipper to the Superintendent of the Mercantile Marine Office at the port of departure. The penalty for shipping a Seaman without an Agreement is £ 5.

2. Every erasure, interlineation, or alteration in any agreement (except addi-

tions made for shipping substitutes) is inoperative unless proved to have been made with the consent of all the persons interested therein.

3. Fraudulently altering or making false entry in, or delivering a false copy of any agreement, or being party to such an act is punishable by a penalty of £ 20.

4. The Skipper is required on every return of his fishing boat to a port in the United Kingdom before the final termination of the Agreement, to discharge or engage in the manner herein described any Seamen he discharges or engages at such port.

5. The Owner or Skipper is required, not less than four hours before paying off or discharging any Seaman unless the Seaman gives notice to the Skipper that he does not require it, to give to him an account in a form sanctioned by the Board of Trade of his wages, and of all deductions to be made therefrom, under a penalty of £5 for non-compliance. When the Skipper or any Seaman is to be paid by a share of the catch, the Owner is required, under a penalty of £ 5, to render to him a full account, in a form sanctioned by the Board of Trade, showing in detail the amounts for which the fish has been sold and all deductions made from those amounts and if any dispute arises as to the share, to submit all accounts and books relating to the catch to the inspection of the Skipper or Seaman, on demand made at a reasonable time.

6. Upon paying off or discharging a Seaman, the Skipper is bound under a penatly of £ 5, to sign and deliver to him a certificate of discharge; and the Seaman when duly discharged will sign in the presence of a witness, a release from all claims in respect of the voyage just finished (see pages 7, 9 and 11 cols 20 and 21).

I, _____

Managing Owner of the Fishing Boad referred to on page 2 hereof, hereby acknowledge that I have appointed the Skipper mentioned on page 2 hereof as Skipper for the Fishing Expedition referred to in this Agreement, and hereby accept full responsibility for and undertake fulfilment of the terms and conditions of this Agreement.

Signed_____*Owner*.

_____day of_____19 .

The several persons, hereinafter called the Crew, whose names are hereto subscribed, and who are more particulary described herein, hereby agree to serve on board the said Fishing Boat, which is a to be employed in a Fishing Expedition (1)

(1) Here describe the Fishing Expedition.

until the last day of (1) one thousand nine hundred and or, if the Fishing Boat is at Sea on that date, until the first return to the United Kingdom thereafter; but it is hereby expressly agreed, subject to the above stipulation, that the time for finishing the said Expedition shall be solely in the discretion of her Owner. And it is understood that the full complement of the Crew upon the said Expedition shall consist of hands all told.

And the Crew agree to conduct themselves in an orderly, faithful, honest, and sober manner, and to be at all times diligent in their respective duties, and to be obedient to the lawful commands of the said Skipper or of any person who shall lawfully succeed him, and of their Superior Officers, in everything relating to the said Fishing Boat, and the Stores and Cargo thereof, whether on board, in boats, or on shore. And it shall be regarded as falling within the duties of the Crew to keep the nets and outfit, except standing rigging, in repair, supplying all chafing gear where required. In consideration of which Services to be duly performed, the said Skipper, with the consent and on behalf of the said Owner, hereby agrees to pay to the said Crew as Wages and Remuneration, the Sums and/or the Share in the Profits of the said Fishing Expedition against their names respectively expressed, such remuneration to commence from the time so expressed as aforesaid, and to supply them with Provisions as set forth in the statement on page 8 hereof.

And it is hereby agreed, That any Embezzlement or wilful or negligent Destruction of any part of the Boat's Cargoes or Stores shall be made good to the Owner out of the Wages of the Person guilty of the same: And that if any person enters himself as qualified for a duty which he proves incompetent to perform, his wages shall be reduced in proportion to his incompetency.

And it is also agreed, That the Regulations for maintaining discipline sanctioned by the Board of Trade, which are printed on page 3 hereof, except those obliterated in ink in this copy, are adopted by the parties hereto, and shall be regarded as embodied in this Agreement.

And it is also agreed, That for the purpose of ascertaining the amount to which any Member of the Crew is entitled in respect of his share in the Profits, all Fish caught by the said Fishing Boat and her Crew during the said Fishing Expedition shall be sold, and the net amount arising from such Sale, after deducting all usual, customary and necessary expenses, shall be divided into.

parts or shares, of which

shares shall be for the Owner of the Boat, and

shares shall be for the Crew, which last-mentioned shares shall be sub-divided amongst the Crew in the proportions set forth opposite to their respective names in this Agreement.

And it is also agreed, That every Member of the Crew, including Apprentices and Sea-fishing Boys, shall be regarded as entitled to participate in any sum or sums of money arising from any salvage or salvage services performed for any ship

(1) Here insert June or December as the case may be.

in distress or otherwise, in the proportions set forth opposite to their respective names in this Agreement,

And it is also agreed, That the settlement of all shares of Fishing Profits shall be made within days after the Boat's return to Port at the end of the Fishing Expedition referred to in this Agreement;

days at least before settlement, a full account of the Fish taken, and of the amount for which it has been sold, and of all charges and deductions to be made from such amount, or from such shares or any of them, shall be rendered to each Member of the Crew who is to be remunerated wholly or partly by share.

And it is further agreed, That the deductions to be so made from shares of Fishing Profits shall comprise (1).

And it is also agreed, That (2).

And it is also agreed, That if any Member of the Crew considers himself to be aggrieved by any breach of the Agreement or otherwise, he shall represent the same in a quiet and orderly manner to the Skipper or Officer in charge of the Fishing Boat and the Skipper or Officer shall thereupon take such steps as the case may require.

(1) Here specify all matters or things (if any) in respect of which it is agreed that there shall be deductions from Fishing Profits.

(2) Here insert any stipulations to which the parties agree, provided they are not contrary to law.

And it is also agreed, That the Skipper shall afford to every Member of the Crew reasonable facilities for appealing to a Superintendent of a Mercantile Marine Office if he is dissatisfied with his account and settlement.

And it is further agreed, That any Member of the Crew shall be liable to dismissal, without prejudice to his claim (if any) for compensation, under the 411th section of the Merchant Shipping Act, 1894, upon the expiration of hours' notice given to him by the said Skipper or Owner, and upon being paid the amount, if any, to which he is entitled in respect of his Wages or Share to the date of dismissal; and further, that any Member of the Crew may claim his discharge at the time of any of the settlements above referred to upon giving a similar previous notice to the Skipper or Owner.

In witness whereof the said parties have subscribed their names on the other Side or Sides hereof on the day mentioned against their respective Signatures.

Skipper's Signature.

Signature of Witness.

Reference No.	Signatures of Crew.	Capacity.	Age.	Town or County where born.	Date of present engagement.	When to be on board.	Wages per Week.	Amount of Advance.	Amount of Weekly Allotment.	Share of whiting to ...	Share of Salvage.	Signature of Skipper or Managing Owner as Witness to Engagement.	Discharge.			Character.		We, te undersigned, hereby release this Fishing Boat, and the Skipper and Owner thereof, from all Claim for Wages or otherwise, in respect of this Voyage or Expedition.	Witness to Release.
													Date.	Place.	Cause.	Ability.	Conduct.		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)
1		Skipper.																	
2		Cert. No.																	
3		2nd Hand.																	
4		Cert. No.																	
5																			
6																			
7																			
8																			
9																			
10																			
11																			
12																			
13																			
14																			

SCALE OF PROVISIONS.

	Water.	Soft Bread.	Biscuits.	Salt Beef.	Salt Pork.	Preserved Meat.	Fish.	Potatoes.	Dried or Compressed Vegetables	Peas, Split.	Peas, Green.	Calavances, or Haricot Beans.	Flour.	Rice.	Oatmeal.	Tea.	Coffee.	Sugar.	Milk, Condensed.	Butter.	Marmalade or Jam.	Syrup or Molasses.	Suet.	Pickles.	Dried Fruits.	Fine Salt.	Mustard.	Pepper.	Curry Powder.	Onions.
	pts.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lb.	lbs.	lb.	pt.	pt.	pt.	lbs.	lb.	oz.	oz.	oz.	lb.	lb.	lb.	lb.	lb.	oz.	pt.	oz.	oz.	oz.	oz.	oz.	oz.
SUNDAY . .	4	1	...	1/2	...	3/4	...	...	...	...	...	...	1/2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
MONDAY . .	4	...	1	...	1	...	...	...	...	...	...	...	...	1/4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2
TUESDAY . .	4	1	...	1 1/4	...	...	...	...	...	...	...	...	1/2	...	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WEDNESDAY .	4	...	1	...	...	3/4	...	...	...	...	...	...	1/2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
THURSDAY . .	4	1	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	...	1/4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
FRIDAY . .	4	...	1	...	...	3/4	3/4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
SATURDAY . .	4	...	1	1 1/4	...	...	...	...	...	...	...	...	1/2	...	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WEEKLY .	28	3	4	3	2	2 1/4	3/4	6	1/2	2/3	1/2	1/3	2	1/2	8	13/4	1	1 1/4	1/3	1/2	1	1/2	4	1/2	5	2	1/4	1/4	1/4	2

Conditions and Exceptions in applying Scale.

1. The issue of provisions for which a total weekly, and no daily, amount is given in the above scale shall be reasonably distributed throughout the week.

2. The issue of soft bread under the scale shall not be required—

(a) in a ship of less than one thousand tons gross registered tonnage; or

(b) if rough weather renders the making of the bread impracticable; or

(c) in any ship until the date of the first agreement with the crew entered into after the first day of January nineteen hundred and eight;

but where soft bread is not issued, an equivalent amount of biscuit shall be issued instead.

3. An equal quantity of fish, up to an amount not exceeding three-quarters of a pound in any one week, may be substituted for preserved meat under the above scale.

The fish issued, whether under the scale or as a substitute, must be fresh fish, dried fish, or canned salmon or canned herrings.

4. Within the tropics, a pound and a half of preserved meat or three pounds of fresh meat may be substituted for two pounds of salt pork.

5. Fresh potatoes must be issued for at least the first eight weeks of the voyage in the case of every ship leaving a port within the home trade limits at any time between the last day of September and the first day of May, and at any other time when they can be procured at a reasonable cost.

When fresh potatoes are not so issued, an equal amount of yams, or vegetables preserved in tins, or an equivalent amount of dried or compressed potatoes or dried or compressed vegetables in the proportion of one pound to six pounds of fresh potatoes, must be issued in their place.

6. Fresh vegetables, or vegetables preserved in tins, may at any time be substituted for dried or compressed vegetables in the proportion of half a pound of fresh vegetables or vegetales preserved in tins, to one ounce of dried or compressed vegetables.

7. A mixture of coffee and chicory containing not less than seventy-five per cent. of coffee may at any time be substituted for coffee in the proportion of five ounces of the mixture to four ounces of coffee.

8. The dried fruit issued under the above scale muts be raisins, sultanas, currants, figs, or prunes.

9. The onions to be issued under the above scale must be fresh onions when in season; and, when fresh onions are not in season, an equal amount of onions or vegetables preserved in tins, or an equivalent amount of dried or compressed onions or vegetables in the proportion of one ounce to half a pound of fresh onions must be issued.

10. In port –

(a) soft bread shall be issued in lieu of biscuit; and

(b) when procurable at a reasonable cost, a pound and a half of fresh meat and half a pound of fresh vegetable shall be issued daily, and, when fresh meat and fresh vegetables are so issued, salt and preserved meat and dried or compressed vegetables need not be issued.

11. The stokehold hands are to receive sufficient oatmeal and one quart of water extra daily while under steam.

SUBSTITUTES AND EQUIVALENTS
NOT TO BE USED WITHOUT REASONABLE CAUSE.

Fresh meat	1	1/2 lb.	To be considered equal.
Salt Meat	1	»	
Preserved		3/4 »	
Coffee		1/2 oz.	To be considered equal.
Cocoa		1/2 »	
Tea		1/4 »	
Flour	1	lb.	To be considered equal.
Biscuit	1	»	
Rice	1	»	
Split peas		1/3 pt.	To be considered equal when issued with meat rations.
Flour		3/4 lb.	
Calavances or haricot beans		1/2 pt.	
Rice		3/4 lb.	
Marmalade	1	»	To be considered equal.
Jam	1	»	
Butter		1/2 »	
Mustard			To be considered equal.
Curry powder			

CERTIFICATES,

Or Indorsements or Entries made by H. M. Consuls or by Superintendents of Mercantile Marine Offices.

OFFICIAL LOG.

(The Skipper can here make entries for which no provision is made elsewhere.)

Record of every case of Death, Injury, Illtreatment, or Punishment; and of every Casualty to the Fishing Boat or to any boat belonging to her.

HERE RECORD DEATH OR INJURY.

Date and Place of Death or Injury.	Name of Person Deceased or Injured.	Age.	Capacity.	Nationality, Stating Birthplace.	Last Place of Abode.	Nature and Cause of Death or Injury.* (See Footnotes.)

HERE RECORD ILLTREATMENT OR PUNISHMENT.

Date and Place of Illtreatment or Punishment.	Name of Person Illtreated or Punished.	Name of Person by whom Illtreated or Punished.	Whether Illtreatment or Punishment	If Punished, state for what offence. If Illtreated, say How.	Nature of Illtreatment or Punishment.

HERE RECORD CASUALTY.

Date and Place of Casualty.	Nature of Casualty.	Cause of Casualty.

* 1. When the cause of Death is Disease, the name or nature of the same should be stated.
2. When the cause of dead is Accidental, the circumstances attending the accident should be fully stated.
3. If at the time of an Accidental Death to Fishing Boat sustained any damage, loss of gear, cargo. &c., the nature of such damage or loss should be stated.
4. If the death is occasioned by any other cause, full particulars of the same should be stated.

I declare the above to be correct and true.

_____ *Skipper.*

_____ *Witness.*

NOTE. — The entries in the above Forms are to be made immediately after the occurrence, and are to be signed by the Skipper and Second Hand, or, if either cannot write, by a member of the Crew, in lieu of the one who cannot write.

Instructions to Skippers.

1.—Under the Merchant Shipping Act 1894, the Skipper of a Fishing Boat is required to keep a record of every case of death, injury, ill-treatment or punishment which may occur with respect to any person on board his boat, and of every casualty to his fishing boat or to her boat; the Skipper is also required to make a report of any such occurence to the Superintendent of a Mercantile Marine Office within twenty-four hours of his arrival in port. The penalty for not observing these enactments is £20.

2.—The record referred to above must be made on page 14, and a copy of the same must be made and signed on page 'iii, which should then be cut off and handed or sent on arrival in port to the nearest Superintendent of a Mercantile Marine Office.

3 —In the case of a death it will be necessary for the Skipper to appear personally at the Mercantile Marine Office without delay, for the purpose of taking all the steps required by law.

4.—If the Skipper cannot write, the records on pages 14 and iii must be made by some member of the Crew, and the Skipper must make his mark.

The member ot the Crew who makes the entry must sign as a witness.

All entries should be made in ink; but in the case of entries which are required to be made at sea, a pencil may be used if no pen is available.

5.—When a Smack is fishing with a Fleet, in respect of which regulations respecting the conveyance of fish from Trawlers to carriers have been made under the Merchant Shipping Act 1894, it will be the duty of the Skipper to strictly comply with all the provisions of such regulations. Copies of the regulations can be obtained on application to the Superintendent of the Mercantile Marine Office at the Port.

By Order of the Board of Trade,

WALTER J. HOWELL,

Assistant Secretary.

MERCHANT SHIPPING ACT, 1894.

Provisions as to Deaths, Injuries, Illtreatment, Punishments, and Casualties in Fishing Boats.

Record and report of death, injury, illtreatment, punishment, casualties, etc.

385. — (1.) The skipper of a fishing boat shall keep a record of the following occurrences, namely —

(i) of every death, injury, illtreatment, or punishment of any member of his boat's crew while at sea or of any person on board his boat, and.

(ii) of every casualty to his fishing boat or any boat belonging to her.

(2.) The skipper shall produce the record so kept to any superintendent when required by him, and shall also send the same to the superintendent at the port to which the boat belongs at such periods as the Board of Trade require by any directions endorsed on the forms approved by them.

(3.) If any such occurrence has happened in the case of a fishing boat, the skipper of the boat shall make to the superintendent at the port where his boat's voyage ends, within twenty-four hours of the boat's arrival at that port, a report of the occurrence.

(4.) The record and report under this section shall be in such form and contain such particulars as the Board of Trade require.

(5.) If a skipper fails without reasonable cause to comply with any requirement of this section, he shall for each offence be liable to a fine not exceeding twenty pounds.

Inquiry as to death, injury, illtreatment, punishment, etc.

386. — (1.) Where any such occurrence as in the last preceding section mentioned happens or is supposed to have happened, the superintendent at or nearest to the port at which the fishing boat arrives after the occurrence, or to which the boat belongs, may inquire into the cause and particulars of the occurrence, and, if a report as to the occurrence is made to him in pursuance of the said section, may make on the report an endorsement either that in his opinion the particulars in the report are true, or otherwise to such effect as in his opinion his information warrants.

(2.) For the purpose of the inquiry, a superintendent shall have all the powers of a Board of Trade inspector under this Act.

(3.) If in the course of the inquiry it appears to the superintendent that any such occurrence as aforesaid has been caused or was accompanied by violence or the use of any improper means, he shall report the matter to the Board of Trade, and shall also, if the emergency of the case in his opinion so requires, take imm diate steps for bringing the offender to justice, and may for that purpose, if in his discretion he thinks it necessary, cause him to be arrested, and thereafter dealt with in due course of law.

Wr. I. K.

Name of Fishing Boat † _____

Official Number _____

† If a Steam Ship, S. S. should be placed before the name.

Report to Superintendent of a Mercantile Marine Office of every Death, Injury, Illtreatment, or Punishment, and of every Casualty, During the Voyage.

(NOTE. — The Skipper is to make in this Form a duplicate of the entries on page 14, and is to sign this Form. See Instructions on page 15.)

HERE RECORD DEATH OR INJURY.

Date and Place of Death or Injury.	Name of Person Deceased or Injured.	Age.	Capacity.	Nationality stating Birthplace.	Last Place of Abode.	Nature and Cause of Death or Injury.* (See Footnotes.)

HERE RECORD ILLTREATMENT OR PUNISHMENT

Date and Place of Illtreatment or Punishment.	Name of Person Illtreated or Punished.	Name of Person by whom Illtreated or Punished.	Whether Illtreatment or Punishment.	If Punished, state for what offence. If Illtreated, say How.	Nature of Illtreatment or Punishment.

HERE RECORD CASUALTY.

Date and Place of Casualty.	Nature of Casualty.	Cause of Casualty.

* 1. When the cause of death is Disease, the name or nature of the same should be stated.
2. When the cause of death is Accidental, the circumstances attending the accident should be fully stated.
3. If at the time of an Accidental Death the Fishing Boat sustained any damage, loss of gear, cargo, &c. the nature of such damage or loss should be stated.
4. If the death is occasioned by any other cause, full particulars of the same should be stated.

I declare the above to be correct and true.

_____ *Skipper.*

_____ *Witness.*

To the Superintendent at the Mercantile Marine Office at _____

Annexe IX.

S. 3.

Late F. 3 / Fishing. \
Issued by the Board of Trade, November, 1886.

_____ *188*

Fishing Account of Wages.

Trawler's Name _____

Man's Name _____

Date of Commencement _____

Date of Discharge _____

	£	s.	d.
Wages at _____ *per week* / *for* _____ *weeks* _____ *days*			
PERQUISITES — viz :			
Total Earnings . . . .£			
Less deductions as under —			
Advance _____			
_____			
_____			
_____			
Total Deductions.			
Balance due. . . . . .£			

Signature of Owner or Skipper . . . . _____

Annexe X.

S. 2.

SETTLING ACCOUNT OF PROCEEDS OF FISHING EXPEDITION

NOTE.— The Merchant Shipping Act, 1894, requires all Settling Accounts to be in full detail in a form approved by the Board of Trade.

Approved by the BOARD OF TRADE, June, 1906.

Name of Ship.	Port of Registry.	Port N°	Managing Owner.

Nature of Fishing.	Date of starting on Expedition or « Settling ».	Date of arrival in Port at close of Expedition or « Settling »

RECEIPTS arising from Fish sold, as shown on Sale Notes, viz. :

Dr.

	£	s.	d.
Total Gross Receipts £			
Deductions as per Contra			
Net Receipts £			

DEDUCTIONS chargeable to the whole, viz.:—

NOTE. - *Only such Deductions as are entered on the Agreement may be charged.*

Cr.

Headings not applicable should be struck through, and others, if need be, inserted in manuscript.

	£	s.	d.
Stores on board when joined (if any)			
Commission			
Discount			
Coal			
Ice			
Labour			
Port Charges			
Boxes			
Baskets			
Watching			
Water			
Towing			
Pilots and Extra Hands			
Medecine Chest			
Ice Mats			
Fixing Trawls			
Fixing and Repairing Net			
Lamp Wick			
Laundry			
Cartage			
Bait			
Salt			
Chests			
Paraffin Oil			
Engine Oil			
Cylinder Oil			
Colza Oil			
Turps			
Sponge Cloths			
Carbide for Acetylene Lamps			
Tallow			
Waste			
Sweeping Tubes			
Soaps			
Steaming for Vessels going to Iceland			
Extra Hands and Firing			
Buoy Lights and Buoys			
Cr. by Stores on board — Tons Coal / » Ice / » Salt			
Total Deductions £			

DIET EXPENSES.

Provisions on board when joined (if any)			
Grocer			
Butcher			
Baker			
Coals			
Sundries			
Water			
Divided into £ s. d. per share.	Shares =		

Skipper's Share.	£	s.	d	Engineer's Share.	£	s.	d.
Deduct Share of Diet Expenses .				Deduct Share of Diet Expenses .			
Deduct Advances, & c.				Deduct Advances, & c.			
Balance due . .				Balance due . .			
Second Hand's Share.	**£**	**s.**	**d.**	**Man's Share.**	**£**	**s**	**d.**
Deduct Share of Diet Expenses .				Deduct Share of Diet Expenses .			
Deduct Advances, & c.				Deduct Advances, & c.			
Balance due . .				Balance due . .			

MERCANTILE MARINE OFFICE,

_____ 190

Annexe XI.

DEUTSCHES REICH

MUSTERROLLE

der Mannschaft der deutschen _____ Schiffes

Heimatshafen -
Registerhafen :

Unterscheidungssignal :

für die Zeit*

Haven der Ausreise :

Vor dem unterzeichneten Seemannsamte sind erschienen der nachbenannte Schiffer auf fahrt als Kapitän einerseits, und die unter Nr bis nachbenannten Schiffsoffiziere und Schiffsleute andererseits und haben erklärt, dasz diese sich zum Schiffsdienste nach Maszgabe der deutschen Seemannsordnung auf dem obengenannten Schiffe und, soweit nicht nachstehend anderes vermerkt, für die vorbezeichnete Zeit*) gegen die bei ihrem Namen angegebene heuer sowie nach Empfang des unter der heuer angegebenen Vorschusses und unter den umstehend aufgeführten weiteren Bedingungen verheuert haben.

Die Heuer ist, soweit dabei nichts anderes vermerkt steht, in Mark und für den Monat angegeben; die Zahlung beginnt mit dem Tage der Anmusterung, soweit ein früherer Tag des Dienstantritts vermerkt ist, mit diesem.

_____, den _____ 19 .

Das Seemannsamt.

(*) Das Unzutreffende ist zu durchstreichen.

An Beköstigung erhält der Schiffsmann :

Wöchentliche Ration	Tägliche Ration			Wöchentliche Ration			Wöchentliche Ration.	Wöchentliche Ration	Tägliche Ration	ALLGEMEINES
	Rind- oder Hammelfleisch.	Schweine- oder Speck	oder Fisch	Butter od. Margarine	Schmalz	Baumöl erster Qualität	Kaffee	Thee	Wasser	
Brot	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
(Siehe Spalte 12)	500 g	375 g	250 g	375 g jedoch nur an 2 Tagen der Woche od. 375 g in Dosen präserviertes Fleisch, dasselbe ist nach sechswöchentlichem alleinigen Genuss von Salzfleisch an Stelle des gesalzenen Rindfleisches wöchentlich zweimal zu geben. Ist die Mannschaft über 10 Köpfe stark, so erhält sie zusammen noch eine Extra-Ration an Fleisch oder Fisch.	500 g (Siehe auch die Anmerkung).	500 g	0,5 l	150 g bezw. 225 g roher oder 120 bezw. 180 g gebrannter Kaffee (Siehe Spalte 12).	30 g	6 l (eine über 10 Köpfe starke Mannschaft erhält noch eine Extra-Ration.)	Ausserdem erhält jeder Mann wöchentlich 250 g Gemüse (Kartoffeln, Sauerkraut oder sonstiges Gemüse), 150 g getrocknete Früchte, an hartem Weizen- oder Roggenbrot und Mehl zusammen 4250 g, 250 g Zucker oder Syrup und 0,25 l Essig. — Ferner ist (von dem Heimathafen ausgehend) für die Mannschaft Bier mitzunehmen bis zu 50 l für den Mann; wird kein Bier mehr gegeben, so erhält jeder 225 bezw. 150 g Kaffee für die Woche statt 150 bezw. 120 g. — Getrocknete Erbsen, Bohnen, Grütze oder Graupen zur Sättigung. — Im Hafen wöchentlich mindestens 2mal frischen Proviant, der nicht allein aus frischem Fleisch und frischen Fischen, sondern wenn tunlich, auch aus frischer pflanzlicher Kost und frischem Brot zu bestehen hat. Drei Wochen nach der Ausreise sind für den Mann täglich 20 g Citronensaft zu verabreichen, zweckmässig in Mischung mit 20 g Zucker, etwas Rum und ungefähr 4/10 l Wasser.

ANMERKUNG. — Butter oder Margarine ist mindestens auf 5 Monate mitzunehmen; als Ersatz für Butter können auch, wenn Schmalz u. Baumöl fehlt, für den Mann 250 g Speck od. 125 g Fleisch für den Tag mehr gegeben werden.
Es ist Pflicht des Schiffers, für guten Proviant und möglichst reines Trinkwasser, sowie für einen hinlänglichen Vorrat an beiden nach Verhältnis der Reise zu sorgen.
Auf Reisen in kleiner Fahrt und bei der Küstenschiffahrt kommen die Vorschriften über Mitnahme und Verabreichung von Zitronensaft nicht zur Anwendung und kann auf diesen Schiffen auch ein geringerer Vorrat von Butter und Margarine, als für mindestens 5 Monate erforderlich ist, mitgenommen werden.

Für Überstundenarbeit wird gezahlt :

Besondere Verabredungen :

KLAUSE I.

Bei längerer Unterbrechung der Reisen, infolge, Auflegen des Schiffes zwecks Vornahme grösserer Reparaturen, hat die Reederei das Recht von der Besatzung die Uebernahme gleicher Dienste auf einem der andern Schiffe der Reederei zu verlangen.

Bei Streitigkeiten über die Versetzung entscheidet das Seemannsamt Cuxhaven.

Kündigungsfrist (oder sonstige Bestimmung über die Beendigung des Dienstverhältnisses) bei Unheuerung auf unbestimmte Zeit :

Diesen heuervertrag haben der Kapitän, die Schiffsoffiziere und die Schiffsleute unterzeichnet wie folgt :

Der Kapitän : _____ *aus :* _____

Laufende Nr.	Name und Stellung. Wohnort. Unterschrift des Angemusterten.	Geburtsort und Geburtsdatum. Erste Versicherungsanstalt und Unterscheidungssignal des lesstes Schiffes. Sonstige Angaben zur Invalidenversicherung*)	Heuer. Vorschuss. Tag des Dienstantritts.	Ende des Dienstes. Abmusterndes Seemannsamt.
1.	2.	3.	4.	5.
			/. 19	
			/. 19	
			/. 19	
			/. 19	
			/. 19	

*) z. B. (höhere) « Lohnkl. III Vereinbart (verlangt) » ; Militärdienstzeiten in der abgekürzten Form : « M von ...../..... bis ...../..... » ; Hinweis auf etwaige der Musterrolle beigefügte Bescheinigungen über die als Beitragszeit anzurechnenden Krankheiten.

Annexe XII.

HEUERSCHEIN.

Der _____

ist heute für den Fischdampfer _____

_____ *als* _____

bis zum Ablauf der Musterrolle am ____ *ten* _____

*191*____ *gegen eine Heuer von* _____ *Mark monatlich*

geheuert.

Die Anmusterung erfolgt am ____ *ten* _____ *191*____

vor den Seemannsamt zu Cuxhaven.

Cuxhaven, den ____ *ten* _____ *191*____

_____

Unterschrift des Kapitäns oder Bertreters der Reederei.

Annexe XIII.

DEUTSCHES REICH

FAHRZEITBUCH

Für

DEN KÜSTENFISCHER AUF SEEFISCHEREIFAHRZEUGEN

Ausgefertigt

_____, *den* _____ *19*____

Unterschrift der Behörde :

Stempel.

Das Fahrzeitbuch enthält 20 Seiten. Preis 12 Pfennig.

Bezeichnung des Inhabers.

Vornamen und Name : _____

Geburtsort : _____

Jahr und Tag der Geburt : _____

Wohnort : _____

Haare : _____

Augen : _____

Besondere Kennzeichen : _____

Unterschrift des Inhabers :
(Vornamen und Name)

_____

Unterzeichnet in Gegenwart und bescheinigt von dem Beamten

_____

Fahrzeitnachweis.

1. *Name des Eigentümers des Fahrzeuges :* _____

_____

2 *Name oder Nummer des gedeckten (halbgedecten oder offenen) Fahrzeuges :* _____

3. *Tag des diensteintritts :* _____

4. *Tag des Dienstentlassung* _____

5. *Angabe ob und wie lange der Inhaber auf dem Fahrzeug die Fischerei ausserhalb der Seegrenze im Sinne der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 10. November 1899, betreffend Ausführungsbestimmungen zum § 25 des Flaggengesetzes vom 22. Juni 1899 (Zentralblatt für d. D. R S. 380) ausgeübt hat :* _____

_____

Ausgestellt _____, *den* _____

(Unterschrift des Führers des Fahrzeuges.)

Anhang.

Bekanntmachung, betreffend die Fahrzeit und das Fahrzeitbuch für Kustenfischer

I. Nach § 1 der Bekanntmachung, betreffend die Besetzung der Seefischereifahrzeuge mit Schiffsführern und Maschinisten, vom 5. Mai 1904 (Reichs-Gesetzbl. S. 163 ist

Küstenfischerei die Fischerei, die an der deutschen Ost- oder Nordseeküste mit offenen oder teilweise gedeckten Fahrzeugen oder mit gedeckten Zegelfahrzeugen von nicht mehr als 50 Kubikmeter Bruttoraumgehalt, einschliesslich dergenigen, welche mit einer zur Fortbewegung dienenden Hilfsmaschine ausgestattet sind, betrieben wird.

Die Grenze zwischen der Binnenfischerei und der Küstenfischerei liegt nach dem Gesetze vom _____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

II. Nach § 1 der Bekanntmachung vom 10. November 1899, betreffend Ausführungsbestimmungen zum § 25 des Flaggengesetzes vom 22. Juni 1899 (Zentralbl. f. d. D. R. S. 380), ist

als Seefahrt im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 22. Juni 1899 in den nachstehend aufgeführten Revieren die Fahrt anzusehen :

1. bei Memel
   ausserhalb der Mündung des Kurischen Haffs,
2. bei Pillau
   ausserhalb des Pillauer Tiefs,
3. bei Neufahrwasser
   ausserhalb der Mündung der Weichsel,
4. in der Putziger Wiek
   ausserhalb Rewa und Heisternest,
5. bei Dievenow, Swinemünde und Peenemünde
   ausserhalb der Mündung der Dievenow und Swine sowie ausserhalb der nördlichen Spitze der Insel Usedom und der Insel Ruden,
6. bei Rügen
   östlich : ausserhalb der Insel Ruden und dem Thiessower Höft, westlich : ausserhalb Wittower Posthaus und der nördlichen Spitze von Hiddens — Oe fowie ausserhalb des Bock bei Barhöft,
7. bei Wismar
   ausserhalb Jackelbergs - Riff, Hannibal - Grund, Schweinskötel und Lieps sowie ausserhalb Tarnewitz,
8. auf der Kieler Föhrde
   ausserhalb Stein bei Labö und Bülk,
9. auf der Eckern-Jöhrde
   ausserhalb Nienhof und Bocknis,
10. bei Flensburg, Sonderburg und Apenrade
    ausserhalb Birknakke und Keknis-Leuchtturm sowie ausserhalb Tundtoftnakke und Knuddshoved,
11. bei Hadersleben
    ausserhalb Raadhoved, Insel Aarö, Insel Linderum und Orbyhage,
12. bei Husum
    ausserhalb Nordstrand,
13. auf der Eider
    ausserhalb Bollerwiek und Hundeknoll,
14. auf der Elbe
    ausserhalb der westlichen Spitze des hohen Ufers (Dieksand) und der Kugelbate bei Döfe,
15. auf der Weser
    ausserhalb Cappel und Langwarden,

16. auf der Jade
    ausserhalb Langwarden und Schilligshörn,
17. auf der Ems
    ausserhalb der wetslichen Spitze der Westermarsch (Utlands-Hörn) und Ostpolder Siel.

III. Fahrzeit, die auf einem gedeckten Segel-Küstenfischereifahrzeuge von mehr als 50 Kubikmeter Bruttoraumgehalt sowie auf einem Fischereidampffahrzeuge im Gebiete der Küstenfischerei zugebracht ist, gilt als Fahrzeit auf Hochseefischereifahrzeugen. Da Fahrzeuge dieser Grosse ihre Mannschaften nach § 1 Abs. 1 der Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 (Reichs-Gesetzbl. S. 175) anmustern müssen, gehört diese Fahrzeit in das Seefahrtsbuch, nicht in das Fahrzeitbuch für Küstenfischer.

IV. Fahrzeit auf einem offenen oder teilweise gedeckten Fahrzeuge oder auf einem gedeckten Segelfischereifahrzeuge von unter 50 Kubikmeter Bruttoraumgehalt, welches die unter II angegebenen Seegrenzen überschreitet, gilt als Seefahrzeit auf Kustenfischereifahrzeugen, nämlich

a) für die Zulassung als Schiffer auf die Küstenfahrt in vollem Umfange (§ 4 Abs. 2. der Bekanntmachung, betreffend den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 16. Januar 1904 — Reichs-Gesetzbl. S. 3),

b) für die Zulassung als Schiffer auf kleiner Jahrt bis zu 30 Monaten (§ 5 Abs. 2 der bei *a* erwähnten Bekanntmachung),

c) für die Zulassung als Bestmann und als Schiffer in der kleinen Hochseefischerei im vollem Umfange (§ 11 bei *a* und § 6 bei 1 *a* der Bekanntmachung, betreffend die Besetzung der Seefischereifahrzeuge mit Schiffsführern und Maschinisten, vom 5. Mai 1904 — Reichs-Gesetzbl. S. 163).

V. Für die Zulassung als Bestmann und als Schiffer in der kleinen Hochseefischerei wird auch die Fahrzeit, welche ausschliesslich innerhalb der unter II angegebenen Seegrenzen zugebracht ist, als Fahrzeit auf Seefischereifahrzeugen angerechnet, wenn die Fahrzeuge ihrer Bauart und Einrichtung nach seefähig sind.

19__ **Annexe XIV.**

N°____

WATERSCHOUTSAMBT TE VLAARDINGEN

MONSTERROL

Ten overstaan van mij, waarnemend Waterschout te VLAARDINGEN, verklaart de ondergeteekende

Schipper ter visscherij, in zijne hoedanigheid van schipper en als gemachtigde zijner reederij, ter eenre zijde, gehuurd te hebben de mede ondergeteekenden wier betrekking, namen, ouderdom, geboorte of woonplaats, zoomede het bedrag der ieder toegekende gage of belooning, in deze Monsterrol worden vermeld ter andere zijde, die allen verklaren, ieder in hunne vermelde betrekking, zich verhuurd te hebben aan den ondergeteekende ter eenre zijde of diens opvolger, om met het Nederlandsche zeevisschersvaartuig genaamd

VL thans liggende te VLAARDINGEN of elders, zoovele reizen ter visscherij in de Noordzee te zullen doen als door gemeld schip in dit jaar zullen worden ondernomen en zulks op de volgende voorwaarden :

ARTIKEL ÉÉN. — Een ieder zal op den tijd door den schipper bepaald aan boord moeten komen, voorzien van al hetgeen hij voor de reis noodig heeft.

Niemand zal zonder diens verlof van boord mogen gaan, noch buiten boord vernachten.

Niemand zal zijn goed weder van boord mogen brengen zonder voorkennis van den schipper en bij voorkennis alleen na de visitatie door den schipper of diens plaatsvervanger.

ART. 2. — Het verblijf der schepelingen zal zijn in het volkslogies, zooals dat thans aan boord is ingericht en hunne ligging in de daar bestaande vaste kooien.

Eene betamelijke behandeling wordt den schepelingen door den schipper verzekerd.

ART. 3. — Een ieder zal zich tevreden moeten houden met het gewone rantsoen, zooals op de schepen ter Vischvaart uitgerust wordende gebruikelijk is, zonder meer te vorderen.

ART. 4. — Een ieder zal zich tevreden moeten houden met de gage, zooals die in deze monsterrol is gesteld ; voor de eerste en volgende reizen, welke gemeld schip dit jaar zal doen, te ontvangen 1/3 na ieder volbrachte reis en 2/3 na afloop der laatste reis.

ART. 5. — Elke schepeling is verplicht de bevelen van den schipper, stuurmansmaat of die na hen het bewind op het schip zullen voeren, in alles gehoorzaam te zijn, geene samenspanningen of oneenigheid te beramen, geene vechterijen, dronkenschap of andere buitensporigheden te plegen en in alles zich te gedragen gelijk aan getrouw scheepsvolk betaamt.

Indien mocht blijken dat een schepeling zich bij derden voor eenige visscherij heeft verhuurd, welke gelijktijdig zou moeten uitgeoefend worden met die, waartoe hij zich bij deze monsterrol heeft verbonden, en hij van dien derde daarvoor fooi, monstergeld, reisgeld of voorschot heeft ontvangen is de reederij gerechtigd dien schepeling ten behoeve der reederij die de schade geleden heeft anderhalfmaal dat bedrag van de gage af te houden

ART. 6. - Niemand zal contrabande, noch koopmansgoederen aan boord mogen nemen, op verbeurte van het goed, terwijl alle schade hieruit of uit sluikhandel voortspruitende op hem zal worden verhaald en in elk geval alle verdiende gage verbeurd zijn.

De schipper heeft ten allen tijde het recht om inspectie te houden over de goederen van equipage en verboden of schadelijke goederen onder zijne bewaring te nemen.

ART. 7. — Wanneer, in zee zijnde, mocht worden ontdekt, dat eenig schepeling niet bekwaam is voor de betrekking waarvoor hij zich als bekwaam heeft verhuurd, zal de schipper hem zoodanige kwaliteit en gage kunnen toekennen als hij voegzaam zal oordeelen en wijders, na iedere volbrachte reis, gerechtigd zijn denzelve af te danken.

Alle schepelingen, die zich als bevaren aangeven, zijn uit dien hoofde aansprakelijk voor alle schade door hunne onkunde ontstaan.

Voorts moeten allen genoegen nemen in den rang, dien de schipper hen ter visscherij zal aanwijzen.

ART. 8. — Een deserteur verbeurt, onverminderd de straf bij de Wet bepaald, al zijn verdiende gage of wordt, ingevolge het Wetboek van Koophandel, bij inroeping van de sterke hand tot zijn verhuurden dienst genoodzaakt.

ART. 9. — Het weekloon of de gage, zooals dit achter de handteekening der aangemonsterden staat wordt gerekend in te gaan den dag voor het vertrek van het schip voor de eerste reis, en te eindigen den dag van binnenkomst der laatste reis.

ART. 10. — De onderteekenaars verbinden zich tot nakoming van al hetgeen bij het Wetboek van Koophandel, voor zeeschepen, derzelver reederijen, schippers en schepelingen vermeld staat, voor zoover in deze monsterrol daarvan niet uitdrukkelijk wordt afgeweken.

Echter na de navolgende uitzonderingen :

a) Het bij artikel 347 Wetboek van Koophandel bedoeld deskundigen-onderzoek zal slechts plaats hebben op verzoek van ten minste drie meerderjarige schepelingen, gedaan minstens twee dagen voor het vastgesteld vertrek voor de eerste reis, of indien reeds een of meer reizen zijn gemaakt, uiterlijk den dag na het binnen komen van eenige reis en onder aanbod van f. 25 voor de kosten der reederij.

Alsdan wordt door den voorzitter (of dengene die hem vervangt) der Afdeeling Vlaardingen van de Vereeniging ter bevordering der Nederlandsche Visscherij één deskundige aangewezen, die zonder beëediging of andere formaliteiten het onderzoek doet. Blijkt het dezen, dat er geen behoorlijke termen waren voor het gevraagde onderzoek, dan zullen gemelde schepelingen voornoemde f. 25 ten behoeve der reederij verbeuren ;

b) Indien de reederij in normale omstandigheden voor 1 November de haringvisscherij staakt (art. 411 en 416 Wetboek van Koophandel) hebben de schepelingen recht op een vast weekgeld van f. 5 per matroos, de anderen naar rang, gerekend van af de staking tot aan 1 November daaraanvolgende ;

c) Aan artikel 417 Wetboek van Koophandel wordt door de schepelingen gerenuncieerd ;

d) Aan de artikelen 423 tot en met 427 van het Wetboek van Koophandel wordt in *dien* zin door partijen gerenuncieerd, dat : Ingeval van ziekte, de reederij, indien de ziekte ontstond gedurende eene reis, over die reis de *volle* gage zal hebben te betalen en voorts, doch uiterlijk tot de tijdstippen sub *b* aangegeven, en ten hoogste gedurende vier weken, indien de ziekte zoolang duurt, en niet het gevolg is van een ongeval, een *vast* loon van f. 5 per week; ontijdige staking brengt hierin geen verandering. De schepeling kan wanneer hij door ziekte verhinderd is de reis mede te maken, ontslagen worden en is na het ophouden van vorengenoemde uitkeering, gerechtigd ontslag te nemen.

De schepeling wordt op kosten der reederij, op de wijze vastgesteld door de Afdeeling « Vlaardingen » van de Vereeniging ter bevordering der Nederlandsche Visscherij, verzekerd.

Voor rekening van de reederij komen tevens de kosten van verpleging bij ziekte of ongeval, indien en voor zoover de schepeling in het buitenland moet verpleegd worden, alsmede de reiskosten, doch hoogstens te zamen tot een bedrag van f. 50, benevens kosten wegens verpleging buiten zijn woonplaats in het binnenland ten hoogste tot een bedrag van f. 30, eventueele begrafeniskosten daaronder begrepen.

Voor ziekten die het gevolg zijn van misbruiken en voor die waarvan de oorzaak reeds bestond vóór het vertrek van het schip, wordt echter in geen geval eenige vergoeding toegekend. Krankzinnigheid wordt niet tot ziekte gerekend ;

e) Aan artikel 436 Wetboek van Koophandel wordt door dan schepeling gerenuncieerd, terwijl tusschen partijen wordt overeengekomen, d t indien een schepeling wettig is ontslagen hij eene boete verbeurt van hoogstens f. 40 welke hem van zijne gage kan worden ingehouden, en onverminderd zijne verplichting tot schadevergoeding, indien daartoe termen zijn ;

f) In afwijking met het bepaalde in artikel 438 Wetboek van Koophandel zullen bij geschil over de al of niet wettigheid van het ontslag de arbiters, bedoeld in artikel 18 aan die der geschil hebbende partijen zoodanig bewijs opleggen als hen naar omstandigheden om tot eene beslissing te kunnen komen raadzaam en billijk zal voorkomen ;

g) Indien een schepeling zonder wettige redenen is ontslagen (art. 439 Wetboek van Koophandel) heeft hij recht op het volle loon, verdiend tot en met de reis, waarop of waarna hij is ontslagen en daarna tot aan de data sub *b* genoemd f. 5 per week per matroos, anderen naar rang ;

h) Aan artikel 440, 4° en 5° Wetboek van Koophandel wordt door den schepeling gerenuncieerd.

Art. 11. — De schepelingen, met inbegrip van den schipper, genieten naar gelang van hun loon te zamen 1/3 van al het van derden verkregen hulp- of bergloon, na aftrek der kosten en schade door oponthoud, met uitzondering van gevischt want.

De reederij beslist over het al of niet procedeeren, arbitreeren of transigeeren omtrent hulp- of bergloon.

Art. 12. — Alle vorderingen uit deze overeenkomst moeten door en tegen de reederij worden ingesteld en niet door of tegen den schipper.

Art. 13. — De gage bedraagt voor de haringvisscherij :

1° Een monstergeld van f. 20 voor elk der matrozen, f. 15 voor elk der oudsten, f. 12.50 voor elk der jongsten en f. 10 voor elk der reepschieters en afhouders, hetwelk terstond na het monsteren wordt uitbetaald, doch eerst geacht wordt te zijn verdiend, na afloop der laatste reis ;

2° Een vast weekloon van f. voor den stuurmansmaat, f. voor een matroos, f. voor een oudste, enz. ;

3° Een deel der besomming, hetwelk bedraagt voor den stuurmansmaat , voor een matroos , enz., van de netto besomming

Mocht bij het einde der haringteelt blijken, dat 2 p. c. der netto besomming meer bedraagt dan de verdiensten van een matroos bedoeld sub 2° en 3° samen, dan zal in de plaats van deze 2 p. c. aan de matrozen worden uitbetaald en aan de minderen een evenredig deel, in dit geval is de bemanning verplicht het schip, zonder vergoeding af te snijden.

De netto-besomming wordt verkregen door van de ruwe besomming (d. i. de besomming na aftrek der gewone koopmanskorting) af te trekken f. 25 voor voering, en f. 2 per ton.

Voor voering wordt aan de bemanning 25 f. uitgekeerd, zoomede f. 1.50 voor klimgeld.

Van makreel, zoutevisch en andere vischwaren, die evenals de gevangen haring aan de reederij worden uitgeleverd, geniet de bemanning de helft der opbrengst, na aftrek van fust en zout.

De gage voor de beugvaart bedraagt 2 1/2 p. c voor de matrozen, voor de lageren in rang naar evenredigheid. In afwijking van artikel 9 gaat de gage voor de haringvaart, na de beugvisscherij, in op den dag van vertrek.

Van de gevangen haring of andere vischwaren wordt door den schipper onder de bemanning, binnen vier en twintig uren na aankomst verdeeld, bij de haringvisscherij drie kantjes haring en bij de zoutvaart (Beug) een kantje zoutevisch. Verder mag door den schipper of wien ook niets van de lading, hoe gering ook, en aan wien of onder welken vorm ook, worden weggegeven of verdeeld, wat als diefstal zal worden beschouwd.

Art. 14. — Van bovengenoemde gage wordt 1 p. c. afgetrokken ten behoeve van het Visschers Weduwen- en Weezenfonds alhier.

Art. 15. — Buiten de in artikel 10*f* genoemde boete verbeurt elke schepeling door wiens toedoen het vertrek van het schip wordt opgehouden, eene boete van f. 25 die hem van zijn gage zal worden gekort.

Art. 16. — Indien door omstandigheden een lid der bemanning ontbreekt, is de bemanning verplicht op last van den schipper ook met een man minder de reis te ondernemen, terwijl alsdan de overschietende gage door de overigen naar rang zal worden verdeeld.

Art. 17. — Bij vervanging van den schipper blijven de schepelingen verbonden jegens diegeen, die hem vervangt.

Art. 18. — Alle eventueele geschillen tusschen schepeling en reederij (of schipper) naar aanleiding van deze aanmonstering, en al wat daarvan het gevolg is, ontstaande, hoe ook genaamd, zullen uitsluitend worden uitgemaakt door arbitrage op de grondslagen vastgesteld door de afdeeling Vlaardingen der Vereeniging ter bevordering der Nederlandsche Visscherij. Een exemplaar van dat besluit ligt ter inzage bij den Waterschout.

Art. 19. — Eene arbitrale uitspraak kan door de Commissie worden uitgesteld tot nadat het schip alle visscherij waarvoor is aangemonsterd, heeft gestaakt.

Art. 20. — In zeer spoedeischende gevallen zal de Waterschout van Vlaardingen eene voorloopige beslissing kunnen geven, waaraan partijen zich hebben te houden totdat de arbiters eenige andere uitspraak zullen hebben gedaan.

De Waterschout beoordeelt of het geval zeer spoedeischend is.

De arbiters zijn niet gebonden aan eenige voorloopige uitspraak van den Waterschout.

REEDERIJ

Directeur

DE HEER

Aldus overeengekomen te VLAARDINGEN, den 19 .

SCHEEPSRANGEN.	HANDTEEKENING.	OUDERDOM.	WOONPLAATS.	WEEGAGIËN.	DEEL DER BESOMMING.	DATUM DER AANMONSTERING.
Schipper.						
Stuurmansmaat.						
Matroos.						
Idem.						
Idem.						
Idem.						

Monstervoorwaarden voor een Stoombeug- en Haringschip

(Vlaardingen).

Gages gedurende de wintervaart.

Schipper 3 3/4 t.h. met dien verstande dat de gage van den schipper met tegenslag der visscherij f. 50, boven die van den machinist zal zijn.

Stuurmansmaat : 2 1/8 t. h.

Matrozen : 1 3/4 t. h.

Lagere rangen naar verhouding.

Deze procenten worden uitbetaald van de netto besomming na aftrek van de helft in het aas en ijs.

De bemanning verbindt zich te helpen bij het kolentremmen en asch wippen en ontvangt zij met inbegrip van Voering, Zoovisch, Fooien, enz. : **20 gulden per reis, elke reis uit te betalen.**

Daarenboven ontvangt de bemanning **f. 10.— per reis,** uit te betalen om de 5 reizen.

Deze f. 20.— en f. 10.— per reis worden verdeeld naar rangorde door den schipper.

Koksgeld : 30 cents per week.

Voor het **opstoppen in het voorjaar** wordt **50 gulden** uitgekeerd.

De machinisten deelen niet mede in voornoemde 20 en 10 gulden per reis en n et in het opstopgeld.

Na de Geepreis krijgt de bemanning als voering **2 ongehoogde** tonnen visch, waarin ook de machinisten niet deelen.

Per 5 reizen wordt de fooi aan de jongeren extra uitgekeerd : dus klimgeld f. 1.50, fooi jongens f. 8.50, of totaal f. 10.—. Voor de Geepreis totaal f. 10. - plus f. 11.— Traangeld.

Tijdens de verschreizen mag geen zoovisch, hoe gering ook, van de lading worden genomen. Alleen bij elke 5e reis zal de gebruikelijke zoovisch en na de Geepreis 1 ongehoogde ton visch door den schipper onder de bemanning en onder de machinisten worden verdeeld. De schipper verbindt zich de zoovisch, die hij aan het einde van elke 5e reis verdeelt, in het journaal aan te teekenen en niets van de lading buiten de besomming te houden, dan wat door hem in het journaal wordt aangegeven.

Verder zal, zoodra een besomming van gemiddeld f. 800. — **per week** zal zijn bereikt, aan het einde van de Geepreis worden uitgekeerd aan de visschersbemanning, waarbij de schipper en de beide machinisten niet mededeelen :

bij een besomming van gemiddeld f. 800.— per week, f. 125.— premie,
» » » » 850.— » » 175.— »
» » » » 900.— » » 225.— » , en voor

elke f. 50.— hoogere besomming per week gemiddeld genomen, f. 100. — premie meer, te verdeelen naar rangorde. Mocht een der bemanning tusschentijds den dienst verlaten dan vervalt het recht op zijn aandeel in de premie.

Ter berekening van deze extra uitkeering aan het einde der Geepreis wordt het aantal weken dat het schip in de vaart zal zijn geweest, berekend van af den dag van vertrek (deze medegerekend) tot aan den dag van aankomst (deze eveneens medegerekend). Gedeelten van een week worden niet medegerekend. Is het schip dus 19 weken en 5 dagen in de vaart geweest en heeft het totaal 19 maal f. 800.— of f. 15,200.— besomd, dan is het gemiddeld cijfer per week f. 800. — en heeft dus de bemanning recht op de extra uitkeering.

Deze f. 800.— per week wordt verder berekend van de bruto besommingen aan visch, na aftrek van de percenten, die aan de markt, waar zij verkoopen, als koopmanskorting en marktgeld worden afgetrokken, benevens 1 t. h. factoorsprovisie.

De equipage zal elke 5e reis 3 volle dagen vrij zijn met dien verstaande dat in deze drie dagen het noodzakelijk scheepswerk moet verricht worden door de equipage, zoodat het schip de 4e dag na aankomst te Vlaardingen weder vertrekt, doch uitdrukkelijk des morgens vroeg.

De bemanning zal gedurende de Wintervaart bestaan uit :

1 schipper.
1 stuurmansmaat.
6 matrozen.
1 oude jongen.
1 omtoor.
2 inbakkers.
1 speeljongen.

Als naar gewoonte wordt aangenomen 1 tremmer à f. 5.— per week die ook bij de visscherij behulpzaam moet zijn en die, als de chef-machinist het verlangt, het tremmerswerk moet verrichten.

Gages gedurende de zomervaart.

Stuurmansmaat : f. 7.85 per week en 1 1/8 t. h.
Matrozen : f. 7. — per week en 1 t. h.
Lagere rangen naar verhouding.
Deze percenten van de netto besomming d.i de bruto besomming aan haring na aftrek van de percenten koopmanskorting en f. 2.— tonnengeld per ton.

Als Voering zal gedurende de Haringvaart per reis worden toegestaan :

1° F. 25.— en 2 kantjes haring, terwijl overigens geen haring, hoe gering ook, van de lading mag worden weggegeven;

2° De helft van de, gedurende de Haringvisscherij, gevangen Vischwaren en Makreel, na aftrek van de percenten koopmanskorting en f. 2.— tonnengeld per ton.

Ten slotte wordt nog uitgekeerd f. 1 50 Klimgeld per reis, f. 0.30 Koksgeld per week en f. 10.— Boetgeld aan het einde van de teelt.

Gedurende de Zomervaart deelen de schipper en de machinisten in de Voering en het Vischgeld.

In alle gevallen, waarin de machinisten niet uitdrukkelijk zijn genoemd, deelen zij **niet** mede in Voering, Fooien, Premie, enz.

Het vaste weekloon begint op den dag van vertrek naar zee ter Haringvisscherij en eindigt drie dagen na den dag van binnenkomst van de laatste haringreis. Mocht het lossen en behoorlijk schoonmaken van het schip langer duren dan is de Reederij tot geen meerdere vergoeding verplicht.

Gedurende de Zomervaart zal de bemanning bestaan uit :

1 schipper.
1 stuurmansmaat.
7 matrozen.
2 oudsten.
2 jongsten.
1 reepschieter.
1 afhouder.

Algemeene bepalingen.

Wanneer een schip wordt binnengebracht, hetzij daarvoor Hulploon dan wel Bergloon wordt bedongen, geniet de equipage, schippers aandeel hierbij inbegrepen, 33 t h. van de netto opbrengst en deelen de machinisten daarin te zamen voor twee matrozenaandeelen.

In geval van Averij of Ketelreparatie langer durende dan 3 dagen, wordt gedurende de Zomervaart het weekloon doorbetaald en des Winters f. 7.— per matrozenaandeel per week, de andere rangen naar verhouding. Aan de machinisten wordt het maandgeld doorbetaald. Tot meerdere uitkeering is de Reederij niet verplicht en behoeft deze uitkeering alleen te geschieden onder voorwaarde, dat een ieder aan het schip verbonden blijve en niet langer dan ten hoogste 3 maanden.

Tegenover deze bepaling is het billijk, dat de bemanning en machinisten deelen in de netto vergoeding, die de Reederij mocht kunnen verkrijgen van derden wegens tijdverlies. In dat geval wordt die vergoeding voor de berekening van de gage als een gewone besomming beschouwd.

191—

WATERSCHOUTSAMBT TE VLAARDINGEN

N°———

MONSTERROL

Ten overstaan van mij. , waarnemend Waterschout te VLAARDINGEN, verklaart de ondergeteekende

Schipper ter visscherij, ter eener zijde, als zoodanig gehuurd te hebben de mede-ondergeteekende, wier betrekking, namen, ouderdom, geboorte of woonplaats, zoomede het bedrag der ieder toegekende gage of belooning, in deze Monsterrol worden vermeld ter andere zijde, die allen verklaren ieder in hunne vermelde betrekking, zich verhuurd te hebben aan den ondergeteekende ter êener zijde of diens opvolger, om met het Nederlandsche zeevisschersvaartuig genaamd gemerkt VL thans liggende te VLAARDINGEN of elders, zoovele reizen ter visscherij in de Noordzee te zullen doen als door gemeld schip in dit jaar zullen worden ondernomen en zulks op de volgende voorwaarden :

ARTIKEL ÉÉN. — Een ieder zal op den'tijd door den schipper bepaald aan boord moeten komen, voorzien van al hetgeen hij voor de reis noodig heeft.

Niemand zal zonder diens verlof van boord mogen gaan, noch buiten boord vernachten.

Niemand zal zijn goed weder aan boord mogen brengen zonder voorkennis van den schipper en bij voorkennis alleen na visitatie van den schipper of diens plaatsvervanger.

ART. 2. — Het verblijf der schepelingen zal zijn in het volkslogies, zooals dat thans aan boord is ingericht en hunne ligging in de daar bestaande vaste kooien.

Eene betamelijke behandeling wordt den schepelingen door den schipper verzekerd.

ART. 3. — Een ieder zal zich tevreden moeten houden met het gewone rantsoen zooals op de schepen ter Vischvaart uitgerust wordende gebruikelijk is zonder meer te vorderen.

ART. 4. — Een ieder zal zich tevreden moeten houden met de gage, zooals die is gesteld achter zijn' naam ; voor de eerste en volgende reizen, welke gemeld schip dit jaar zal doen, te ontvangen na iedere volbrachte reis en na afloop der laatste reis en wordt gerenuncieerd aan Art. 417 wetboek van Koophandel.

ART. 5. - Elke schepeling is verplicht de bevelen van den schipper, stuurmansmaat of die na hen het bewind op het schip zullen voeren, in alles gehoorzaam te zijn, geene zamenspanningen of oneenigheid te beramen, geene vechterijen, dronkenschap of andere buitensporigheden te plegen en in alles zich te gedragen gelijk aan getrouw scheepsvolk betaamt.

ART. 6 — Niemand zal contrabande, noch koopmansgoederen aan boord

mogen nemen, op verbeurte van het goed, terwijl alle schade hieruit of uit sluikhandel voortspruitende op hem zal worden verhaald en in elk geval alle verdiende gage verbeurd zijn.

De schipper heeft ten allen tijde het recht om inspectie te houden over de goederen van de equipage, en verboden of schadelijke goederen onder zijne bewaring te nemen.

ART. 7, — Wanneer, in zee zijnde, mocht worden ontdekt, dat eenig schepeling niet bekwaam is voor de betrekking, waarvoor hij zich als bekwaam heeft verhuurd, zal de schipper hem zoodanige kwaliteit en gage kunnen toekennen als hij voegzaam zal oordeelen en wijders, na ieder volbrachte reis, gerechtigd zijn denzelve af te danken.

Alle schepelingen, die zich als bevaren aangeven, zijn uit dien hoofde aansprakelijk voor alle schade door hunne onkunde ontstaan.

Voorts moeten allen genoegen nemen in den rang, dien de schipper hen ter haringvisscherij zal aanwijzen.

ART. 8. — Onverminderd het bepaalde bij art. 23 en 24 der Wet van 7 Mei 1856 (Staatsblad n° 32), mogen geene schepelingen, onder eenig voorwendsel hoegenaamd, den schipper of het schip voor den afloop der laatste haringreis, met procedures van welken aard ook, aanvallen of belemmeren, op verbeurte van hun volle gage.

ART. 9. — Een deserteur verbeurt, onverminderd de straf bij de Wet bepaald, al zijn verdiende gage of wordt, ingevolge het Wetboek van Koophandel, bij inroeping van de sterke hand tot zijn verhuurden dienst genoodzaakt.

ART. 10 — Bij de haringvisscherij zal de bedongen gage of het loon, zooals die achter hunne handteekening is gesteld, een aanvang nemen.

Voor voering zal aan de bemanning *f* 25. — worden uitgekeerd en *f* 1.50 klimgeld.

ART. 11. — Behalve het bij deze akte bepaalde, verbinden de onderteekenaars zich tot nakoming van al hetgeen bij het Wetboek van Koophandel vermeld staat, afstand doende van het bepaalde bij art. 423, luidende : « Ieder schepeling, die gedurende de reis ziek of in dienst van het schip of in gevecht tegen vijanden of zeeroovers gewond of verminkt wordt, blijft zijn huur behouden, is gerechtigd tot oppassing en genezing en in geval van verminking tot schadeloosstelling op zoodanigen voet en op zoodanige wijze, als de rechter in geval van verschil, zal oordeelen te behooren », en 440 sub 4 en 5, luidende :

4. « Indien het schip vóór het begin der reis van eigenaar verandert » en

6. « Indien de schipper vóór het begin der reis sterft of door de eigenaars of door den boekhouder wordt afgedankt », en verder alles te zullen in acht nemen wat bij de andere wetten is voorgeschreven.

Wijders verklaren de ondergeteekenden, ter andere zijde, zich te verbinden om geschonden Haring en gevangen Makreel aan de Reederij uit te leveren en om zoolang de Beug- en Haringvisscherij te zullen uitoefenen, als door den Reeder zal worden bepaald.

Bij de Beugvisscherij bedraagt de gage voor de matrozen 2 1/2 p. c., voor de lageren in rang naar evenredigheid, terwijl voor voering aan de bemanning drie ongehoogde ton visch, na aftrek der waarde van de ton, zal worden uitbetaald.

Art. 12. — Wie in strijd handelt met Art. 1 of zijn verhuurden dienst weigert verbeurt eene boete, gelijkstaande met de helft van het hem over de betrokken reis toekomende, boven en behalve volledige schadevergoeding aan de Reederij, zoo daartoe termen te vinden zijn.

Art. 13. — Wijders is nog overeengekomen en bepaald, dat alle geschillen over het recht verstand der omschreven voorwaarden en de uitlegging dezer overeenkomst, door scheidsmannen, overeenkomstig de Wet te benoemen, zal worden uitgemaakt en beslist, waaraan partijen zich alsdan zullen moeten onderwerpen en waardoor alzoo afstand wordt gedaan van de bepalingen van Art. 8 dezer overeenkomst.

Art. 14. — Het aandeel der bemanning bij de Haringvisscherij bedraagt 2 p. c. der netto besomming, na aftrek der waarde van de gebruikte tonnen.

Art. 15. — Onderteekenaren verklaren hunne reederij te machtigen tot inhouding van 1 p. c. van hunne verdienste, ten behoeve van het Visschers Weduwen- en Weezenfonds alhier.

Art. 16. — Buiten de in Art. 12 genoemde boete verbeurt elke schepeling door wiens toedoen het vertrek van het schip wordt opgehouden, eene boete van *f* 25 — die hem van zijne gage zal worden gekort.

Art. 17. — Indien door omstandigheden een lid der bemanning ontbreekt, heeft de reeder het recht ook met een man minder de reis te doen ondernemen, terwijl alsdan de overschietende gage door de overigen naar rang zal worden verdeeld.

Art. 18. — Bij de haringvisscherij geniet de equipage de helft van de kabeljauw, koolvisch en makreel.

Art. 19. — Bij vervanging van den schipper blijven de schepelingen verbonden jegens diegeen, die hem vervangt.

REEDERIJ

Directeur

DE HEER

Aldus overeengekomen te VLAARDINGEN, den 190

Scheepsbangen.	Handteekening.	Ouderdom.	Woonplaats.	Weekgagien.	Datum van Aanmonstering.
Schipper.					
Stuurmansmaat.					
Matroos.					
Idem.					
Idem.					
Idem.					
Idem.					
Idem.					
Idem					

WATERSCHOUTS-AMBT TE IJMUIDEN

Gemeente Velsen

MONSTERROL

Ten overstaan van ons, Waterschout, te IJmuiden, gemeente Velsen, verklaart de ondergeteekende

schipper ter haringvisscherij ter eenerzijde, als zoodanig gehuurd te hebben, de medeondergeteekenden, wier betrekking, namen, ouderdom, geboorte of woonplaats, zoomede het bedrag der ieder toegekende gage of belooning in dezen Monsterrol worden vermeld, ten andere zijde, die alle verklaren in hunne voormelde betrekking zich verhuurd te hebben aan den ondergeteekende ter eener zijde of diens opvolger om met het Nederlandsche _____vaartuig _____ thans liggende, te _____ zoovele reizen ter haringvisscherij in de Noordzee te zullen doen als door gemeld schip in het loopend jaar 19 , zullen worden ondernomen en zulks op de volgende voorwaarden:

Artikel één. — Een ieder zal op den tijd door den schipper bepaald aan boord moeten komen, voorzien van al hetgeen hij voor de reis noodig heeft. Niemand zal zonder diens verlof van boord mogen gaan noch buiten boord mogen vernachten.

Niemand zal zijn goed weder aan boord mogen brengen, zonder voorkennis van den schipper of diens plaatsvervanger.

Art. 2. — Het verblijf van de schepelingen zal zijn in het volkslogies, zooals dat thans aan boord is ingericht en hunne ligging in de daar bestaande vaste kooien. Eene betamelijke behandeling wordt aan de schepelingen door den schipper verzekerd.

Art. 3. — Een ieder zal zich tevreden moeten houden met het gewone rantsoen, zooals op de schepen ter vischvangst uitgerust wordende gebruikelijk is, zonder meer te vorderen.

Art 4. — Elke schepeling is verplicht de bevelen van den schipper, stuurmansmaat of die na hem het bewind op het schip zullen voeren, in alles gehoorzaam te

zijn, geen samenspanningen of oneenigheid te beramen, geene vechtpartijen, dronkenschap of andere buitensporigheden te plegen en zich in alles te gedragen gelijk aan getrouw scheepsvolk betaamt.

Art. 5. — Niemand zal contrabande, noch koopmansgoederen aan boord mogen nemen op verbeurte van het goed, terwijl alle schade hieruit of uit sluikhandel voortspruitende op hem zal worden verhaald en in elk geval al de verdiende gage verbeurd zijn.

De schipper heeft ten allen tijde het recht om inspectie te houden over de goederen van de equipage en verboden of schadelijke goederen onder zijne bewaring te nemen.

Art. 6. — Wanneer, in zee zijnde, mocht ontdekt worden, dat eenig schepeling niet bekwaam is voor zijne betrekking, waarvoor hij zich als bekwaam heeft verhuurd, zal de schipper hem zoodanige kwaliteit en gage kunnen toekennen, als hij voegzaam zal oordeelen en wijders na iedere volbrachte reis gerechtigd te zijn denzelve af te danken.

Alle schepelingen, die zich als bevaren aangeven, zijn uit dien hoofde aansprakelijk voor alle schade door hun onkunde ontstaan, voorts moeten allen genoegen nemen in den rang dien de schipper hen ter haringvisscherij zal aanwijzen.

Art. 7. — Onverminderd het bepaalde bij artikelen 23 en 24 der wet van den 7 Mei 1856 *(Staatsblad n° 32)* vermogen geene schepelingen onder eenig voorwendsel hoegenaamd den schipper of het schip voor den afloop der laatste haringreis met procedures van welken aard ook aanvallen of belemmeren op verbeurte van hunne volle gage

Art. 8. — Een deserteur verbeurt, onverminderd de straf bij de wet bepaald, al zijne verdiende gage, en wordt ingevolge het Wetboek van Koophandel bij inroeping van de sterke hand, tot zijnen verhuurden dienst genoodzaakt.

Art. 9. — Behalve het bij deze acte bepaalde, verbinden de onderteekenaars zich tot nakoming van al hetgeen bij het Wetboek van Koophandel vermeld staat, en verder alles te zullen in acht nemen wat bij andere wetten is voorgeschreven.

Wijders verklaren de ondergeteekenden ter andere zijde zich te verbinden om geschonden haring aan de reederij uit te leveren en om zoolang de haringvisscherij te zullen uitoefenen als door den Reeder zal worden bepaald.

Art. 10. — Onderteekenaren machtigen de reederij tot inhouding van één ten honderd van hunne verdiende gage ten behoeve van de ongevallen verzekering.

De equipage ontvangt als gage gedurende de haringvisscherij elk zooveel procent van de netto besomming als achter hunne namen is vermeld, met dien verstande dat de equipage gezamelijk 25 procent ontvangt.

Onder netto besomming wordt verstaan de opbrengst der gevangen haring, na aftrek van 2 procent voor koopmanskorting, reisgeld, sleeploon, stuurmansgeld, kok en klimmers en losloon.

De stuurman geniet f. 40 per jaar, de klimmers, f. 1.50, per reis en de kok 30 cent per week boven hun gewoon loon.

Per reis per equipage vier, ook wel vijf kantjes steur- of pekelharing, waarvan de verdeeling op het erf van den reeder moet geschieden.

Van de gevangen zoutevisch en makreel geniet zij 50 procent na aftrek van f. 2 voor zout en ton; dit vischgeld te verdeelen door den schipper aan degenen, die het verdienen en te ontvangen bij de totale afrekening.

Art. 11. — Voor het klaarmaken van het schip voor de haringvisscherij geniet de bemanning f

Aldus overeengekomen en aangenomen ter dagteekening achter de namen der schepelingen vermeld.

De Reeder, *De Schipper,*

SCHEEPS-RANGEN.	HANDTEEKENINGEN.	OUDERDOM.	WOON-PLAATS.	DATA VAN AAN-MONSTERING	GAGES.	
					TRAWL.	HARING.
Schipper.						
Schippers-maat.						
Kok.						
Matroos.						

In kennisse van ons Waterschout voornoemd.

ANNEXE N° XVI

Statistique des opérations
des Caisses de prévoyance et de secours de pêcheurs
de 1903 à 1912

La situation de la Caisse de prévoyance des marins-pêcheurs d'Ostende (1903-1912).

ANNÉES.	Revenus ordinaires.	Dépenses ordinaires		Solde		Recettes extraordinaires		Situation du fonds de réserve.
		Montant des pensions.	Frais de bureau.	Créditeur.	Débiteur.	Intérêts acquis.	Dons.	
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1903	48,231.29	50,422.00	818.38	10,094.28	»	4,908.58	»	183,318.33
1904	45,610.06	51,472.00	815.00	»	1,371.41	5,057.53	48.00	180,978.92
1905	47,539.28	51,171.00	831.00	561.55	»	5,024.27	»	176,975.47
1906	48,908.87	53,072.50	813.00	68.61	»	5,050.74	5 00	174,919.58
1907	52,813.79	53,277.00	966.00	3,727.22	»	5.121.73	34.70	171,184.30
1908	50,562.49	55,579.00	820.50	»	732.93	5,094.08	10.00	168,551.50
1909	50,643.64	56,232.50	834.50	»	1,186.31	5,161.31	75.14	165,458.94
1910	53,995.75	56,164.00	824.75	6,835.33	»	5,142.53	4,705.80	168,344.27
1911	58,046.89	56,806.00	808.00	6,111.80	»	5,135.49	294.00	171,683.57
1912	59,992.91	58,628.50	813.25	6,093.68	»	5,251.79	290.73	158,513.25

Opérations de la Caisse de prévoyance et de secours des pêcheurs d'Ostende de 1903 à 1912.

SECOURUS.	1903		1904		1905		1906		1907		1908		1909		1910		1911		1912	
	Montant des indemnités.	Nombre de bénéficiaires.	Montant des indemnités.	Nombre de bénéficiaires.	Montant des indemnités.	Nombre de bénéficiaires.	Montant des indemnités.	Nombre de bénéficiaires.	Montant des indemnités.	Nombre de bénéficiaires.	Montant des indemnités.	Nombre de bénéficiaires.	Montant des indemnités.	Nombre de bénéficiaires.	Montant des indemnités.	Nombre de bénéficiaires.	Montant des indemnités.	Nombre de bénéficiaires.	Montant des indemnités.	Nombre de bénéficiaires.
	fr.		fr.		fr.		fr.		fr.		fr.		fr.		fr.		fr.		fr.	
I. Veuves de pêcheurs qui ont péri en mer ou qui n'ont pas navigué jusqu'à l'âge de 60 ans	—	119	—	114	—	116	—	121	—	118	—	109	—	103	—	98	—	106	—	105
Leurs enfants mineurs	14494.00	80	14366.00	70	14280.00	65	[illegible]94.00	62	14284.00	58	13660.00	54	12720.00	38	11994.00	30	12072.00	48	12982.00	43
II. Veuves de pêcheurs décédés à terre et n'ayant pas navigué jusqu'à l'âge de 60 ans (âgées de plus de 60 ans)	8099.00	104	8437.00	104	8512.00	109	[illegible]38.00	106	8584.00	112	8617.00	?	8674.00	106	9009.00	112	8806.00	112	8633.00	110
III Veuves de pêcheurs décédés à terre et n'ayant pas navigué jusqu'à l'âge de 60 ans (âgées de moins de 60 ans)	3338.00	52	3117.00	50	3287.00	18	[illegible]82.00	45	3014.00	45	3148.00	41	3322.00	46	3571.00	48	3919.00	50	3710.00	53
Leurs enfants mineurs	—	36	—	36	—	33	—	32	—	49	—	41	—	43	—	47	—	41	—	37
IV. Anciens pêcheurs ayant navigué jusqu'à l'âge de 60 ans	—	42	—	43	—	46	—	48	—	50	—	49	—	49	—	49	—	55	—	52
Leurs femmes âgées de 60 ans	7895.00	15	7895.00	18	8415.00	20	[illegible]20.00	22	9205.00	20	9803.00	17	9780.00	17	9965.00	21	10815.00	27	10973.00	25
V. Anciens pêcheurs n'ayant pas navigué jusqu'à l'âge de 60 ans	—	98	—	103	—	105	—	105	—	112	—	115	—	120	—	120	—	124	—	126
Leurs femmes âgées de 60 ans	10991.00	56	12395.00	60	11459.00	63	[illegible]29.00	63	12459.00	66	12853.00	69	13394.00	75	13375.00	72	13436.00	63	14665.00	68
VI. Pêcheurs victimes d'un accident professionnel	—	118	—	99	—	134	—	106	—	98	—	111	—	113	—	139	—	111	—	111
Leurs femmes	—	90	—	77	—	95	—	86	—	81	—	84	—	75	—	106	—	92	—	87
Leurs enfants mineurs	3308.00	154	3140.00	143	3336.00	195	[illegible]04.50	148	3677.00	151	3410.00	184	6169.50	187	6140.50	228	5351.00	206	3512.00	182
VII. Pêcheurs malades	—	56	—	53	—	47	—	58	—	56	—	49	—	57	—	53	—	53	—	56
Leurs femmes	—	42	—	39	—	35	—	40	—	45	—	35	—	41	—	37	—	35	—	43
Leurs enfants mineurs	2082.00	92	1758.00	96	1592.00	74	[illegible]33.00	98	1770.00	84	1816.00	64	1998.00	83	1844.50	64	2183.00	63	1918.50	59
VIII. Parents de pêcheurs célibataires.	60.00	1	135.00	3	180.00	3	[illegible]80.00	3	120.00	2	65.00	2	60.00	2	60.00	1	60.00	1	60.00	1
IX. Autres (bandages herniaires)	175.00	16	233.00	23	141.00	10	[illegible]02.00	9	164.00	15	205.00	15	115.00	10	207.00	18	164.00	15	175.00	14
	50442.00	1171	51472.00	1131	52002.00	1148	[illegible]072.50	2153	53277.00	1162	55579.00	1079	56232.50	1166	56164.00	1243	56806.00	1200	58628.50	1174

La Caisse de secours des victimes d'accidents de mer, à Ostende
(1903-1912).

ANNÉES.	Recettes, y compris l'excédent disponible de l'exercice précédent.	Montant des secours, y compris les menues dépenses.	Encaisse au 31 décembre.
	Fr.	Fr.	Fr.
1903	19,257.05	3,701.19	15,555.86
1904	18,911.00	2,246.60	16,664.75
1905	20,299.74	2,337.44	17,962.30
1906	36,974.07	3,669.66	33,304.51
1907	42,573.52	4,735.71	37,837.81
1908	43,466.36	3,998.01	38,468.35
1909	46,008.26	5,457.84	40,550.42
1910	47,247.46	4,771.43	42,476.03
1911	47,430.96	4,736.11	42,694.85
1912	45,602.51	5,543.62	40,058.89

La Caisse de prévoyance et de secours des marins-pêcheurs de Nieuport
(1903-1912).

Années.	Nombre d'affiliés.	REVENUS.			PENSIONS ET INDEMNITÉS.									Encaisse.
		Cotisations des membres.	Autres recettes (intérêts, recettes extraordinaires).	Total.	A des veuves de pêcheurs et à leurs enfants âgés de moins de 14 ans.			A des parents de pêcheurs décédés.		A des pêcheurs âgés, malades ou blessés.		TOTAL GÉNÉRAL.		
					Nombre de veuves.	Nombre d'enfants.	Montant des secours.	Nombre.	Montant des secours.	Nombre.	Total des secours.	Des secours.	Des secours accordés.	
		fr.	fr.	fr.			fr.		fr.		fr.		fr.	
1903	8	96.00	1180 00	1276.00	7	»	315 00	2	90 00	12	837 00	21	1242.00	»
1904	8	96.00	1180.00	1276.00	7	»	315.00	2	90.00	11	841 50	20	1246 50	»
1905	9	108.00	1180.00	1288.00	7	»	275 00	2	85 00	13	909.00	22	1269.00	»
1906	9	108.00	1180.00	1288 00	6	»	242.00	1	90.00	15	934.00	22	1266 50	»
1907	9	108.00	1180.00	1288.00	5	»	225.00	1	15 00	13	988.00	19	1228.00	»
1908	9	108.00	1180.00	1288.00	5	»	225.00	»	»	15	1035.00	20	1260.00	»
1909	9	108.00	1180.00	1288.00	5	»	225.00	»	»	14	948.00	19	1173 00	»
1910	23	269 00	1180.00	1449.00	5	»	225.00	»	»	14	858.00	19	1083 00	»
1911	26	306.00	1180 00	1486.00	5	»	225 00	»	»	16	756.00	21	981.00	»
1912	23	276.00	1180.00	1456.00	5	»	225.00	»	»	11	606.00	16	831 00	»

La Caisse de prévoyance et de secours des marins-pêcheurs de La Panne (1903-1912).

ANNÉES.	NOMBRE D'AFFILIÉS.	REVENUS.			PENSIONS SECOURS.									ENCAISSE (1).
					A des veuves de pêcheurs et à leurs enfants âgés de moins de 14 ans.			A des vieux pêcheurs.		A des pêcheurs malades ou blessés.		TOTAL GÉNÉRAL.		
		Produit des cotisations et subsides.	Autres recettes (intérêts, recettes extraordinaires).	TOTAL.	Nombre de veuves	Nombre d'enfants.	Montant des secours.	NOMBRE.	Total des secours.	NOMBRE.	Total des secours.	Des secourus.	Des secours.	
		fr.	fr.	fr.			fr.		fr.		fr.		fr.	
1903	96	2369.00	329.00	2698.00	27	9	810.00	20	810.20	20	314.50	76	1934.70	29.93
1904	96	2647.00	341.00	2988.00	27	9	855.00	23	988.21	21	377.50	80	2220.71	34.93
1905	91	2341.00	378.00	2719.00	28	8	828.00	22	891.22	22	412.00	80	2131.22	3.68
1906	88	2335.00	431.34	2766 34	28	8	809.60	23	916.20	27	471.00	86	2196.80	8.32
1907	92	2361.00	396.00	2757.00	27	7	792.00	24	938.00	20	372.00	78	2122 00	1.88
1908	90	2333.00	421.92	2754.92	26	6	756.00	25	994.50	18	584.00	75	2334.50	4.30
1909	87	2318.00	429.15	2747.15	28	8	828.00	24	962.50	21	527.00	81	2317.50	24.35
1910	89	2331.00	445.58	2776.58	27	7	880.00	25	1175.00	28	572 00	87	2627 00	61.93
1911	85	2311.00	632.98	2943.98	26	7	935.00	26	1287 00	22	663.50	81	2885.50	105.28
1912	84	2309.00	558.74	2867.74	23	4	803.00	27	1342.00	21	405.00	75	2562.40	305.34

(1) Jusqu'en 1909, les excédents ont été placés en titres de rente belge ; le capital s'élè actuellement à 14.000 francs.

Les opérations de la Caisse de Secours des marins-pêcheurs de Heyst s/m (1903-1912).

ANNÉES.	NOMBRE DE PENSIONS PAYÉES									TOTAL GÉNÉRAL DES PENSIONS.	SOMME PAYÉE.
	Veuves de pêcheurs.	Orphelins de pêcheurs de moins de 14 ans.	Parents de pêcheurs péris en mer.	Veuves de pêcheurs péris en mer.	Anciens pêcheurs âgés de plus de 65 ans.	Veuves d'anciens pêcheurs âgés de plus de 65 ans.	Pêcheurs malades ou blessés.	Leurs femmes.	Leurs enfants de moins de 14 ans.		
											FR.
1903	16	2	4	2	18	13	4	3	3	65	1,724
1904	18	4	4	3	17	13	4	3	4	70	1,704
1905	19	4	4	3	17	12	4	3	3	69	1,768
1906	17	4	4	3	17	12	4	3	3	67	1,776
1907	20	10	4	5	15	12	4	3	2	75	1,776
1908	20	12	4	5	14	12	4	3	2	76	1,776
1909	19	10	5	4	16	13	5	3	2	77	1,776
1910	19	6	5	4	16	12	5	4	3	74	1,776
1911	18	2	4	3	17	12	5	4	2	67	1,776
1912	19	2	4	3	14	14	5	4	1	66	1,776