

307P

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

Vijfde Jaarverslag
DER
COMMISSIE
VOOR
ZEEVISSCHERIJ

1921

Prijs 8,00 Fr.



BRUGGE
DRUK. VERBEKE-LOYS
8, Wulfhagestraat, 8
1922.



INLEIDING

Het vijfde jaarverslag der Commissie voor Zeevisserij van West-Vlaanderen verschijnt met denzelfden omvang als vroeger.

Wij herhalen ten opzichte van alle medewerkers, openbare besturen, zeecommissarissen, beampten en bijzonderen onze beste dankbetuiging voor de gewaardeerde medewerking, die zij eens te meer verleend hebben.

Tot ons leedwezen, hadden wij de zeevisserijstatistiek voor 1921 van het Bestuur van Landbouw en Visserij van Engeland, en de statistieken sedert 1916 van het Visscherijbureau van het Fransch Ministerie van Zeewezen, op het oogenblik van het ter pers gaan, nog niet ontvangen. Zoo mogelijk, zullen zij in de volgende uitgave besproken worden.

Lijst der Commissieleden

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

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

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

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

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

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

Alb. Liebaert, nijveraar, te Kortrijk.

M. Gueûns, schepen der stad Brugge.

L. Demaecker, reeder, schepen te Blankenberghe.

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

E. d'Arripe, burgemeester te De Panne.

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

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

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

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

VERSLAG

I. — De visscherijondernemingen en vaartuigen.

Spijts de economische gedruktheid, de aanhoudende hitte gedurende den zomer en het stormweder in het begin van den winter van 1921, wier invloed op het zeevisscherijbedrijf alles behalve gunstig was, heeft de heropbeuring dier nijverheid, in het voorgaande verslag reeds aangetoond, stand gehouden.

Het aantal ondernemingen van visscherij met zeilsloepen is toegenomen, nagenoeg in dezelfde maat als in 1920; het is geklommen van 231 tot 238. Deze aangifte gaat gepaard met een andere, weliswaar van plaatselijk belang, maar niettemin merkwaardig, namelijk de duidelijke verschuiving der bedrijfskrachten van het Westen naar het Oosten der kust. Dit is ongetwijfeld het gevolg van den toestand waarin de westkust van België en de haveninrichtingen van Nieuipoort verkeerd hebben, uit oorzaak van de verwoestingen door den oorlog teweeggebracht en van den heropbouw thans nog in gang. Die toestand maakt alle handelsherneming voorloopig, zoo niet onmogelijk, dan toch zeer lastig.

Aan de haven van Oostende, bedrijfscentrum der Belgische zeevisscherij, is het gewichtigste aandeel in die verplaatsing te beurt gevallen: het aantal ondernemingen klon immers van 78 tot 102, dus nagenoeg met een vierde.

Te Blankenberghe, zijn de schommelingen in de algemeene samenstelling der reederijen uitgelopen op een vermeerdering van 3 ondernemingen (23 tegen 20 in 1920). De Panne en Coxyde zagen de vrucht der voortvarendheid, die zij weleer op zeegebied aan den dag legden, wederzijds zinken van 5 op 3, en van 57 op 28 ondernemingen. Kort voor den oorlog bezat De Panne 86 kleine reederijen. De zwenking naar het Oosten gebeurde voornamelijk ten nadeele dier gemeente, ten gevolge van de verhuizing der sloepreederen naar Oostende. Heyst, Nieu-

poort en Oostduinkerke hebben wederzijds een geringe uitbreiding van 2, 2 en 3 ondernemingen te boeken. Na Oostende, heeft Zeebrugge het aanzienlijkste deel in den vooruitgang. In deze haven, klom het aantal visscherijbedrijven van 8 in 1920 tot 14 in 1921.

Het totaal van 238 ondernemingen beteekent een vooruitgang van 3 t. h. op de vaststellingen in 1920 gedaan, terwijl de aanwas van het aantal gedekte zeilvaartuigen met 9 t. h. gcstegen is (van 287 tot 313). De vergelijking dier bedragen levert een kenteeken van levenskrachtigheid der gansche vloot op. Nochtans, heeft de samenspanning der kapitalen haren invloed op het gebied van het kleinbedrijf gehandhaafd, daar te Blankenberghe en te Heyst, het aantal handelsvennootschappen met drie vermeerderd en te Oostende onveranderd gebleven is, alhoewel het aantal uitgebate zeilvaartuigen er met 4 gedaald zij. Het totaal der ondernemingen ahangende van eene handelsvennootschap, is sedert het voorgaande verslag gestegen van 9 tot 12 en hun aantal vaartuigen van 26 tot 28. De haven van Blankenberghe is de voornamc zetelplaats van deze bedrijfsontwikkeling, voornamelijk ontstaan uit hoofde van de hooge kosten van inrichting en uitbating.

Op het gebied der visscherij met stoomvaartuigen is dezelfde invloed overwegend; de gansche vermeerdering van 6 eenheden gaat immers gepaard met het ontstaan van twee nieuwe maatschappijen.

De vloot der gedekte zeilvaartuigen klom dus van 287 tot 313 vaartuigen, of met 9 t. h. Dit laatste cijfer wijst op eene geringe vertraging in verband met het jaar 1920, toen men 10 t. h. vaststelde. Wij blijven steeds 112 eenheden beneden de getalsterkte in 1913, wat op een reeds klein bezit als een aanzienlijk tekort mag beschouwd worden. Zooals op reederijgebied, zijn het de havens van Blankenberghe, Oostende en Zeebrugge wien bijna de gansche aanwinst toekomt. Blankenberghe heeft 16 vaartuigen, Oostende 29, en Zeebrugge 6 vaartuigen bijgewonnen.

De uitbreiding der Blankenbergsche zeevisscherij gebeurde ten zeer grooten deele in de reeksen vaartuigen van 20 tot 25 en van 25 tot 40 ton. Te Oostende, kwam zij nagenoeg geheel en al de vaartuigsoorten van 15 tot 25 ton en van 25 tot 50 ton ten goede. Te Zeebrugge, geschiedde zij ook door middel van schepen van het zwaarste plaatselijk model. De volledige toeneming mag bijgevolg als een wezenlijken aangroei der vangkracht der zeilvloot aanzien worden.

De zeer kleine visscherij met opene of half gedekte sloepen heeft stand gehouden daaromtrent in de voorwaarden voorheen vermeld. Het aantal ondernemingen is sedert 1920 gedaald van 263 op 257, maar de onteigening der uitbaters schijnt niet aan te houden, daar 214 opvarenden, (tegen 207 in 1920) eigenaar van hun schip zijn, en de gebezigde arbeidskrachten met ruim een dertigtal manschappen aangegroeid zijn (471 tegen 437 in 1920). Deze visscherijtak overtreft nog steeds in belangrijkheid wat hij in 1913 aangewonnen had (186 vaartuigen). Dit kan alleen uitgelegd worden door de geldelijke moeilijkheden die eene uitrusting op grootere schaal te weeg brengt.

Op de 313 gedekte zeilvaartuigen zijn er 119 of 38 t. h. uitleitelijk met zeil, 174 of 55,5 t. h. zijn voorzien van een donkey en 20 of 6,5 t. h. van een hulpmotor. Die verhoudingen zijn feitelijk dezelfde als in 1920 en doen besluiten dat er voor het oogenblik geen buitengewone strekking in het opzicht van de technische inrichting der zeilvisscherij waar te nemen is. De hulpmotor heeft zijn intrede gedaan in de haven van Nieuipoort, waar thans twee vaartuigen ermee uitgerust zijn; het aantal motorsloepen is te Blankenberghe van 4 tot 6 geklommen.

Zeebrugge en Blankenberghe zijn de voornaamste aanlegplaatsen der motorsloepen. Merken zooals Brons, Deutz, Drott, Munktells, Kromhout, die ruwe steenolie verbranden, zijn er in gebruik.

Als bezwaren wordt tegen het gebruik van hulpmotoren ingebracht, dat behalve in tijden van windloosheid, de vangst der sloepen ervan voorzien niet aanzienlijker is dan die der zeilvaartuigen, alhoewel de uitbatingskosten meer bedragen. De visschers immers zouden veelal een onbezonnen gebruik van het tuig maken, wat de uitbatingskosten van den reeder vermeerdert. Een ander nadeel volgt hieruit dat de motoren somtijds ingebouwd worden in oude vaartuigen of in vaartuigen niet sterk genoeg om te weerstaan aan de trillingen door de machine teweeggebracht; dit laatste moet gedreven worden door de visschers zelve, en die hebben veelal de bevoegdheid en de ondervinding niet welke een dergelijke arbeid vereischt; dit geeft aanleiding tot machienbreuken en herstellingskosten.

Anderzijds zijn de meest ervaren uitbaters van motorsloepen over de bekomen uitslagen tevreden. Deze sloepen geven heel en al voldoening en hunne opbrengst is merkkelijk meerder dan

die der zeilsloepen, voornamelijk in den zomer als de windloosheid de zeevaart met zeilvaartuigen dikwijls onmogelijk maakt.

De motorsloep kan met den ottertrawl, die vangkrachtiger is dan de boomtrawl, visschen wat de gewone sloep niet kan. Zij kan de vangst versch aan wal voeren, zonder het behulp van den sleepdienst in de havengeul te moeten inroepen. Dit laatste is een besparing van onkosten en het eerste is van belang in warm weder en in de havens waar de hotelnijverheid uitbreiding genomen heeft.

De behandeling der motoren wordt tot nu toe gedaan door visschers, niet voorzien van een diploma van motordrijver. Dit baarde geen moeilijkheden, de avarij was zeldzaam, want de manschappen winnen langzamerhand de vereischte kennis en ondervinding.

Te Oostende, worden de merken, Dion-Bouton, Leria, Dann en Grei aangetroffen. In twee gevallen wordt de motor tevens als stuwkracht en als drijfkracht voor de netspil gebezigd, in een enkel geval als stuwkracht in de zegenvisscherij. Vier reeders hebben aan den motor verzaakt of hun inzicht te kennen gegeven eraan te verzaken; een enkele is over de uitslagen zeer voldaan.

De Visscherij in de Westerschelde is ook gedurende het verslagjaar op het standpunt gebleven, waar wij ze in 1920 gelaten hebben. Twee open en 15 halfgedekte schuiten, met eene gezamenlijke tonnemaat van 1486 t. werden op dit gebied geboekt, ingevolge de overeenkomst van 's Gravenhage (verklaring van 27 Februari 1890).

De platbodems der Heystsche visscherij vallen langzamerhand uit de vaart en worden niet vervangen door vaartuigen van hetzelfde model. In 1921, viel hun getal van 35 op 32.

Sedert den oorlog, blijft de Belgische zeevisscherij zich uitsluitelijk toeleggen op de vangst van versche visch of van garnalen met de kor en op de sprotvisscherij met het stroopnet. Ondertusschen wordt de visscherij op versche visch door de gansche zeilvloot krachtadiger bedreven dan voor den oorlog, aangezien in weerwil van eene geringere vloot stoom- of zeilschepen, de tabel IX uitwijst dat een evengroot getal vaartuigen, in 1913 en 1921, te versche uitvaarden. Dit is voornamelijk hieraan toe te wijten dat de kleine gedekte zeilsloepen zich thans meer dan voorheen op de eigenlijke vischvangst en min op de garnaalvangst toeleggen. De aanzienlijke uitbreiding, sedert den oorlog van opene of halfgedekte bodems, heeft voor

gevolg dat ook de garnaalvisserij niettemin den omvang dien zij in 1914 bereikt had hernomen heeft.

De wintervisserij op sprut is daarentegen aanzienlijk gedaald. Zij werd slechts beoefend door 238 kleine vaartuigen en booten, (tegen 312 in 1920 en 394 in 1913). Die daling is hoofdzakelijk toe te wijten aan de slechte uitkomsten van dien bedrijfstak. Wij komen op dit punt in de bespreking van den handelstoestand terug.

Er blijft nog de ontwikkeling der zeevisserijvloot in het opzicht van de tonnemaat der vaartuigen te toetsen. De tonnemaat der gedekte zeilsloepen is in het verslagjaar geklommen van 4710 T. tot 5368 T., dit is met 14 t. h. In het voorgaande jaar, bedroeg de aangroei 20 t. h. Er valt dus hier ook eene vertraging waar te nemen, al houdt dit bedrag van 14 t. h. nog steeds geen pas met dit voor de meerdere getalsterkte (9 t. h.) der gedekte zeilvaartuigen opgegeven. Daaruit blijkt dat de omzetting der vaartuigen in grootere eenheden geleidelijk haren gang gaat. Ondertusschen blijven wij nog een duizendtal scheepstonnen beneden het gehalte voor 1913 geboekt.

De omzetting waarvan zooeven spraak wordt nog beter gekenschetst door de aanduiding der gemiddelde tonnemaat per aanleg haven, zooals zij in de hiernavolgende tabel vervat is. De strekking sedert 1919 waargenomen valt er in het oog. Alleen De Panne, uit oorzaak der omstandigheden hooger aangehaald, is er een tekort op te merken. Overal elders is de gemiddelde tonnemaat in gestadige stijging.

AANLEGHAVENS.	GEMIDDELDE TONNEMAAT		
	1919	1920	1921
Blankenberghe	13.1	15.3	18.3
Coxyde	10.3	12	12.6
De Panne	17.3	19.7	15
Heyst.	9.6	10.5	13.2
Nieupoort	14.2	17	19
Oostduinkerke	7.5	7.5	9.4
Oostende	17.9	19.3	21.5
Zeebrugge	9.7	9.5	10

Dit blijkt nog op eene andere manier uit de statistiek der tonnemaat. De volgende tabel doet uitschijnen dat de kleine soorten, tot 20 scheepstonnen medebegrepen, bestendig ten opzichte van de gezamenlijke vloot in sterkte verliezen, terwijl de grootere soorten, van 20 tonnen af tot en met 50 tonnen, alle in betrekkelijke sterkte toenemen. Dit is bijzonderlijk zoo, wat de middelmatige vaartuigen van 20 tot 30 T. aangaat, waarvan het ten honderd van 10,5 tot 14 t. h. gerezen is.

INDEELING DER SLOEPEN	AANTAL VAARTUIGEN					
	1919	t. h.	1920	t. h.	1921	t. h.
min dan 5 ton	8	3	7	2.4	7	2.2
van 5 tot 8	60	23	49	17	44	14
— 8 — 10	38	15	42	14.6	46	14.6
— 10 — 15	61	23	74	25.8	71	22.7
— 15 — 20	31	12	30	10.5	44	14
— 20 — 30	13	5	17	6.8	22	7
— 30 — 40	49	19	68	23.7	76	24.2
— 40 — 50	—	—	—	—	3	1
— 50 — 60	—	—	—	—	—	—
— 60 — 70	—	—	—	—	—	—
— 70 — 80	—	—	—	—	—	—

De uitbreiding der stoomtreilersvloot is evenzeer gekenschetst door het aantal bijgekomen schepen, als door de stijging der gezamenlijke tonnemaat. Deze laatste is van 2319 tot 2736 T. gestegen; dit is met 18 t. h. of 2 t. h., min dan de vermeerdering in 1920 geboekt. Zooals toen, zijn het nog steeds de vaartuigen van middelmatige grootte die de voorkeur der readers blijven genieten, aangezien de bijgewonnen eenheden alleen van de klassen van 60 tot 80 ton deel uitmaken. De uitbreiding der stoomtreilersvloot, spijs de moeilijkheden waarmede zij te kampen heeft, uit hoofde der haveninrichtingen en der uitbatingskosten, is een verschijnsel dat voor den ondernemingszin pleit, die op zeevischerijgebied heerscht.

TABEL I

INDEELING DER GEDEKTE ZEILSLOEPEN INGEVOLGE DE

AANLEGHAVEN.	Aantal ondernemingen.	Aantal vaartuigen.	Totale tonmaat.	GETAL											
				min dan 5 ton.			van 5 tot 8 ton.			van 8 tot 10 ton			van 10 tot 15 ton.		
				Zeil alleen.	Met donkey.	Met hulpmotor.	Totaal.	Zeil alleen.	Met donkey.	Met hulpmotor.	Totaal.	Zeil alleen.	Met donkey.	Met hulpmotor.	Totaal.
Blankenberghe.	23	52	950	—	—	1	1	5	1	1	7	4	1	3	8
Coxyde.	3	3	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1
De Panne.	26	26	331	4	—	—	4	—	4	—	1	1	1	—	7
Heyst.	49	62	649	—	—	—	—	19	—	—	19	12	2	2	16
Nieuipoort.	16	16	309	—	—	—	—	1	1	—	2	—	—	—	—
Oostduinkerke.	5	5	47	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	2
Oostende.	192	131	2814	1	—	1	2	9	1	—	10	11	3	—	14
Zeebrugge.	14	18	180	—	—	—	—	5	—	—	5	1	4	1	3
Totaal 1921	238	313	5368	5	—	2	7	33	4	1	44	32	8	6	46
» 1920	231	287	4710	5	—	2	7	44	3	2	49	31	8	3	42
» 1919	221	260	3336	6	—	2	8	52	6	2	60	27	9	2	33
» 1913	294	425	6351	35	1	—	36	101	8	2	111	37	11	1	49
» 1912	298	422	6104	38	1	—	39	106	9	2	117	34	14	1	49

TABEL II.

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

JAAR	Aantal onder- nemingen.		Totaal tonmaat.	VAARTUIGEN METENDE.						
				van 40 tot 50 ton.	van 50 tot 60 ton.	van 60 tot 70 ton.	van 70 tot 80 ton.	van 80 tot 90 ton.	van 90 tot 100 ton en meer.	
	Aantal	vaartuigen.		min dan 40 ton.						
1912	6	26	2039	—	3	3	4	6	5	5
1913	7	29	2250	—	3	3	6	6	5	6
1919	8	24	1711	—	2	4	9	2	3	4
1920	11	33	2319	—	7	5	10	2	3	6
1921	12	39	2736	—	7	5	14	4	3	6

(1) De haven van Blankenberghe bezit twee stromsloepen met eene totale tonnemaat van 40 22/100 T. wier bemanningen samengesteld zijn uit twee stuurlieden, vier machienisten of stokers, zeven matrozen, en twee jongens dus te zamen 14 man.

Vier Oostendische stoomvaartuigen zijn voorloopig uit de vaart.

TABEL III.

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

AANLEGHAVEN.	Aantal onder- nemingen.	Aantal vaartuigen.	AANTAL VAARTUIGEN TOEBEHOORENDE		AANTAL OPVARENDEN.
			aan een opvarende	aan een nietopvarende	
Blankenberghe. . .	24	24	17	7	48
Coxyde . . .	7	2	2	—	4
De Panne . . .	39	39	35	4	68
Heyst . . .	5	5	4	1	18
Nieuipoort . . .	16	16	14	2	32
Oostduinkerke . . .	6	6	6	—	12
Oostende . . .	159	159	130	29	270
Zeebrugge . . .	6	6	6	—	19
Totaal 1921	257	257	214	43	471
» 1920	263	263	207	41	437
» 1919	273	275	220	55	515
» 1913	176	177	157	20	186
» 1912	172	176	156	20	176

TABEL IV.

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

AANLEGHAVEN.	Aantal ondernemingen.		Aantal vaartuigen.	TOTALE TONMAAT		Zeil alleen.	Zeil en donkey.	Zeil & hulpmotor	Stoom.
	Aantal	ondernemingen.							
Blankenberghe } Stoom.	2	2	2	40		—	—	—	2
Coxyde } Zeil.	23	52	3	950		10	36	6	—
De Panne.	3	3	26	38		2	1	—	—
Heyst.	26	26	62	381		5	21	—	—
Nieuipoort.	49	16	16	649		53	6	3	—
Oostduinkerke.	16	5	5	309		1	13	2	—
Oostende } Stoom	12	39	131	2736		—	—	—	—
Zebrugge } Zeil	102	18	18	2814		30	96	5	39
	14			180		13	1	4	—
Totaal 1921	252	354	8144			119	174	20	41
" 1920	244	322	7069			112	157	18	35
" 1919	285	285	5667			97	147	16	25
" 1913	301	454	8607			206	198	21	29
" 1912	303	447	8143			212	193	16	26

TABEL V.

INDEELING DER GEDEKTE PLATBODEMS INGEVOLGE DE NETTOTONMAAT.

AANLEGHAVEN	AANTAL VAARTUIGEN METENDE						Algemeen Totaal
	min dan 5 ton.	van 5 tot 8 ton.	van 8 tot 10 ton.	van 10 tot 15 ton.	van 15 tot 20 ton.	van 20 tot 25 ton.	
Heyst.	—	17	7	6	2	—	32
Totaal 1921	—	17	7	6	2	—	32
» 1920	—	19	7	7	2	—	35
» 1919	1	32	8	5	2	1	49
» 1913	6	43	6	4	2	—	61
» 1912	6	44	7	5	5	—	64

TABEL VI.

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

AANLEGHAVEN.	Volledig aantal vaartuigen	Volledig personeel	Aantal vaartuigen wier bemanning bevat, de stuurman inbegrepen.												
			1 of 2 man.	3 man.	4 man.	5 man.	6 man.	7 man.	8 man.	9 man.	10 man.	van 11 tot 15 man.	van 15 tot 20 man.	30 man van 20 tot	
Blankenberghe	78	248	24	22	30	—	—	2	—	—	—	—	—	—	
Coxvde.	5	13	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
De Panne	65	155	40	15	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Heyst	67	255	—	17	46	4	—	—	—	—	—	—	—	—	
Nieuport.	32 (1)	85	17	1	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oostduinkerke	11	27	6	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oostende	329 (2)	1172	143	42	62	22	—	—	—	1	—	84	—	—	
Zeebrugge	24	88	—	10	12	2	—	—	—	—	—	—	—	—	
Totaal 1921	611	2048	238	115	172	28	—	2	—	1	—	84	—	—	
„ 1920	587	1881	227	411	158	23	1	1	1	—	—	31	—	—	
„ 1919	559	1741	229	94	142	25	1	1	—	—	—	24	—	1	
„ 1918	631	2075	195	128	217	46	—	3	1	1	11	17	—	1	
„ 1912	629	2048	192	136	200	62	—	2	1	—	3	23	—	—	

(1) Twee zeilsloepen zijn voorloopig afgetuigd.

(2) Vier stoomsloepen, 5 zeilsloepen en 10 opene booten zijn voorloopig afgetuigd.

TABEL VII. ONDERNEMINGEN AFHANGENDE VAN EENE HANDELSVENNOOTSCHAP.

AANLEGHAVEN	AANTAL ONDERNEMINGEN		AANTAL VAARTUIGEN	
	ZEIL	STOOM	ZEIL	STOOM
Blankenberghe	6	1	17	1
Coxyde	—	—	—	—
De Panne	—	—	—	—
Heyst	3	—	5	—
Nieuipoort	—	—	—	—
Oostduinkerke	—	—	—	—
Oostende	3	10	6	32
Zeebrugge	—	—	—	—
Totaal 1921	12	11	27	33
Totaal 1920	9	9	26	27
Totaal 1919	6	5	10	15
Totaal 1913	4	5	11	19

TABEL VIII. BELGISCHE VAARTUIGEN DIE IN 1913 IN DE WESTERSCHELDE GEVISCHT HEBBEN,
 BIJ TOEPASSING DER ARTIKELN 6-11 DER OVEREENKOMST VAN 'S GRAVENHAGE,
 (VERKLARING VAN 27 FEBRUARI 189).

AANLEGPLAATSEN	AANTAL VAARTUIGEN			GEZAMEN- LIJKE TONNEMAAT	AANTAL OPVARENDEN
	OPENE	HALF GEDEKTE	GEDEKTE		
Antwerpen	—	3	—	32	8
Doel	2	—	—	6	3
Kieldrecht	—	2	—	10	5
Rupelmonde	—	—	—	—	—
Bouchaute	—	10	—	100	23
Mariekerke	—	—	—	—	—
TOTAAL 1921.	2	15	—	148	39
» 1920.	1	15	—	123	37
» 1919.	1	26	—	152	69
» 1913.	9	66	—	451	168

TABEL IX. INDEELING DER VAARTUIGEN INGEVOLGE BEDRIJF EN STUWKRACHT.

	Zeecommissariaat van BLANKENBERGHE.				Zeecommissariaat van NIEUPOORT.				Zeecommissariaat van OOSTENDE.				Zeecommissariaat van ZEEBRUGGE.				TOTAAL		
	stoomsloepen		gedekte zeilsloepen		opene of half gedekte vaartuigen		stoomsloepen		gedekte zeilsloepen		opene of half gedekte vaartuigen		stoomsloepen		gedekte zeilsloepen		opene of half gedekte vaartuigen		
			met hulpmotor	zonder hulpmotor					met hulpmotor	zonder hulpmotor			met hulpmotor	zonder hulpmotor					
Korvisserij op versche visch	2	6	86	—	—	—	—	(1)	39	5	126	—	—	—	9	71	11	355	277
Grootharingvisserij met drijfnetten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kleinbalingvisserij met drijfnetten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kleinbalingvisserij met stroopnet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	238	312
Sprotvisserij met stroopnet	—	—	—	—	—	—	12	63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Garnaalvisserij met de kor	—	—	10	20	—	—	12	63	—	2	41	—	—	—	71	41	386	401	—

(1) De stoomsloop O. 130 "Boula Matari" vischt op de Congoleesche kusten. — De stoomsloop O. 100 "Fanny" maakt jacht op zeerobben, zeeleeuwen en ijsbeeren, in de poolzeen.

II. — Het Visscherijpersoneel.

Op enkele eenheden na, is het aantal visschers teruggerezen tot dit peil in het jaar vóór den oorlog vastgesteld (2043 tegen 2077, in 1913), al verschillen de verhoudingen nog merkkelijk van de toen bestaande, ten opzichte der drie verscheidene bedrijfspvormen. Dit werd in de voorgaande verslagen duidelijk gemaakt.

	1919	1920	1921
	Getal visschers		
Visscherij met stoom	317 of 18.5 t. h.	419 of 22.3 t. h.	436 of 21.3 t. h.
Visscherij met ged. vaart.	899 " 51.5 "	1025 " 54.5 "	1136 " 55.6 "
zeil op. vaart.	515 " 30.0 "	437 " 18.5 "	471 " 23.1 "
	1731	1881	2043

Zooals deze opgaven het toelichten, is de toestand sedert het voorgaande jaar weinig veranderd, wat betreft de bemanningen der stoomsloepen en der zeilsloepen. Het in de vaart brengen van nieuwe vaartuigen op de beide gebieden, heeft wat meer gebaat aan het personeel der zeilsloepen dan aan dit der stoomsloepen, aangezien deze laatste, hun bemanningen met 1 t. h., zagen dalen, terwijl de visscherij met gedekte zeilvaartuigen de hare in dezelfde maat vermeerderde.

De tijd zal uitwijzen of dit voor de zeilvloot een begin van terugkeer is naar de vóóroorlogsche toestanden, toen de visschers dezer vaartuigen 75.6 t. h. van het gansche personeel uitmaakten.

De versterking der manschappen der opene vaartuigen schijnt overigens een ander kenteeken te zijn in denzelfden zin. Deze visschers immers groeien in getal aan, alhoewel het aantal hunner vaartuigen vermindert. Dit kan anders niet uitgelegd worden dan door den drang der economische omstandigheden, die ze nopen tot de krachtdadige uitbating van hun werktuig, hoe gering het ook weze.

Innerlijke schommelingen in de samenstelling van het personeel vallen ook op te merken in de visscherij met stoom. De zware tijd die deze laatste heeft doorgemaakt wat de uitbatingkosten betreft, of misschien ook een tekort aan geëigend personeel, had zijn invloed op de samenstelling der arbeidskrachten. Het aantal matrozen aan boord der Oostendschè stoomsloepen daalde immers van 185 op 175, alhoewel de vloot met zes eenheden toenam. Het machinepersoneel en

de scheepsjongens bleven op den stand van het voorgaande jaar. Men heeft de besparing van een matroos per sloep gedaan.

De grootste aanwinst van personeel werd gedaan door de zeilsloepen van 25 tot 50 ton, die met hun aantal van 77 boven het standpunt zijn teruggekeerd tot hetwelk zij in 1913 gedaald waren (73). Dit bevestigt de nieuwe levenskracht dier ondernemingen.

Deze vaartuigsoorten bezigden in het verslagjaar 335 man, 280 in het voorgaande jaar en 334 in 1913.

Het somber punt in den visscherijtoestand is steeds de aanwerving der jonge arbeidskrachten. De aanwinst van 32 gedeekte vaartuigen met stoom of zeil, gaat gepaard met eene aanwinst van slechts 24 jongens min dan 18 jaar oud (167 tegen 143 in 1920). Te Blankenberghe, vaarden slechts een derde der sloepen met een jongen; te De Panne een vijfde; te Oostende wat meer dan de helft der zeilsloepen. Op de Oostendsche stoomsloepen, alsook op de Heystsche en Zeebrugsche zeilsloepen is de monstering van een jongen visscher tamelijk algemeen.

Het is van belang de oorzaken van dien toestand op te sporen. De klachten nopens schaarsheid aan goed visscherijpersoneel zijn immers tamelijk verspreid, en voor het oogenblik worden, in meer dan eene haven, sloepen aangewezen bij gebrek aan personeel tot werkloosheid gedwongen, na te vergeefs de monstering van buitenlandsche visschers betracht te hebben. Terwijl de Staatszeevaartdiensten, de hooge jaren of gebrekelijkheid, de krijgsmacht de rangen dunnen der geoffende visschers, gaat de aanwerving van kweekelingen voor de visscherij niet dapper genoeg. Jongelingen die de beroeps-overlevering der kustbewoners tot de zeevaart had moeten voorbestemmen, verkiezen thans meer dan ooit een betrekking in de vastelandse ondernemingen. De heropbouw der verwoeste gewesten levert hun te dien einde winstgevende gelegenheden; een dagloon van 14 tot 20 frank schijnt verkieslijker dan de visscherijarbeid, hoe winstgevend ook, met de wederwaardigheden die wind en weer, motor- en scheepsaverijen er aan toevoegen. Overigens bestond er gedurende den oorlog geen gelegenheid voor opleiding ter zeevisscherij.

Er wordt ook ingebracht dat ondernemingen stelselmatig de monstering van scheepsjongens zouden weigeren of deze van zulkdanige voorwaarden afhankelijk zouden maken, dat zij niet uit te houden zijn. Een loon van een tiental frank per week, voor een jongen van 16 jaar, zooals men het in

eene visscherijplaats opgeeft, is thans eene waarborg voor niets, en het is, uit hoofde van gebrek aan personeel, natuurlijk dat in die plaats de toekomst der nijverheid met zorg te gemoet gezien wordt.

AANLEGHAVENS	1919			1920			1921		
	Gezamenlijk personeel	Aantal sloepjongens	t. h.	Gezamenlijk personeel	Aantal sloepjongens	t. h.	Gezamenlijk personeel	Aantal sloepjongens	t. h.
Blankenberghe	99	17	17.0	134	10	7	200	16	8
Coxyde	8	2	25.	18	3	16	9	2	—
La Panne	172	13	7.5	222	15	7	87	5	6
Heyst	195	27	13.3	222	43	19	236	51	21
Nieuport	28	1	3.8	41	—	—	53	2	4
Oostduinkerke	6	—	—	6	—	—	15	—	—
Ostende	669	61	9.1	753	65	9	902	79	9
Zeebrugge	39	5	13.0	48	7	15	70	12	17
	1216	126		1444	131		1572	167	

De bovenstaande tabel bekrachtigt de voorgaande beschouwingen. De verhouding tusschen het geoefend personeel en de leerjongens is enkel normaal te Heyst, waar zij van 5 tot 1 is, dit is daaromtrent een jongen per bemande sloep. Zoo blijkt het dat het vraagstuk der Belgische visscherij niet alleen een technische zijde oplevert, de haveninrichtingen, maar tevens een personeelkwestie en, zooals wij het zullen doen uitschijnen, eene handelskwestie.

TABEL XI.

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

AANLEGHAVEN.	STUURLIEDEN.		Maats	Matrozen	Jongens min dan 18 jaar	Machien personeel	Totaal
	Eige- naars	niet eigenaars					
Blankenb. } stoom	—	2	—	6	2	4	14
Coxyde } zeil	5	48	—	119	14	—	186
De Panne.	3	—	—	4	2	—	9
Heyst . . .	16	10	—	56	5	—	87
Nieuipoort.	22	40	—	123	51	—	236
Oostduinkerke . . .	5	9	—	37	2	—	53
Oostende } stoom (1)	2	3	—	10	—	—	15
Zeebrugge } zeil . . .	—	35	35	175	34	143	422
	71	55	—	309	45	—	480
	5	13	—	29	12	—	70
Totaal 1921.	129	215	35	879	167	147	1572
» 1920.	120	190	33	827	143	131	1444
» 1919.	117	149	24	698	127	96	1211
» 1913.	204	241	31	989	298	128	1891
» 1912.	224	224	32	1013	299	82	1874

(1) Vier vaartuigen zijn voorloopig uit de vaart.

TABEL XII.

— 26 —

INDEELING VAN HET PERSONEEL DER STOOMSLOEPEN TE OOSTENDE

JAAR	GETAL OPVARENDEN DER															
	Aantal ondernemingen	Aantal vaartuigen	Volledig personeel	min dan 40 ton			van 40 tot 50 ton			van 50 tot 60 ton						
				schippers		machienpersoneel matrozen	jongens min dan 18 jaar	schippers		machienpersoneel matrozen	jongens min dan 18 jaar	schippers		machienpersoneel matrozen	jongens min dan 18 jaar	
				eigenaars	niet-eigenaars			eigenaars	niet-eigenaars			eigenaars	niet-eigenaars			
1912	6 26	282	—	—	—	—	—	—	3	3	9 13	3	—	3	3 10 12	9
1913	7 29	321	—	—	—	—	—	—	3	3	9 12	4	—	3	3 9 13	8
1919	9 25	317	1	—	1	2	3	—	2	2	8 12	2	—	4	4 16 24	4
1920	11 33	404	—	—	—	—	—	—	7	7	28 42	7	—	4	4 16 24	4
1921	(1) 12 39	422	—	—	—	—	—	—	5	5	20 25	5	—	4	4 16 20	4

(1) Waaronder vier vaartuigen voorloopig uit de vaart.

Het personeel van twee Blankenbergse stoomsloepen bedraagt 14 man.

INGEVOLGE DE NETTONTONMAAT DER VAARTUIGEN.

VAARTUIGEN METENDE.

van 60 tot 70 ton					van 70 tot 80 ton					van 80 tot 90 ton					van 90 tot 100 ton en meer									
visschers					visschers					visschers					visschers									
eigenaars	niet-eigenaars	maats	machienpersoneel	matrozen	jongens min dan 18 jaar	eigenaars	niet-eigenaars	maats	machienpersoneel	matrozen	jongens min dan 18 jaar	eigenaars	niet-eigenaars	maats	machienpersoneel	matrozen	jongens min dan 18 jaar	eigenaars	niet-eigenaars	maats	machienpersoneel	matrozen	jongens min dan 18 jaar	
—	4	4	12	18	4	—	6	6	20	27	7	—	5	5	15	22	5	—	5	5	16	23	5	
—	6	6	20	26	7	—	6	6	20	28	2	—	5	5	16	22	7	—	6	6	19	27	9	
—	9	9	36	54	9	—	2	2	8	12	7	—	3	3	12	18	3	—	4	4	16	24	4	
—	10	10	40	60	10	—	2	2	8	12	2	—	3	3	12	18	3	—	5	5	23	29	4	
—	4	4	14	56	69	13	—	4	4	1	20	4	—	3	3	12	15	3	—	5	5	23	23	5

III. — De opbrengst der Zeevisserij.

De waarde der volledige opbrengst der belgische visscherij bedroeg in 1921 de som van 23.704.426,65 fr. tegen 25.193.322,65 fr. in het voorgaande jaar. De vermindering belooft bijgevolg 1.488.895,40 fr. of ruim 5 t. h. De eerste som bevat slechts dit gedeelte der Heystsche-Zeebrugsche opbrengst dat in de mijnen verkocht werd. De volledige opbrengst wordt geschat op 1.175.000 fr. wat de verse visch betreft, en 2.000.000 fr. wat de garnalvisscherij betreft.

Gansch het verlies valt ten laste der zeilvloot, wier bedrag 9.304.780,70 fr. beliep, in plaats van 11.507.536,25 fr., zooals in 1920. Het verschil is dus 2.202.755,55 fr., of het aanzienlijke 19 t. h., alhoewel zooals wij opgemerkt hebben, de zeilvloot met 9 t. h. in getalsterkte aangegroeid zij.

De opbrengst der visscherij met stoomschepen vermeerderde haar aandeel in de opbrengst van 13.685.483,80 fr. in 1920 tot 14.399.645,95 fr., bijgevolg slechts met 713.862,15 fr., of 5 t. h., terwijl haar getalsterkte met zes eenheden aangegroeid was. De som van 14.399.645,95 fr. bevat op weinig na de volledige opbrengst der stoomvloot in 1921, daar geen schepen geregeld hunne vangst in het buitenland gelost hebben. Zij bevat echter de opbrengst niet van de jacht op poolzeedieren, door een vaartuig bedreven en geschat op 34.000 kilogr. vet en 1588 huiden.

De laatste opgave, evenals die aangaande de zeilvloot, wijst feitelijk op eene aanzienlijke daling der betrekkelijke opbrengst per scheepston berekend. Inderdaad, de opbrengst per scheepston, wat de stoomsloepen aangaat, bedroeg niet meer dan 5192,50 fr. tegen 5901,05 fr. in 1920, of 12 t. h. min.

Berekent men de opbrengst per scheepston der zeilsloepen, wat de aanleghevens betreft waar deze bewerking met eenige kans van toenadering kan gedaan worden, zooals te Blankenberghe en te Oostende, dan is de uitslag nog meer (treffend.

De Blankenbergse gedekte zeilvloot immers, bracht slechts 1563 fr. per scheepston op, tegen 2864 fr. in 1920, wat een zinking van nagenoeg den helft uitmaakt. Zoo wij, zooals in het verslag voor 1920, aannemen dat de visschersvaartuigen van Oostende, van 15 ton en meer, omtrent geregeld hunne vangsten in de vischmijn te koop stellen, komt men tot de vaststelling dat de 89 Oostendsche vaartuigen dezer soort een gemiddelde bruto-opbrengst hadden van 61.730 fr. tegen 108.766 fr. in 1920.

De economische achteruitgang bestaat dus op gansch de lijn. Aan welke oorzaken haar toegeschreven?

Is het eene verzwakking in de uitbating, in dien zin dat het aantal arbeids- of zeedagen minder zou geweest zijn dan het voorgaande jaar? Of de uitbatingskracht onverminderd gebleven zijnde, zijn het de vischgronden die min vrijgevig aan de krachtinspanning der visschers beantwoord hebben? Of wel nog, bij ontstentenis van dit alles, is het de prijsdaling in den groothandel die de aangetoonde uitslag teweeg gebracht heeft?

Wij deden reeds meermalen opmerken dat men in staat niet is deze vragen stellig te beantwoorden. Op het gebied der zeevisscherijvoortbrengst tast de Belgische statistieker nog volslagen in het duister.

De randstaten der Noordzee behalve België, hebben allen sedert geruimen tijd eene wetenschappelijke statistiek der zeevisscherij tot stand gebracht, zelfs wat de opbrengst betreft. In Noorwegen, Denemarken, Duitschland, Nederland, Frankrijk, Engeland, worden jaarlijks ambtelijke verslagen bekend gemaakt, in welke de zeevischvangst min of meer volledig behandeld wordt, niet alleen wat de opbrengst van den verkoop betreft, maar tevens in het opzicht van het gewicht van elke handelsoort, de vangplaats, het aantal zee- of arbeidsdagen, derwijze dat alle wetenschappelijke of economische verschijnsels welke deze nijverheid zoo ruimschoots oplevert, gestadig kunnen nagegaan en gevolgd worden. Die arbeid, met de vereischte zorgzaamheid verricht, is eene gewaardeerde bron van inlichtingen niet alleen voor de natuurvorschers, die zich onledig houden met het wetenschappelijk onderzoek der zee, met het oog op de visscherijbelangen, maar ook voor hen die een meer rechtstreeksch en tastbaar doel betrachten, de reeders en vischhandelaars.

Dank zij de bemoeiingen van het Middenbeheer van het Arbeidswezen, werd er te Oostende in 1906 eene poging in denzelfden zin aangewend door den heer G. Gilson, bestuurder van het Museum van Natuurwetenschappen te Brussel. Zij werd met een volledig welgelukken bekroond, zoodanig dat de statistiek der opbrengst der haven van Oostende voor de jaren 1907 en 1908 door het Arbeidswezen openbaar gemaakt, door den Internationalen Raad voor het onderzoek der zee als een model voorgesteld werd.

Daarbij is het ongelukkiglijk gebleven, en het is niet waarschijnlijk dat de Regeering, in de huidige omstandigheden, geneigd zij om opofferingen te doen ten behoeve van een

dienst van hoog tot laag in te richten, om min of meer theoretische doeleinden.

Dit is ook niet vereischt. De plaatselijke besturen zijn op dit gebied beter gewapend dan het middenbestuur. Zij beschikken immers over de politie der openbare markten en over de inrichting van de gemeentelijke mijnregie. Het kader der statistiek der visscherijopbrengst door M. Gilson opgemaakt, kan niet overtroffen worden. Het komt er alleen op aan den verkoop in de mijn zoodanig te regelen, dat, zonder de handelsvereischten afbreuk aan te doen, hij de gelegenheid verschaffe om de noodige statistische aantekeningen te doen. Het belang en de goede faam onzer voornaamste kustgemeentebesturen zouden volkomen de geringe onkosten wettigen, die deze arbeid in elke haven zou te weeg brengen. Anderzijds zouden de Commissie voor Zeevisscherij en de Provincie West-Vlaanderen voorzeker het hunne bijbrengen om de samenvatting van de gemeentelijke opgaven te bewerken. Het geldt immers een specifiek west-vlaamsche nijverheid.

Het gemeentebestuur van Oostende heeft de kwestie reeds ter studie gelegd. Hopen wij dat ze voor gansch de kust tot eene volledige oplossing kunne gebracht worden.

TABEL XIII.

DE VOORTBRENGST DER STOOMVISSCHERIJ TE OOSTENDE (1906-1921). (1)

JAAR	Aantal stoomsloepen op 31 December	Volledige nettotonmaat	Gezamentlijke voortbrengst	Gemiddelde nettotonmaat	Voortbrengst per ton
			fr.		fr.
1906	23	1606	2.477.731.90	70	1542.80
1907	23	1721	2.577.597.60	75	1497.70
1908	26	1977	2.661.119.40	76	1347.00
1909	24	1827	2.539.516.30	76	1390.00
1910	26	1992	2.582.868.10	76	1483.00
1911	26	2008	2.954.267.80	77	1471.00
1912	26	2039	3.230.049.00	78	1584.00
1913	29	2256	3.555.147.90	77	1576.80
1919	24	1711	4.027.723.40	71	2348.17
1920	33	2319	13.685.783.80	70	5901.50
1921	39	2736	14.206.556.40	70	5192.50

(1) De opbrengst van twee stoomsloepen in de mijn te Blankenberghe beliep 198.089.55 fr. Die som is in het laatste bedrag der vierde kolom niet begrepen.

TABEL XIV.

DE VOORBRENGST DER BELGISCHE ZEILSLOEPEN INGEVOLGE DEN VERKOOP IN DE MIJNEN
VAN OOSTENDE, BLANKENBERGHE EN NIEUPOORT (1906-1921).

JAAR	OOSTENDE	BLANKENBERGHE	NIEUPOORT	TOTAAL
	fr.	fr.	fr.	fr.
1906	1,937,469.13	257,590.40	—	2,195,059.53
1907	2,170,968.41	247,608.00	—	2,418,576.41
1908	1,876,243.02	252,155.20	—	2,288,204.12
1909	1,908,759.97	275,289.60	159,805.60	2,392,548.37
1910	1,773,957.06	335,162.85	208,498.80	2,302,119.71
1911	1,735,142.49	295,431.90	192,999.80	2,257,298.79
1912	1,531,597.00	352,539.00	246,089.30	2,130,226.00
1913	1,494,085.48	456,110.45	251,741.80	2,201,937.73
1919	6,906,696.65	1,475,773.60	—	8,382,470.25
1920	9,478,681.60	2,023,854.65	—	11,507,536.25
1921	7,750,880.30	1,554,000.40	—	9,304,880.70

TABEL XV.

DE VOETBRENGST DER BELGISCHE VISSCHERSVLOOT INGEVOLGE DEN VERKOOP
IN DE KUSTMIJNEN (1906-1921)

JAAR	STOOMSLOEPEN	ZEILSLOEPEN	TOTAAL
fr.	fr.	fr.	fr.
1906	2,477,731.90	2,195,059.53	4,671,791.43
1907	2,577,597.60	2,418,576.41	4,996,174.01
1908	2,661,119.40	2,288,204.12	4,949,323.52
1909	2,539,516.30	2,392,548.37	4,932,064.67
1910	2,582,868.10	2,302,119.71	4,884,987.81
1911	2,954,267.80	2,257,298.79	2,221,566.59
1912	3,230,049.00	2,130,266.49	5,526,099.69
1913	3,555,147.90	2,201,937.73	5,757,085.63
1919	4,027,723.40	8,382,470.25	12,410,193.65
1920	13,686,783.80	11,507,536.25	25,193,322.05
1921	14,399,645.95	9,305,780.40	23,705,426.65

TABEL XVI.

DE VERKOOP IN DE VISCHMIJN

MAANDEN	BELGISCHE VAARTUIGEN		Engelsche vaartuigen	Fransche vaartuigen	Duitsche vaartuigen
	ZEILSLOEPEN	STOOMSLOEPEN			
Januari	896203,30	1644979,—	—,—	56129,60	—,—
Februari	722994,60	1770143 10	7159,—	18247,—	—,—
Maart	682949,—	1659116,90	19729,—	10020,—	—,—
April	561265,—	1042750,30	13624,—	9709,—	—,—
Mei	585568,70	921089,10	45356,60	15335,—	—,—
Juni	594384,10	618484,80	64371,50	18075,—	—,—
Juli	513476,60	427885,70	53651,20	17278,—	—,—
Augustus	568665,30	805496,20	31589,50	31287,—	—,—
September	537320,10	1232083,80	45368,—	25984,—	—,—
October	564783,10	1437231,40	23939,10	13162,—	—,—
November	622760 50	1370261,20	24162,50	12401,50	—,—
December	900511,—	1277044,90	118402,50	34513,—	—,—
Totaal 1921	7750881,30	14206566,40	447352,90	262141,10	—,—
1920	9478681,60	13685783,80	130847,30	140771,70	—,—
1919	6906696,65	4027723,40	—,—	—,—	—,—
1913	1692208,61	3555147,90	180616,90	99283,90	575682,60

(1) In dit getal zijn de vaartuigen der verschillende kunsthavens niet begrepen.

TE OOSTENDE IN 1921.

Holland- sche vaartuigen	Kleine visch	TOTAAL	AANTAL REIZEN				
			Belgische	Engelsche	Fransche	Duitsche	Noor- weegsche
—,—	7125,—	2604436,90	398	—	5	—	—
—,—	6460,—	2525003,70	422	—	6	—	—
—,—	7040,—	2378854,90	537	—	5	—	—
—,—	6165,—	1633513,30	499	—	6	—	—
52,50	5640,—	1573041,90	501	14	10	—	—
606,20	5420,—	1301341,60	435	12	11	—	—
8331,40	4730,—	1025352,90	519	13	16	—	—
32784,50	5130,—	1474952,50	389	1	8	—	—
31324,30	5160,—	1877240,20	535	3	8	—	—
21223,50	6120,—	2066459,10	774	5	9	—	—
9931,—	6610,—	2046126,70	620	4	7	—	—
11770,—	6440,—	2348681,40	464	22	13	—	—
116023,40	72040,—	22855005,10	6093	74	104	—	—
155635,90	75135,—	23666855,30	—	9	126	—	6
—	34230,—	10968650,05	10137	—	—	—	—
516510,90	40115,—	6659565,81	2925	86	165	117	102

TABEL XVII.

DE VOORTBRENGST DER BELGISCHE ZEILSLOEPEN PER AANLEGHAVEN, INGEVOLGE DEN
VERKOOP IN DE KUSTMIJNEN IN 1921.

	Oostende.	Blankenberghe.	Totaal 1921.	Totaal 1920.
Blankenberghe	fr. 35,233.—	fr. 1,449,555.80	fr. 1,484,788.80	fr. 1,583,671.65
Coxyde	75,763.—	—	75,763.—	70 638.75
De Panne	1,453,073 70	635.90	1,453,709 60	3,505 796.90
Heyst	5,695.—	90,618.25	96,313.25	210,564.60
Nieuipoort	609,913.80	—	609,313.80	604,002.10
Oostduinkerke	2,816.—	—	2 816.—	8,432.20
Oostende	5,488,690.80	5,244.05	5,493,934.85	5,438,325.80
Zeebrugge	79,695.—	8,846.40	88,541.40	86,054.25
Totaal.	7,750,880.30	1,554,900.40	9,305,780.70	11,507,536.25

IV. — De handel in Zeevisch.

Het is reeds gebleken dat, in het voorgaande verslag, onze verwachtingen te hoog gesteld werden, wat betreft den invloed der huidige wisselkoerststanden om de uitbreiding in het binnenland van den Belgischen groothandel in zeevisch te bevorderen.

Wij schreven toen dat deze handel zelden voorwaarden genoten had voordeeler dan de thans nog bestaande. De ontwaarding der Belgische munt, zoo zij den invoer van buitenlandsche zeevisch belemmert, bijzonderlijk wat de Hollandsche visch aangaat, heeft de behoeften van het verbruik niet ingekrimpt.

Het is niet gebleken dat het aanpassingsvermogen van den vischhandel der kust op den toestand aldus teweeg gebracht aanzienlijk genoeg geweest zij.

De verkoop in de vischmijnen van het binnenland is niet verminderd, aangezien hij van 14.446.049,44 fr. in 1920, tot 15.190.917,83 fr. gerezen is, maar het aandeel der Belgische visscherij is, buiten alle verwachting; merkeliijk gedaald. Het buitenland, voornamelijk de Hollandsche en de Deutsche invoer, hebben hun voormaligen stand op onze markten terug ingenomen of uitgebreid.

Aldus kan men vaststellen dat het aantal collis uit Nederland, in 1913 op de Brusselsche markt verkocht, 79.464 bedroeg; dat het uit hoofde der hooger aangestipte oorzaken, in 1920 daalde tot 51.768 en, in den loop van het verslagjaar, tot 63.340 terugklom.

De omkeer is nog treffender wat den Duitschen invoer betreft. Deutschland, dat in 1913, 9.826 collis zeevisch aan de Brusselsche mijn leverde, en slechts 128 in 1920, heeft in het verslagjaar de geweldige hoeveelheid van 12.443 collis in België's voornaamste binnenvischmarkt uitgevent.

Frankrijk met zijne 2.237 verzendingen heeft nagenoeg de vóóroorlogsche gewichtigheid van zijn vischhandel te Brussel hersteld.

De verzendingen van de Belgische kust uit, zijn in dezelfde maat gedaald als degene van het buitenland gerezen zijn. Degene uit Oostende, die in 1913 bedroegen 21.194 manden, en 35.176 manden in 1920, zijn verleden jaar tot 19.436 manden teruggezonken, terwijl de verzendingen uit Blankenberghe en Heyst vielen van 169 manden, in 1920, op 138 in 1921.

Te Antwerpen, is hetzelfde verrassend verschijnsel waar te

nemen. De invoer immers, grootendeels uit Holland, klom er van 4.080.273,20 fr., in 1920, tot 4.559.775,80 fr. in 1921, terwijl de verkoop van Belgische visch viel van 479.177,00 fr., in 1920, op 162.860 fr. in 1921, dit is tamelijk beneden het vóóroorlogsch peil (191.555 fr.)

Die enkele opgaven van plaatselijk belang geven slechts een onvolledig denkbeeld van den algemeenen toestand en van het internationaal belang van den vischhandel in België. Als wij de « Tableau Général du Commerce de la Belgique avec les pays étrangers » voor 1920 raadplegen, stellen wij vast dat ons land 74.476.278 Kgr. ingelegde of versche schelpdieren, schaaldieren, haring en andere vischsoorten voor het rechtstreeksch verbruik ingevoerd heeft, die hem 87.378.504 fr. gekost hebben, terwijl de uitvoer van visch van eigen vangst en van genationaliseerde vischwaar slechts 11.762.018 Kgr. bedroeg, met eene waarde van 9.801.333 fr. De doorvoer beliep 10.946.166 Kgr. geschat op 23.224.608 fr.

Wij mogen gereedelijk aannemen dat de aanzienlijke hoeveelheid in het land verbruikte waar het onontbeerlijk aandeel oplevert dat de vischvoorziening in de algemeene voedselbehoefte van het land te dekken heeft. Het is immers genoeg gekend dat de invoer in België nooit in schadelijker voorwaarden voor de bevolking en voor den stand onzer handelsbalans geschiedde. Dit aandeel is overigens nagenoeg hetzelfde als vóór den oorlog gebleven.

Als de ontoereikendheid van den inlandschen vischhandel in de vakkringen aan de dagorde komt, wordt er over het algemeen niet nagelaten het spoorvervoer in beschuldiging te stellen. De gebreken bestaande op dit gebied werden inderdaad in het verslagjaar voor 1920 aangewezen. Onder tusschen werden er door het Spoorbeheer doeltreffende verbeteringen teweeg gebracht die van een vergaande welwillendheid getuigen. De heer minister van Spoorwegen liet ons immers weten dat « Bijzondere maatregelen werden genomen « om de vischzendingen in alle plaatsen van het land door « de staatsspoorwegen bediend, ter bestemming te doen aankomen, daags na hare aanneming tot het vervoer, in den « voormiddag, terwijl zij enkel het meest verminderde tarief « hoeven te betalen. Sneltreinen voor goederen werden bijzonder met dit doel ingericht.

« Zendingen naar Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, Elzas-Lotharingen, Zwitserland via Bazel en bezet « Duitschland, kunnen hetzelfde tarief eveneens genieten. Ze

« worden binnen den kortst mogelijken tijd naar de grenzen « vervoerd en kunnen derhalve buitengewoon snel naar hare « eindbestemming doorrijden. »

Na deze terechtwijzing, die aan duidelijkheid en doelmatigheid niets te wenschen overlaat, is het niet meer mogelijk onze onvoldoende handelskracht op visscherijgebied aan bestuurstoestanden toe te wijten.

Het is noodwendig en voldoende dat het vischvervoer in het groot van de Belgische kust uit begunstigd worde; dit is thans gedaan; de heer minister van Spoorwegen heeft zelfs in de kamerzitting van den 9 Juni l.l. aangekondigd, dat zijn beheer de mogelijkheid onderzoekt een bijzonder tarief voor het vervoer van zeevisch en van brandstof voor de stoomtreilers toe te staan.

De ontoereikendheid zoeven aangewezen schijnt dus veel meer in verband te staan met den algemeenen aanleg van den groothandel aan de kust.

De tabel XXV stelt ons in staat eenige vaststellingen dien aangaande te doen. Terwijl, zooals wij gezien hebben, de verzendingen van de kust, naar de binnenmijnen eene zeer tastbare vermindering ondergingen, zijn de verzendingen per spoor naar de verbruikscentrums van het binnenland daarentegen merkkelijk gerezen. Zij gingen immers van 15797 ton, in 1920, tot 18872, 15 ton, in 1921, ontegensprekelijk bewijs dat de vischhandel zich bijna uitsluitelijk toelegt op rechtstreeksche betrekkingen met verkoopers en verbruikers, terwijl de verkoopplaatsen waar de waar in massa kan afgezet worden hoe langer en hoe meer veronachtzaamd, en door het buitenland bemeesterd worden.

Ondertusschen ondergaat dezelfde handel den nadeeligen invloed der beschermopolitiek bij onze naburen in zwang getreden. De uitvoer per spoor naar Frankrijk is in 1921 gedaald op 1220.5 ton van 1540 ton, in 1920. Het loopende jaar, ingezien de aanzienlijke tolverhooging onlangs nog in Frankrijk toegepast, kan anders niets dan een stijgende vermindering van uitvoer boeken. Zwitserland nam slechts 329 ton, aldus nog steeds ten opzichte van den invoer in 1913 tamelijk ten achter blijvend. Met alle overige landen zijn de handelsbetrekkingen gestremd.

Ingesloten eenerzijds door de hinderpalen der buitenlandse tolpolitiek, anderzijds door de overweldigende mededinging van Holland, Duitschland en Frankrijk op de grootmarkten van het binnenland, kan de vischhandel der kust

slechts moeizaam en traagzaam uitwegen vinden voor de opbrengst der nationale visscherij en moet eene onvoorziene vermeerdering van voortbrengst of vermindering van het afzetgebied eene gevoelige handels- en nijverheids crisis te weeg brengen. Dit is hetgeen wij nu in vollen vastentijd waarnemen, namelijk dat stoomsloepen en zeilsloepen opgelegd worden, en dat de uitbatingskosten door den verkoop niet meer gedekt worden. Een achtbaar medelid verklaarde onlangs openlijk dat de uitbatingskosten der stoomtreilers nagenoeg 50.000 fr. per reis beloopten en dat deze schepen per reis slechts gemiddeld 40.000 fr. besommen.

In den loop van den voorgaanden winter, moest de spruit in aanzienlijke hoeveelheid door de visschers aangebracht, aan spotprijzen uitgevent worden, om als landvetten te dienen, bij gebrek aan afzet voor handels- of nijverheidsdoeleinden.

Het blijkt dus eens te meer dat de uitbreiding der vischerij niet alleen eene nijverheidskwestie is van aanlegging van havens en schepen, maar tevens eene handelskwestie. Omdat de havens bloeien en de vloot kunne gedijen en aangroeien, moet de visch, aan loonnende prijzen, in groote hoeveelheid kunnen afgezet worden.

Uitgaande van dit punt heeft de commissie, te dien einde aangezet door steden, zooals Bergen, Doornijk, Kortrijk, wier vischmijn meer en meer, zooals die der grootsteden, door onzen vischhandel verlaten wordt, eene actie op touw gezet om van al de gemeentebesturen, wier mijn in werking is, te bekomen dat zij door eene bepaling van het mijnreglement den voorrang in de verkooporde toestaan aan de verzendingen van zeevisch uit de kust.

Aan de gemeentebesturen wier mijn opgehouden heeft dienst te doen, bij gebrek aan aanvoeren, werd het verzoek gedaan zoo het bijzonder initiatief voort ontoereikend mocht blijken, de uitbating van het gesticht in rechtstreekse gemeenteregie in handen te nemen.

De eerste maatregel ware eene gewettigd en doeltreffend voorrecht voor onze vischvoortbrengst die de regelmatigheid en winstgevendheid der verzendingen zou waarborgen en de handelsherneming in 't groot zou vergemakkelijken. De tweede zou aan den plaatselijken kleinhandel de gelegenheid geven zich geleidelijk te ontwikkelen.

In het volgend verslag zal de uitslag dier poging besproken worden.

Ondertusschen kunnen nog andere ingrijpende voorzorgen

genomen worden, om meer evenwicht te brengen tusschen de aanvoeren en de afzetmogelijkheden. Ettelijke persartikelen nopens dit punt zagen onlangs het licht. Het zal niet van belang otbloot zijn een oogenblik bij enkele uitingen der openbare meeningen stil te blijven.

« Het is volstrekt noodig, verkondigde een Antwerpsche groothandelaar in visch, dat de toezichtsdienst, zoowel op de mijn te Oostende, als op de verschillende vischmarkten verscherpt worde. Ook de vischwinkels hoeven beter in het oog gehouden te worden, want het is ongeloofelijk, hoe dikwijls de koopers worden bedrogen, niet alleen in de gewenschte kwaliteit, maar tevens in het opzicht van den prijs. Streng straffen zouden moeten toegepast worden op winkeliers die bijvoorbeeld een zekere soort visch onder een andere benaming aan den man brengen. »

« De verhouding tusschen den prijs in de mijn gemaakt en dien door de voortverkoopers gevraagd, gaat dikwijls alle redelijkheid te boven. Zelf heb ik meermalen vastgesteld dat detaillanten tot 120 t. H. winst boekten. »

Wat deze wanverhouding betreft kunnen wij slechts verwijzen naar het verslag der besprekingen die in de commissie dienaangaande plaats hadden.

Ten titel van inlichting, kunnen wij er bijvoegen dat ook de gedachte geopperd werd inkomrechten op de gezouten, gerookte en ingelegde waar, — zooals haring in kisten of manden, — te leggen en de invoer van verse visch onbelemmerd te laten, om aldus de ontwikkeling der fabricatie van vischconserven aan te moedigen.

TABEL XVIII.

DE VISCHVERKOOP IN DE VOORNAAMST

JAAR	Antwerpen	Bergen	Brugge	Brussel	Dendermonde	Gent	Leuven
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1905	1,597.691.00	90.361.50	5 293.00	2,183.989.00	41.699.00	684.111.00	229.679.00
1906	1,635.800.00	89.322.50	1,885.00	2,119.429.00	43.995.00	64.351.700	223.479.00
1907	1,865.100.00	102.176.50	530.00	2,302.934.00	43.651.00	68.985.500	237.559.00
1908	1 804.282 00	94.601.50	81.800	2,030.959.00	45.689.00	66.282.500	226.278.00
1909	1,804.082.00	97.277.00	216.400	2,013.219.00	44.648.00	656.538.00	223.780.00
1910	1,858.061.00	83.695.00	157.900	2 181.054.00	43.820.00	661.282.00	221.708.00
1911	1,937.883.00	90.777.75	59.700	2,222.530.00	50.252.00	701.337.00	219.036 00
1912	2,124.757.00	90.781.00	695.00	2,438.866.00	51.749.00	75.1737.00	231.811.00
1913	2,154.443 00	81.168.00	41.200	2,333.389.00	54.799.00	778.562.00	236.908.00
1919	4,887.710.30	18.552.00	2.710	6,717.113.75	63.037.00	1,016.359.00	386 515.80
1920	4,700.332 20	—	—	7 559.445.25	87.247.49	725.182.50	684.037.40
1921	4,923.918.80	—	—	7,607.345.50	109 402.99	1,017 326.75	694,053.94

GEMEENTEMIJNEN VAN BELGIE (1905-1921).

Lier	Lokeren	Mechelen	S.Nikolaas	Rouse- laere	Yper	Doornijk	Totaal
fr.	fr.	fr.	fr.	fr	fr.	fr.	fr.
21.780.00	24.691.00	181.836.00	29.629.00	—	19.182.00	—	—
26.190.00	22.488.00	190.433.00	24.417.00	—	16.279.00	—	—
25.718.00	26.541.00	211.673.00	22.359.00	—	18.305.00	—	—
28.999.00	25.686.00	204.751.00	19.241.00	—	16.184.00	—	—
28.680.00	28.215.00	196.075.00	21.119.00	—	15.571.00	—	—
28.809.00	23.015.00	195.293.00	21.573.00	—	17.037.00	41.714.00	—
31.089.00	26.412.00	222.636.00	23.942.00	—	17.290.00	47.075.00	—
33.581.00	28.990.00	235.860.00	2.882.00	—	19.663.00	46.155.00	—
29.398.00	30.678.00	250.905.00	18.318.00	—	16.518.00	42.162.00	6,028.160.00
24.843.40	36.247.00	398.339.60	39.086.30	—	—	253.00	13,583.084.25
53.941.90	29.000.00	592.964.00	33.666.20	—	—	232.50	14,446.049.44
73.131.75	25.025.60	596.283.40	33.678.50	109.200	—	—	15,190.917 83

TABEL XIX.

DE VERZENDING VAN VISCH NAAR DE
(Pakken, manden)

PLAATS VAN VERZENDING	1907	1908	1909
Oostende	39.319	33.189	33.277
Blankenberghe	1 956	2.013	2.657
Heyst			
Nederland	62.526	60.770	55.182
Engeland	6.824	7.212	7.752
Duitschland	9.820	9.275	9 105
Frankrijk	2.502	2 698	3.870
Noorwegen	7	204	551
Canada	44	69	135
Luxemburg	—	238	226
Spanje	—	—	—
Binnenland	—	—	—
Opbrengst van den verkoop aller verzendingen. fr.	2.302.934	2 030 959	2.013.219

VISCHMIJN TE BRUSSEL (1907-1921).

en tonnen).

1910	1911	1912	1913	1919	1920	1921
33.736	34.441	26.836	21.194	25.429	33.176	19.436
1.576	1.223	1.380	789	63	166 3	138 —
66.847	70.965	81.480	79.464	72.764	51.768	63.340
7 658	7.209	6.912	4.824	391	1.227	488
7.507	6 745	6.383	9.826	—	128	12.443
4.100	4 003	4.569	2.675	726	1.167	2.237
626	855	860	1 101	1.097	735	1.350
99	11	37	21	22	2	—
64	50	26	89	—	13	—
—	—	—	—	2	—	—
—	—	—	—	—	532	—
2.181.054	2.222.530	2.438.166	2.343.389	6.717.113.75	7.559.445.25	7.607.345 00

TABEL XX.

OPGAVE DER VOORNAAMSTE VISCHSOORTEN

SOORTEN	1910		1911		1912	
	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst
Oesters (tonnen) . . .	30	fr. 232	54	fr. 494	89	fr. 701
Kreeften en stekelkrab- ben.	1.499 (86.260 stuk)	179.711	1.432 (79.512 stuk)	158.772	1.574 (88.730 stuk)	197.484
Zalm	475 (2.654 stuk)	44.028	530 (2.527 stuk)	44.057	429 (2.469 stuk)	39.341
Tongen	15.776	246.556	17.120	233.955	15.333	222.227
Grieten	825	24.533	1.050	22.431	1.174	34.230
Kabeljauw	9.866 (164.835 stuk)	33.0520	10.221 (175.873 stuk)	350.158	12.612 (185.128 stuk)	396.640
Terbut	243 (1.282 stuk)	15.985	410 (2.110 stuk)	25.358	662 (3.731 stuk)	46.347
Steur	191 (196 stuk)	23.262	182 (785 stuk)	21.374	162 (871 stuk)	24.165
Heilbut	1.165 (7.392 stuk)	135.731	208 (8.283 stuk)	12230 5	765 (7.288 stuk)	137.172
Pladijs	16.070	178.285	19.359	204.404	15.304	171.504
Roggen en vleten. . .	21.264	407.556	23.240	420.373	27.640	499.032
Schelvisch	12.747	204.707	10.927	201.410	13.483	238.498
Makereel	2.686	38.380	2.589	37.650	3.127	40.797
Riviervisch.	117	2 074	103	1.619	72	1.658
Andere soorten . . .	39.859	349.494	37.465	368.167	36.004	388.369

VERKOCHT IN DE VISCHMIJN TE BRUSSEL (1910-1921).

1913		1919		1920		1921	
Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst
182	fr. 1.075.25	210	fr. 5.502.50	89	fr. 2983.—	43	fr. 1.028
1.337 (09.809 stuk)	161.696.75	423 (18.131 stuk)	105.965.25	946 (33.920 stuk)	278.594.50	767 (36.976 stuk)	221.522.50
551 (2.892 stuk)	59.942.25	105 (730 stuk)	51.760	127 (464 stuk)	48.290.—	265 (1.421 stuk)	105.975.—
14.057	182.680.75	10.203	487.615.50	8.190	694.584.50	5.242	806.511.50
1.837	53.540.25	1.101	112.079.75	701	93.583.50	641	84.619.25
13.700 (175.585 stuk)	429.155.75	9.159 (99.535 stuk)	951.769.25	10.420 (116.830 stuk)	1.373.150.50	19.917 (202.073 stuk)	1.734.455.50
438 (2.735 stuk)	32.261.25	1.501 (12.274 stuk)	246.870	1.073 (9.427 stuk)	223.964.—	1.613 (13.766 st. 71 (187 stuk)	281.773.50
194 (1387 s.)	26.596.00	63 (330 stuk)	22.672	59 (173 stuk)	22.410.—	574	21.334
704 (5.476 stuk)	121.923.50	181 (945 stuk)	35.729.75	109 (711 stuk)	29.344.—	14.296 (4.296 stuk)	154.979.75
13.868	159.235.25	15.363	1.118.859	5.360	448.886.75	7.358	538.170.50
27.608	491.720.00	12.243	887.152	15.498	1.240.533.—	17.221	1.253.832.50
9.601	196.704.50	20.790	1.242.854.50	14.860	1.120.879.75	13.157	770.606
2.073	33.123.75	715	57.626	1.817	161.948.75	1.780	123.600.50
72	1.292.75	975	45.986	434	16.883.25	132	7.726
33.761	382.441.00	31.206	1.344.672.25	29.534	1.803.409.75	32.056	1.501.211

TABEL XXI.

DE VERKOOP VAN VREEMDE VISCH IN DE OOSTENDSCHE VISCHLIJN (1908-1921).

JAAR	Engelsche	Fransche	Hollandsch.	Duitsche	Deensche	Noorsche	Zweedsche	Totaal
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.
1908	194,616.20	188,794.54	92,900.00	6,985.90	—	—	—	488,316.64
1909	253,349.10	196,205.62	90,943.70	1,500.00	35,054.20	—	—	576,652.62
1910	174,000.50	175,734.80	92,730.00	1,868.50	552,027.90	7,023.30	—	1,003,385.00
1911	201,704.10	125,378.10	90,674.50	347.50	582,513.00	74,003.80	—	1,074,640.50
1912	125,803.70	132,114.30	62,092.10	1,492.10	167,239.40	498,311.50	62,077.20	1,044,130.30
1913	180,616.90	99,280.90	120,720.10	2,977.80	395,790.80	560,075.90	12,628.90	1,372,094.39
1920	130,847.30	140,771.70	155,635.30	—	—	—	—	427,254.30
1921	447,352.90	262,141.10	116,023.40	—	—	—	—	825,517.40

TABEL XXII.

STAAT VAN DEN VERKOOP VAN VISCHE IN DE ANTWERPSCHE VISCHMIJN (1909-1921).

JAAR	RIVIERVISCHE	OOSTENDSCHE VISSCHERIJ	BUITENLANDSCHE VISSCHERIJ	ALGEMEEN TOTAL
1910	152.015,50	248.066,50	1.457.979,40	1.858.061,40
1911	95.339,00	241.175,00	1.591.369,00	1.937.883,00
1912	121.844,60	264.803,50	1.738.109,50	2.124.757,60
1913	193.481,20	191.555,00	1.669.406,90	2.154.443,00
1914	208.147,40	170.107,90	1.165.162,50	1.543.417,80
1915	100.761,10	—	718.461,30	189.222,40
1916	144.812,70	—	744.261,30	889.074,00
1919	188.282,50	140.823,00	4.558.604,80	4.887.710,30
1920	140.882,00	479.177,00	4.080.273,20	4.700.332,20
1921	201.285,00	162.860,00	4.559.775,80	4.923.918,80

TABEL XXIII. DE BELGISCHE VISCHHANDEL IN 1920 (1).
INVOER.

SOORTEN	VERVOERWIJZE				WAARDE
	HOEVEELHEID	Per zee	Per spoor	Langs vaarten en rivieren	
	kil.	kil.	kil.	kil.	fr.
Schelpdieren, Oesters	1.397.008	78.651	280.847	1.037.505	2.256.551
Schelpdieren, mossels en andere niet genoemde schelpdieren	27.519.288	2	2.115.936	25.403.350	2.772.910
Ingelegde visch (caviar)	4.712	767	3.945	—	42.396
Andere vischconserven.	5.736.570	4.516.220	563.166	169.842	27.261.203
Haring	27.190.582	11.505.142	8.408.949	7.276.491	33.632.929
Niet genoemde vischsoorten en schaaldieren	12.638.123	3.080.499	5.675.984	3.931.640	21.412.515
Totaal	74.476.278				87.378.504

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

TABEL XXIV.

DE BELGISCHE VISCHHANDEL IN 1920 (vervolg)

UITVOER

DOORVOER

SOORTEN	Belgische of genationali- seerde waar (bijz.handel). Hoeveelheid.	VERVOERWIJZE			Belgische of genation. (bijz.handel). Waarde.	IN- EN UITVOER	
		Per zee	Per spoor	Laags ~ vaarten en rivieren.		Hoeveelheid.	Waarde
	kil.	kil.	kil.	kil.	fr.	kil.	fr.
Schelpdieren, oesters . . .	68.090	—	68.090	—	196.480	114.889	219.328
Schelpdieren, mossels en andere niet genoemde schelpdieren.	9.189.226	—	9.189.326	—	2.193.225	1.927.827	408.922
Ingelegde visch (caviar)	—	—	—	—	—	53	1.170
Andere vischconserven.	187.058	101.745	72.131	13.182	796.344	3.174.707	11.666.252
Haring	709.485	218.102	483.570	7.813	965.131	3.981.841	5.382.754
Niet genoemde vischsoor- ten en schaaldieren . . .	1.608.059	65.792	1.541.879	388	5.650.123	1.946.849	5.546.182
Totaal	11.762.018				9.801.333	10.946.166	23.224.608

TABEL XXV.

HOEVEELHEID ZEEVISCH IN 1921 PER SPOOR VERZONDEN UIT DE KUSTSTATIES NAAR VER-
BRUIKCENTRUMS VAN HET LAND EN NAAR HET BINNENLAND (HOEVEELHEID AANGEDUID
IN TONNEN).

	Binnenland en gemengde dienst.				BUITENLAND.					
	Tarief I.		Tarief II.		Frankrijk		Duitsch.		Zwitserl.	
	Spoe- d- be- stel- ling		Ijlgood	Tar. III	Ijlgood.	Vracht- goed.	Ijlgood.	Vracht- goed.	Ijlgood.	Vracht- goed.
Adinkerke-Panne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Blankenberghe	49 »	—	424	—	2.2	—	—	—	—	—
Heyst	25 »	—	189	—	165 »	—	—	—	—	—
Nieuipoort-Baden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nieuipoort-stad	0.15	—	—	—	0.3	—	—	—	—	—
Oostende	1224 »	—	5880	10688	1211 »	—	—	—	324	—
Zeebrugge	82 »	—	383	—	7 »	—	—	—	1	—
TOTAAL 1921	1380.15	—	6804	10688	1220.5	—	—	—	325	—
1920	2950	—	8206	4641	1540	—	—	—	294	—
1913	97	—	6798	16008	1238	192	3174	921	440	316
1912	37	—	6460	14539	505	931	3092	864	421	330.16

SPoorwegstaties.

V. — Zeewerken ten behoeve der Zeevisserij.

Er blijkt uit een verslag van den heer Hoofdingenieur van Bruggen en Wegen. Bestuurder van den Bijzonderen Dienst der Kust, dat de volgende onderhouds- en verbeteringswerken, in 1921, aan de haveninrichtingen der kust, ten behoeve der zeevisserij uitgevoerd of ontworpen werden.

Haven van Blankenberghe: De volgende werken werden uitgevoerd:

Bouwen eener scheurdeur.

Onderhoud en herstelling der glooiingen en banketten der geul en der visscherskom.

Herstelling der schuiven in den kaaimuur en ontgraving van den duiker.

Vernieuwing van den vloer van den steiger.

Herstelling der staketsels.

De bovengenoemde werken hebben aanleiding gegeven tot eene uitgaaf van omtrent 75.000 fr.

Er zijn geene verbeteringswerken, op het punt uitgevoerd te worden.

Er valt op te merken dat, door een ministerieel besluit van den 5 April, eene commissie ingesteld werd, gelast met het bestudeeren van den toestand der haven en der vaart van Blankenberghe, en met het uitwerken van voorstellen. Deze commissie heeft hare werkzaamheden aangevangen.

Haven van Zeebrugge. — De werken, voor het herstellen van de strandkom voor visscherssloepen, zijn aanbesteed geweest in 1921 (onderneming De Jonghe). Deze werken zijn nog steeds in uitvoering.

Zij omvatten:

1° de herstelling der houten landingkaai op den oostelijken oever;

2° de herstelling der noorderlijke voetbrug die den ingang der kom begrensd;

3° de gedeeltelijke herbouwing der oostelijke glooiing, die op eene lengte van 42 meters ingezakt was;

4° de herbouwing van het steuntimmerwerk dat de kielwerf begrensd.

Deze werken mogen op 125.000 fr. geschat worden, en het is te voorzien dat zij tegen den 1n Juli 1922 zullen gereed zijn.

Wat meer bijzonderlijk de verbeteringswerken aangaat, mag er gemeld worden dat ten gevolge der wenschen uitgedrukt door de commissie samengesteld door een ministerieel besluit van 12n Maart, ten einde over te gaan tot het onderzoek der vraagstukken betreffende het aanleggen eener visschershaven te Zeebrugge en het opmaken van voorstellen, de heer Minister van Landbouw en Openbare werken de ter studie legging besloten heeft van de uitbreiding der strandkom, alsook van het aanleggen op 70 m. lengte eener nieuwe tijkom voor sloepen.

Haven van Oostende : Er zijn, in 1920, geene onderhouds- of verbeteringswerken ten behoeve der zeevisserij aan de haveninstellingen van Oostende uitgevoerd geweest.

De werken tot het bouwen eener nieuwe visschershaven, ten Oosten der bestaande haven, werden den 13n Januari 1922 aanbesteed, en zijn den 7en Maart 1922 aangevangen geworden, door de firma « Soc. Anonyme des Etablissements Grondel frères », te Brussel.

Deze ontworpen werken bevatten een kanaal van 60 meters breedte, toegang leverende op den rechterkant tot een kielbank, en tot een tijdok 300 m. lang en 60 m. breed, en op den linkerkant, bij middel eener sluis van 90 m. lang en 16 m. breed, tot een vlotdok 400 m. lang en 125 m. breed; op de noorderlijke zijde van het voormeld dok wordt een slipweg aangelegd, van 132,70 m. op 48,00 m.

De totale onkosten zijn geraamd op 22.683.962,45 frs.

Haven van Nieupoort : Er valt niets te melden in het opzicht van onderhouds- en verbeteringswerken, uitgevoerd in 1921, ten behoeve der zeevisserij, noch ten opzichte van ontwerpen van dergelijke werken, die op het punt staan uitgevoerd te worden.

VI. — Het beroepsonderwijs der Zeevisschers.

A. Het Koninklijk werk van den « Ibis ».

In den loop van het verslagjaar, heeft de school der kweekelingen voor de visscherij hare werkzaamheden ingevolgt het bestaande programma voortgezet.

Een jongen meer werd opgenomen, wat het aantal scholieren op 43 bracht.

Sedert April, heeft het werk zijn praktischen arbeid hernomen, dank zij de inscheping van twee scheepsjongens op de bijschepen, ten einde in de werkzaamheden van hun vak ingewijd te worden.

Na een proeftijd van enkele maanden, werden zij in October ingescheept, in de hoedanigheid van hulpmatrozen in de handelsvaart, op de stoomschepen van het werk en vervangen door de twee volgenden.

De inscheping zal te beginnen met 1922 uitbreiding nemen, dank zij den ouderdom thans door de kweekelingen bereikt.

Het jaar 1921 sluit met een aantal van 41 leerlingen, ingevolge hunnen ouderdom als volgt gerangschikt:

4	van	8	tot	9	jaren
3	van	9	tot	10	jaren
5	van	10	tot	11	jaren
11	van	11	tot	12	jaren
6	van	12	tot	13	jaren
9	van	13	tot	14	jaren
3	van	14	tot	15	jaren

Het werk heeft maatregelen genomen om binnen kort de plaatsen opengevallen ten gevolge van de plaatsing zijner kweekelingen aan te vullen door andere kinderen, gekozen onder de weezen van visschersfamiliën, bij voorkeur de meest behoeftigen.

B. Stedelijke Visschersschool van Oostende.

Het Schooljaar 1920-1921.

Het bestuur verschafte de volgende inlichtingen:

Schoolbevolking.

1° Studiejaar 2° Studiejaar Totaal

Schoolbevolking bij den aanvang
van het schooljaar

16

21

37

Leerlingen, die de school verlaten hebben gedurende het schooljaar	1	0	1
Blijven	15	21	36
Ingekomen leerlingen gedurende het schooljaar	17	22	29

Aantal schooldagen gedurende het schooljaar: 245.

Schoolbijwoning. Deze is gedurende het schooljaar veel regelmatigere geweest dan de vorige jaren.

Onderwijzend personeel. Geen verandering is toegebracht geworden aan de samenstelling van het onderwijzend personeel. Dit laatste bestaat dus nog altijd uit twee leeraren, gelast met het theoretisch onderricht, en uit twee lesgevers in matrozenwerk.

Examens voor het toekennen van leerbeurzen aan scheepjongens. Deze examens hebben plaats gehad gedurende de week vóór Paschen. Al de oud-leerlingen der Stedelijke Visscherschool, welke er aan hebben deelgenomen, hebben met goeden uitslag het examen afgelegd. De leden van de jury hebben met veel spijt moeten vaststellen, dat, op weinige uitzonderingen na de stuurlieden zich weinig of niet met het vakonderwijs der scheepjongens bezighouden. Dit is overigens gemakkelijk te begrijpen; zij vinden daartoe den noodigen tijd niet. Het schijnt dus wenschelijk, dat de belangrijkste plaatsen aan de kust gelegen, naast de dagschool, ook eene avondschool voor visschers zouden bezitten, ten einde de scheepjongens, welke de leergangen der dagschool niet gevolgd hebben, in de gelegenheid te stellen zich in het vak te bekwamen.

Daar de leerlingen der Stedelijke Visscherschool niet varen, hebben de examens voor het toekennen van leerbeurzen geen gevoeligen invloed op de schoolbijwoning uitgeoefend.

C. — De vrije visscherschool van Oostende.

De school werd in 1920-1921 bijgewoond door 48 leerlingen, waarvan 29 in de eerste- en 19 in de tweede visschersklas.

In Augustus l.l. legden 6 der leerlingen hun uitgangsexamen

af. Bij de gewone jury had nu het Ministerie van Zeewezen een afgevaardigde, den heer A. Gorren, leeraar ter Zeevaartschool alhier, gevoegd.

Vier leerlingen behaalden de groote onderscheiding, één de onderscheiding, de 6^e miste 3/10 van één punt om ook de onderscheiding te bekomen. Het programma der ondervragingen omhelsde gansch het theoretisch deel van het officieel examen van stuurman ter visscherij. In zijn verslag steunt M. Gorren de gedachte voor de visscherij te doen wat voor de lange omvaart in voege gekomen is, te weten het examen in een theoretisch- en een praktisch deel te splitsen; zoo zou het uitgangsexamen der leerlingen officieel als theoretisch deel kunnen aanzien worden. Later, na de vereischte vaart, zou de kandidaat voor het practisch deel op de zeevaartschool onderraagd worden.

Dit stelsel heeft voor de scholen en de visscherij merkelijke voordeelen en dient gesteund te worden. Het wekt den ijver der meesters en de leersucht der leerlingen op.

De zoo op de proef gestelde jongens zijn bekwamer om te vatten wat aan boord gedaan wordt en, met hun toekomend practisch examen voor oogen, trachten zij meer en beter te kennen.

Na de vereischte vaart, welke werkelijk zeven levensjaren inneemt, hoeven zij niet meer het hoofd, maanden lang, over boeken te houden met groot gewinverlies voor hunne ouders, die het met moeite kunnen ontberen.

De visscher is dan niet een min bevoorrechte, geen achteruit gezette.

D. — De vrije visscherschool van De Panne.

Duur van de leergangen. — Deze werden regelmatig gegeven van, 21n November 1920 tot, einde April 1921, voor de leerlingen die nog de lagere school volgden, en van den 21n November tot einde Juni 1921, voor de leerlingen welke de lagere school verlaten hebben en reeds varen. De visschersschool werd heropend den 21n November 1920, nadat het bestuur het derde jaarverslag der Commissie voor Zeevischerij ontvangen had en daarin op de hoogte gesteld werd van den toestand der visschersscholen en tevens van de wenschen nopens dit onderwijs in het verslag uitgedrukt.

Lokalen, meubleering en leermiddelen. — Het beheer be-

schikt voor het onderwijs over dezelfde lokalen als vóór den oorlog, namelijk één klas en een klein museum, en over dezelfde meubeleering en leermiddelen, waarvan echter enkele gestolen en beschadigde stukken vervangen of hersteld zijn.

Verdeeling der leerlingen en getal ingeschreven leerlingen. — De eerste afdeeling bevatte 14 ingeschreven leerlingen van 14 jaar, die de lagere school verlaten hebben en reeds varen. De tweede afdeeling bevatte 25 ingeschreven leerlingen van 11 tot 14 jaar, die nog de lagere school volgen.

Onderwijzend personeel en leervakken door dit personeel onderwezen. — De bestuurder der aangenomen jongensschool, onderwees in de 1^e afdeeling de Zeevaartkunde, Aardrijkskunde en Zeevaartwetten, en in de 2^e afdeeling de Zeevaartkunde, Aardrijkskunde, Dierenkunde en Gezondheidsleer; een gewezen stuurman, in de twee afdeelingen het handwerk (touwwerk en netwerk) en het besturen van schepen.

Leerstof en getal klasuren — In concentrischen leervorm werd de leerstof, aangehaald in het programma van het examen voor scheepsjongens op booten tot de hoogzee-visscherij uitgereed, in de twee afdeelingen onderwezen.

Op al de dagen van de week, uitgenomen den Zaterdag en den Zondag, van 4 $\frac{1}{2}$ uren tot 6 $\frac{1}{2}$ uren was de school open voor de leerlingen van de 2^e afdeeling en op elken Zondag van 8 $\frac{1}{2}$ uren tot 10 $\frac{1}{2}$ uren voor de leerlingen van de 1^e afdeeling.

Het getal uren aan elk vak besteed was in evenredigheid met de belangrijkheid van elk vak.

Bijgevoegde nota. — In 1921, werden geen examens afgenomen voor de toekenning van leerbeurzen aan scheepsjongens der zeevisscherij, wat natuurlijk een nadeeligen invloed op de schoolbijwoning uitoefent.

E. — De vrije visschersschool te Heyst-aan-Zee.

De bestuurder van het gesticht deelde de volgende bijzonderheden mede, wat het aantal leerlingen betreft:

Iste studiejaar	$\left\{ \begin{array}{l} \text{varenden} \\ \text{niet v} \\ \text{arenden 16} \end{array} \right.$	—	16
-----------------	--	---	----

2de studiejaar	varenden	10	}	12
	niet varenden	2		
3de studiejaar	varenden	21	}	21
	niet varenden	—		
	te zamen			49

Het hoeft tenauwernood gezegd te worden dat het vooruitzicht der examens van scheepsjongen meer leerlingen naar de school deed komen en voornamelijk dat de leerlingen veel meer regelmatig waren in het bijwonen der school; ook is het uiterst te beklagen dat in November laatstleden de examens geen plaats gehad hebben. Het ware zeer wenschelijk dat zij nu op het einde van het schooljaar konden gegeven worden.

F. — Vrije visschersschool te Blankenberghe.

Het verleden jaar mag genoemd worden een gewoon jaar, zooals vóór den oorlog. Tot het einde van 1919-20, bezat de school, sedert 1914-15, slechts de leergangen der lagere afdeeling, voor de nog niet varende visscherskinderen in gang gehouden; sedert October 1920, zijn de leergangen der hoogere afdeeling voor de reeds varende jonge visschers herbegonnen. Zeventien jonge varende visschers hebben regelmatig de leergangen der hoogere afdeeling gevolgd; drie wat minder regelmatig. Het getal der varenden was dus twintig; dertien niet varenden hebben de leergangen der lagere afdeeling bijgewoond. De jonge visschers zijn naar de school gekomen, bijzonderlijk om zich te bereiden tot het examen van scheepsjongen dat rond Sinxen zou plaats grijpen. Tot heden, heeft het examen ongelukkiglijk geen plaats gehad. Vandaar, teleurstelling en onverschilligheid jegens het examen, des te meer daar er nog ongeregelde heden voorvielen. Ondertusschen varen er reeds verschillende dier kandidaten als man, en deze kunnen aan het examen geen deel meer nemen. Dit is te betreuren daar het examen het eenige was dat aantrekking gaf aan de school. In den loop van het schooljaar, zijn een aantal leerlingen om die reden uit de school gebleven.

G. — De vrije visschersschool te Nieuipoort.

De school beleeft het moeilijk tijdvak der herinrichting. Het

aantal leerlingen is er niet groot, uit oorzaak van den bijna onbruikbaren toestand der haven. De visschers zijn daardoor gedwongen geworden in Oostende te verblijven.

In den aanvang der school, telde men een tiental leerlingen (niet varenden). Dit getal verminderde in het hart van den winter, ten gevolge van den hachelijken toestand der wegen en der verlichting. Nu echter zijn er geregeld acht jongens.

In de afdeeling der varenden, heeft men slechts een leerling kunnen aanwerven.

De tijd en de herstelling der haven- en kaaiwerken zullen dien toestand verbeteren.

H. — De vrije visschersschool van Còxyde

De toestand der school was in 1921, niet schitterend; de gevolgen van den oorlog maken dat de visscherij, de haven van Nieupoort niet kunnende gebruiken, zich bijna geheel in Oostende of Duinkerke gevestigd heeft.

In dit jaar, heeft men geene leerlingen kunnen krijgen die varen.

Het materieel voor de herinrichting der visschersschool was bijna niet te verkrijgen, en de kwestie van een schoollokaal blijft onopgelost.

Herhaalde pogingen ten einde eene voldoende oplossing te bekomen bleven tot nu toe vruchteloos.

I. — De vrije visschersschool te Oostduinkerke.

De vrije visschersschool van Oostduinkerke heeft in het jaar 1920-1921 niet kunnen heropend worden. Het is slechts met October 1921, dus voor het schooljaar 1921-22, dat de lessen regelmatig hernomen zijn geweest..

De bovenstaande mededeelingen wijzen uit dat het vakonderwijs der zeevisscherij in nauw verband is met den plaatselijken toestand der nijverheid zelve. Voldoende op den Oostkant der kust, waar wij een wezenlijke nijverheidsconcentratie vastgesteld hebben, herneemt dit onderwijs traag en schuchter zijn vóóroorlogsch gang, in de westelijke visscherijplaatsen, wier levensbron door de vernieling der haven van Nieupoort afgesneden werd. Ondertusschen herleeft het

betrouwen in de toekomst en winnen al de visschersscholen steeds aan stevigheid en degelijkheid. De heropbeuring zal volledig zijn, den dag dat de schoolgang opnieuw door al de leerlingen door een ambtelijk vakexamen zal kunnen bekroond worden.

Ondertusschen heeft de Provincie ten behoeve van het beroepsonderwijs een maatregel genomen, die de visschersscholen bijzonderlijk welkom zal zijn.

Ingevolge het besluit door den Provincialen Raad den 20n December genomen, zal de tusschenkomst der Provincie in de uitgaven der technische, nijverheids- en beroepsscholen — de visschersscholen erbijgerekend — van het jaar 1822 af, vastgesteld worden als volgt:

A. Jaarwedden van het onderwijzend personeel:

1) voor de beroepsscholen en leergangen 30 %

B. Andere uitgaven 40 %

C. Buitengewone uitgaven (kosten van 1^e inrichting) 30 %

Te zamen met de geldelijke tusschenkomst van Regeeringswege, mogen de toelagen ten behoeve van het zeevisserij-onderricht thans op 80 % der wezenlijke uitgaven berekend worden.

TABEL XXVI

AANTAL LEERLINGEN IN DE

JAAR	Oostende (Gemeenteschool)		Oostende (vrije school)		De Panne		Nieupoort	
	varende	niet varende	varende	niet varende	varende	niet varende	varende	niet varende
1905	—	51	—	96	—	—	12	12
1906	—	56	—	100	47	33	13	17
1907	—	54	—	99	54	31	16	14
1908	—	49	—	104	42	25	17	13
1909	—	52	—	105	45	36	18	15
1910	—	49	—	102	49	36	11	15
1911	—	40	—	105	39	45	9	26
1912	—	38	—	101	43	37	10	32
1913	—	41	—	111	46	40	8	36
1919	—	11	—	91	—	—	—	—
1920	—	34	—	100	—	—	—	—
1921	—	39	—	48	14	25	1	8

VISSCHERSCHOLEN (1905-1921)

Coxyde		Oostduinkerke		Heyst		Blankenberghe		TOTAAL
varende	niet varende	varende	niet varende	varende	niet varende	varende	niet varende	
—	—	—	—	22	25	24	39	—
—	—	—	—	20	27	22	42	—
12	18	—	—	23	23	17	36	—
7	19	—	—	18	36	25	23	—
9	22	—	—	20	28	23	28	—
8	35	—	—	28	28	18	29	—
10	25	13	32	26	20	18	28	434
10	27	14	29	26	16	20	25	428
10	24	13	30	27	25	17	25	453
—	—	—	—	45	15	—	20	187
—	—	—	—	42	18	20	13	227
—	—	—	—	31	18	20	13	221

TABEL XXVII.

DE UITSLAGEN DER EXAMENS VOOR HET

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

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

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

VII. — Wetenschappelijke opzoekingen ten behoeve
der zeevisscherij.

*Laboratoire de la Station de Recherches maritimes, à Ostende.
Travaux exécutés en 1921.*

Les couleurs pour bateaux. — L'une des principales recherches poursuivies au laboratoire, nous l'avons déjà signalé, est l'étude des couleurs pour bateaux. Cette étude a été continuée. Comme les quelques essais tentés avec des plaques de tôle peintes, exposées à l'air et à l'eau de mer, avaient été assez concluants, il a été décidé de reprendre ce travail.

Nous avons donc entrepris une sorte de fabrication industrielle de nos couleurs. Exécutée avec une outillage rudimentaire et des moyens de laboratoire, cette fabrication a absorbé beaucoup de temps, avant de réunir une quantité suffisante de produits.

Mais cela nous a permis aussi de mettre au point un certain nombre de choses.

1) Tout d'abord, il est nécessaire d'opérer avec des produits purs, ou du moins suffisamment purs.

Ceci n'est pas un défaut, commercialement parlant, car les couleurs pour navires ne sont jamais bon marché. D'autre part, rappelons ici qu'aucune usine fabriquant ces couleurs n'existe en Belgique. Nous sommes entièrement tributaires de l'étranger. Une formule heureuse permettrait donc la création d'une industrie qui aurait certes un débouché suffisant dans le pays même.

Il faut donc des produits purs.

Remarquons à ce propos :

1^o) Qu'il est d'élémentaire prudence de s'assurer de la qualité de l'huile de lin, même si cette huile est vendue comme pure. La fraude la plus habituelle consiste dans l'addition d'huile de poisson. La réaction classique au chlore en permet la caractérisation rapide.

2^o) La soude commerciale ordinaire n'est guère à conseiller. Elle donne, dans les réactions que nous utilisons, un déchet trop considérable.

3^o) De plus, le savon obtenu demande énormément d'eau pour se dissoudre; 50 grammes par exemple exigent presque 2200 c.c.

d'eau. Et encore, à froid, la solution se trouble; il y nage des flocons.

4^e) Enfin, quand il faut décanner les solutions, les séparations à l'aide de l'entonnoir à robinet sont difficiles, lentes. Il faut parfois laisser longuement déposer les précipités formant déchets. Parfois même l'on est obligé supplémentairement de décanner à la pipette et encore avec beaucoup de précautions.

Les déchets qui se produisent ainsi atteignent en moyenne de 22 à 25 %.

II. S'il arrive qu'il faille opérer avec des réactifs insuffisamment purs, il est plus pratique d'opérer en solution diluée. C'est logique; l'on se débarrasse plus aisément d'une petite quantité de déchets que d'une grande.

III. Lorsqu'on saponifie sans user d'alcool, il faut éviter de chauffer trop fort la masse, lors de la dessiccation. Nous avons remarqué qu'un savon sec fournit des solutions bien plus claires. Il est toujours utile de filtrer avant de précipiter par la S O 4.

IV. Nous avons essayé aussi de dissoudre le sel organique de cuivre obtenu dans l'éther de pétrole et le tétrachlorure de carbone. Le premier de ces corps remplacerait en effet C 6 H 6 avec avantage, l'essence pour autos étant un produit commercial autrement moins cher que la benzine.

Le sel organique de cuivre se dissout dans ces deux liquides. Seulement, pour l'éther de pétrole, il est nécessaire, pour une dissolution rapide, d'opérer au Soxhlet. Ce défaut a un avantage: les précipités-déchets restent dans la cartouche.

La couleur du sel de cuivre ainsi dissout change complètement. La solution benzénique est vert émeraude foncé. Elle est plus bleue dans Ccl_4 et franchement bleu-verdâtre dans l'éther de pétrole.

Les solutions évaporées laissent des résidus de ces teintes, mais plus pulvérulents et qui *restent* plus ou moins poisseux.

Ces solvants ne semblent donc par devoir être d'application ici, car le dernier coup de brosse donné, le bateau doit être prêt à reprendre la mer.

La préparation d'une grande quantité de notre couleur nous a permis aussi de constater qu'il faut s'en tenir rigoureusement aux proportions indiquées. Quelques irrégularités observées nous

ont incité à pénétrer rigoureusement le mécanisme de la réaction. (Couleur L C V R 18).

Quatre préparations ont été étudiées, en faisant varier, pour une même quantité d'huile de lin, les quantités de Na O H , en opérant avec ou sans alcool, en utilisant des huiles puisées directement au flacon, des huiles chauffées pour éliminer l'eau et des huiles rendues siccatives.

Si l'on ne s'en tient pas aux proportions voulues, la quantité de sel organique de cuivre précipité est très variable et diminue parfois dans un rapport du simple au double. Les déchets se renforcent suivant une échelle de valeurs correspondantes. Le savon se sépare sans entrer en réaction.

Nous avons aussi définitivement fixé ce résultat important que seule la *quantité* d'huile est à considérer. Qu'elle soit fraîche, chauffée ou rendue siccative, la chose importe peu.

Au point de vue industriel, ce dernier point présente une importance non négligeable.

Quand on entreprend une préparation de ce genre, il faut dissoudre le sel organique de cuivre dès sa formation, une fois l'eau décantée. Si l'on tarde, la résinification ne tarde pas à s'opérer et C6 H6 ne parvient plus à dissoudre cette partie résinifiée, d'où perte.

Une première application de nos couleurs a été faite au mois d'août 1921, sur le trawler « Ibis VI » — O 76, gracieusement mis à notre disposition par M. Bauwens.

Le chalutier a été peint, à partir de la ligne de flottaison, sur toute une longueur, à bâbord et à tribord. En même temps, côte à côte avec nos couleurs, l'on s'est servi de produits anglais.

Cette application s'est faite dans de mauvaises conditions, le bâtiment n'ayant pas été préalablement débarrassé de la couche de rouille qui le couvrait. Du moins le nettoyage était sommaire. Il est vrai que les couleurs d'origine anglaise étaient soumises au même inconvénient.

Il y a donc cinq mois que cette application a été faite.

Depuis lors, il nous a été donné de voir le O 76 une couple de fois au port.

Le navire n'était pas déchargé au point d'émerger suffisamment.

Néanmoins, nous avons pu constater qu'alors que les couleurs d'origine anglaise avaient presque disparu, notre couleur avait résisté bien plus victorieusement aux attaques de l'eau salée. Nous n'avons pu nous assurer, précisément à cause de la hauteur de l'eau, si la couleur antiparasitaire avait suffisamment rempli son office, mais il nous le semblait pourtant, pour autant que la chose était possible à vérifier.

Ce résultat est donc très encourageant.

Il l'est autant plus que nos couleurs présentent aux armateurs un autre avantage.

Elles séchent extrêmement vite.

La couleur anti-rouille sèche, nous pouvons l'affirmer, " derrière le pinceau. "

La couleur anti-parasitaire est sèche dix minutes au plus après son application.

C'est extrêmement précieux puisqu'on évite ainsi toute perte de temps.

A peine le navire est-il peint que l'on peut laisser rentrer l'eau dans la cale sèche.

Nous insistons sur ces deux résultats qui viennent confirmer les expériences exécutées au laboratoire.

Dès à présent, nous allons poursuivre la préparation de grandes quantités de couleur et continuer nos applications sur navires, dans des conditions variées.

Il est possible aussi que nous fassions varier la proportion d'un des éléments de nos couleurs.

Remarquons en passant que ces couleurs ne s'appliquent pas seulement aux bateaux, mais encore à tous objets exposés aux intempéries, les ponts métalliques par exemple.

C'est dire quelle extension pourrait prendre une telle fabrication.

Examen de conserves de harengs au vin blanc.

Les boîtes sont fortement gondolées. A l'ouverture, les gaz s'en échappent en sifflant : fermentation anaérobie complète.

La « sauce » et les ingrédients introduits sont de bonne qualité. Le coupable est ici le hareng, dont les chairs sont rosées. Le poisson était donc avarié avant la mise en boîte et la température n'a

pas été poussée assez loin pour amener la stérilisation. Nous ne pensons pas que ce soit un défaut, sinon des marchandises douteuses auraient été livrées en vente et consommées.

Deux essais de culture effectués sur agar recouvert de glycérine n'ont pas donné de résultats. Il est vrai que nous avons opéré dans des conditions de fortune.

Recherches sur des conserves de crevettes suspectes.

Les boîtes ouvertes, donnent un produit d'odeur et de goût normal. Mais il y a des crevettes qui sont brunies par places. Et ces places correspondent à des taches semblables, existant sur le papier qui enveloppe les crustacés.

Nous constatons que ce sont surtout les deux fonds qui offrent cette teinte brune et particulièrement un des fonds.

La quantité de liquide extrait des boîtes nous accuse :

Boîte	n° 1	17 cc.	1	de « sauce »	} environ 2 cc. d'huile
	n° 2	13 »	7		
	n° 3	12 »	0		
	n° 4	10 »	1		
	n° 5	15 »	0		
	n° 6	18 »	0		
	n° 7	14 »	2		
	n° 8	15 »	6		
	n° 9	13 »	3		
	n° 10	13 »	8		

L'analyse de l'huile, du papier ne nous accuse rien d'anormal. Le sel employé contient de faibles traces de sulfates.

L'étamage des boîtes nous donne de l'étain, du fer, des traces de zinc.

Les boîtes présentent, à l'intérieur et à l'extérieur un dépôt brun qui se compose aussi de Fe, de Zn (traces) et de calcium.

Conclusions : 1) La « Sauce » est trop abondante. Normalement peu de liquide doit se rencontrer dans une telle conserve, les crevettes absorbant presque le tout.

2). Les boîtes, pour une raison quelconque, ont été trop fortement chauffées. De là provient la coloration brune, d'autant plus accentuée, dans beaucoup de boîtes, que l'on se rapproche davantage du fond. Là, le tissu des animaux est même partiellement désorganisé.

Dosage de l'huile contenu dans les esprot.

Ces poissons ont été particulièrement abondants. Ils le sont même encore.

D'autre part, ils paraissaient particulièrement riches en matières grasses.

Il nous a paru intéressant d'en faire le dosage et de vérifier si la proportion d'huile subit des fluctuations quelconques depuis l'arrivée du banc, jusqu'à sa disparition.

Trente analyses ont été faites.

En voici les résultats :

Prise N° 1

a)	15,1	
b)	20,3	
c)	19,3	moyenne d'huile 19,43
d)	21,9	
e)	21,1	
f)	18,9	

Prise N° 2

a)	17,4		Esprot. frais.
b)	19,8		
c)	20,2	moyenne d'huile 19,7	
d)	21,3		
e)	18,1		
f)	21,4		

Prise N° 3

a)	20,1	
b)	21,0	
c)	20,8	moyenne d'huile 20,18
d)	19,2	
e)	20,3	
f)	19,7	

Prise N° 4

- a) 23,8
- b) 18,2
- c) 21,5
- d) 19,9
- e) 22,4
- f) 20,5

moyenne d'huile 21,05

Prise N° 5

- a) 21,9
- b) 22,1
- c) 20,4
- d) 22,6
- e) 19,0
- f) 22,8

moyenne d'huile 21,45

Esprots fumés.

L'on voit donc que la teneur en huile est excessivement forte. La valeur alimentaire de ce poisson, assez dédaigné pourtant, est remarquable et son exploitation à ce point de vue paraîtrait rémunératrice. Il est vrai que des analyses antérieures avaient fixé le 0/0 d'huile à 15. Cette année, il est extraordinairement élevé.

Nous n'avons pu nous assurer, jusqu'à présent, si ce pourcentage se maintenait, le mauvais temps persistant ne permettant plus la pêche.

Mais nous nous proposons de reprendre la question, dès que les barques pourront reprendre la mer, et de comparer l'extraction au Soxhlet avec les indication de la balance de Bull.

Ostende, 22 janvier 1922.

J. DE BOUNGNE.

Dr ès Sciences chimiques,
Bactériologue.

TABEL XXVIII.

TOESTAND DER HULPKAS VOOR SLACHTOFFERS VAN ZEEONGEVALLEN TE OOSTENDE (1911-1921.)

JAAR	Ontvangsten, het overschot van het voorgaande jaar inbegrepen.	Bedrag der verleende hulp, kleine uitgaven inbegrepen.	In kas op 31 december.
1911	47,450.96	4,756.11	43,694.85
1912	45,602.51	5,543.62	40,058.89
1913	42,960.97	3,264.87	39,696.10
1914	43,902.38	3,750.17	40,152.21
1915	41,346.16	—	41,346.16
1916	42,574.26	—	42,574.26
1917	43,839.21	—	43,839.21
1918	45,142.11	—	45,142.11
1919	47,017.29	978.31	46,038.98
1920	48,115.19	3,059.60	45,055.59
1921	46,703.88	3,639.40	43,064.48

TABEL XXIX.

TOESTAND DER HULP- EN VOORZORGSKAS

JAAR	Gewone inkomsten	GEWONE UITGAVEN	
		Betaalde pensioenen	Bureelkosten
1911	58,046.89	56,806.00	808.00
1912	59,992.91	58,628.50	813.25
1913	66,595.80	58,280.50	825.85
1914	46,473.77	43,386.50	600.00
1915	—	32,828.00	662.25
1916	—	25,822.25	634.20
1917	—	22,627.00	600.00
1918	1,792.41	22,383.00	600.00
1919	111,615.81	166,822.00	1,962.75
1920	236,669.09	130,982.00	2,269.70
1921	228,550.17	182,034.50	1,924.00

DER VISSCHERS VAN OOSTENDE (1911-1921).

SOLDO		BUITENGEWONE INKOMSTEN		Toestand van het reserve- fonds
Te goed	Schuld	Verworven interessen	Giften	
6,111.80	—	5,135.49	294.00	171,683.57
6,093.68	—	5,251.79	290.73	158,513.25
13,794.56	—	5,639.16	665.95	159,126.17
4,847.25	—	2,087.50	272.48	—
—	406 25	—	33,084.00	—
393.55	—	—	26,850.00	—
1,072.76	—	—	24,299.76	—
522.17	—	—	21,712.76	—
96,852.99	—	31,897.93	122,124.00	243,555.38
114,580.11	—	11,142.72	20,00	333,558.49
60.523 95	—	15,932.28	—	400,276.50

TABEL XXX.

WERKZAAMHEID DER HULP- EN VOORZORGSKAS

HULPVERKRIJGENDE	1911		1912		1913		1914	
	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers
I. Weduwen van visschers die in zee vergaan zijn of die tot aan den ouderdom van 60 jaar gevaren hebben	—	106	—	105	—	105	9922.00	105
Hunne minderjarige kinders	12072	48	12982.00	43	13240.00	52	—	47
II. Weduwen van visschers overleden te lande en die tot aan den ouderdom van 60 jaar niet gevaren hebben (meer dan 60 jaar oud)	8806	112	8633.00	110	8700.00	120	7112.00	112
III. Weduwen van visschers overleden te lande en die tot aan den ouderdom van 60 jaar niet gevaren hebben (min dan 60 jaar oud)	3919	50	3710.00	55	3729.00	49	2503.00	48
Hunne minderjarige kinders	—	41	—	37	—	31	—	41
IV. Oud-visschers die tot aan den ouderdom van 60 jaar gevaren hebben	—	55	—	52	—	52	7321.50	51
Hunne vrouwen 60 jaar oud	10815	27	10973.00	25	10805.00	26	—	22
V. Oud-visschers die tot aan den ouderdom van 60 jaren niet gevaren hebben	—	124	—	126	—	131	—	129
Hunne zestigjarige vrouwen	13436	63	14665.00	68	14659.00	74	10714.00	67
VI. Visschers slachtoffers van een bedrijfsongeval	—	111	—	111	—	108	—	104
Hunne vrouwen	—	92	—	87	—	84	—	77
Hunne minderjarige kinders	5351	206	5512.00	182	5506.00	187	4540.50	174
VII. Zieke visschers	—	53	—	56	—	43	—	40
Hunne vrouwen	—	35	—	43	—	26	—	29
Hunne minderjarige kinders	2183	63	1918.50	59	1464.50	38	1228.50	48
VIII Ouders van ongehuwde visschers	60	1	60.00	1	60.00	1	45.00	1
IX. Anderen (Breukbanden)	164	15	175.00	14	117.00	10	—	—
	56806	1200	58628.50	1174	58280.50	1137	43386.50	1095

24

2829

TABEL XXXI.

TOESTAND DER HULP- EN VOORZORGSKAS VOOR

JAAR.	AANTALINGESCHREVENEN	ONTVANGSTEN			PENSIOENEN		
		Opbrengst van de bijdragen der leden en hulpelden.	Andere inkomsten intresten, buitengewone inkomsten.	TOTAAL.	Aan visschersweduwen en aan hare kinderen min dan 14 jaar.		
					Aantal weduwen.	Aantal kinderen.	Totaal bedrag der hulp.
1911	85	2311.00	632.98	2943.98	26	7	935.00
1912	84	2309.00	558.74	2867.74	23	4	803.00
1913	77	2247.00	794.90	3041.90	21	3	726.00
1914	43	1995.00	731.10	2726.10	11	2	420.00
1915	39	1459.00	1449.10	2908.10	12	2	456.00
1916	38	1449.00	1666.10	3115.10	12	1	407.00
1917	33	1407.00	1951.10	3358.10	13	2	451.00
1918	30	1385.00	1979.60	3364.60	13	2	451.00
1919	27	1359.00	2230.63	3589.63	12	1	407.00
1920	28	432.00	3427.15	3859.15	12	1	407.00
1921	33	962.00	2437.45	3399.45	16	2	550.00

(1) Tot in 1919 werden de overschotten aangelegd door aankoop van belgische rentetitels.
N. B. Het inkas der vorige jaren is altijd in de buitengewone ontvangsten begrepen.

VISSCHERS DER GEMEENTE DE PANNE (1911-1921).

EN VERGOEDINGEN.

Aan oude visschers.		Aan zieke-of gekwetste visschers.		TOTAAL		IN KAS (1)
AANTAL.	Totale hulp.	AANTAL.	Totale hulp.	der gehol- penen.	der toege- stane hulp.	
26	1287.00	22	663.50	81	2885 50	105.58
27	1342.00	21	405.00	75	2562.40	305.34
28	1369.50	25	625.00	77	2760 80	311.10
23	1164.00	7	113.00	43	1697 00	1029.10
24	1206.00	—	—	38	1662 00	1246.10
25	1177.00	—	—	38	1584.00	1531.10
27	1347.50	—	—	42	1749.00	1509.60
31	1479.50	—	—	46	1930 50	1484 10
35	1655.50	3	119.00	51	2181.50	1457.30
36	1683 00	3	140.00	52	2265.00	1593.15
33	1595.00	4	105.60	55	2258 85	1140.60

TABEL XXXII.

WERKZAAMHEID DER HULPKAS VOOR ZEEVISSCHERS DER GEMEENTE HEYST A/z (1909-1921).

JAAR.	AANTAL PENSIOENEN BETAALD AAN										Volledig		Betaalde som.
	visschers- weduwen.	visschers- weezen min dan 14 jaar.	ouders van in zee verongelukte visschers.	weduwen van in zee verongelukte visschers.	oudvisschers meer dan 65 jaar.	weduwen van oudvisschers meer dan 65 jaar.	gekweste en zieke visschers.	hunne vrouw.	hunne kinderen min dan 14 jaar oud.	getal pen- sioenen.			
1909	19	10	5	4	16	13	5	3	2	77	1776		
1910	19	6	5	4	16	12	5	4	3	74	1776		
1911	18	2	4	3	17	12	5	4	2	67	1776		
1912	19	2	4	3	14	14	5	4	1	66	1776		
1913	18	2	4	3	15	14	5	4	1	66	1776		
1919	4	—	—	2	12	18	2	—	—	37-38	1776		
1920	2	—	—	3	13	18	2	—	—	37-38	1776		
1921	4	—	—	3-4	10	16	4	—	—	37-38	1776		

VIII. — De Zeevisscherij in de naburige landen.

NEDERLAND (1).

De zeevisscherijnijverheid onderging in Nederland, in 1920 en 1921, een crisis in verband met de economische verwarring die Europa beheerscht, maar in dit land gevoeliger nog dan elders.

De reederij ter visscherij met stoomschepen is, in den loop der beide jaren, met 61 schepen achteruit gegaan, van 278 vaartuigen in 1919, tot 217 in 1921.

Weliswaar werd dit verlies eenigzins goedge maakt door een aanwinst van 69 motorvaartuigen (194 tegen 125 in 1919). Nochtans blijft de opmerking gelden, in de vorige jaarverslagen gemaakt, dat het gebruik van motoren van groot vermogen, zooals noodig voor schepen van de grootte der stoomtreilers, nog steeds niet gewaagd wordt. Die motortreilers blijven vaartuigen van kleineren inhoud meestal voor de kustvisscherij bestemd.

Voor zoover de schepen in de vaart waren, werd van den motor geregeld gebruik gemaakt. Er wordt echter over het algemeen zeer geklaagd over het gebrek aan voldoende geschoold personeel, met als gevolg meer averij dan bij een normaal gebruik van motoren zou noodig zijn en zeer hooge reparatiekosten. De inkomsten van het bedrijf lieten een motordrijver aan boord niet toe. Voor zoover men van averij verschoond bleef was het oordeel gunstig.

De achteruitgang der vloot komt ook duidelijk in het aantal zeilvaartuigen te voorschijn. Dit laatste is in de beide besproken jaren met 117 achteruit gegaan, daarin begrepen 77 platbodems.

De bovenstaande opgaven doelen op de visscherij in volle zee, op haring en grondvisch. Neemt men integendeel al de takken der Nederlandsche zeevisscherij in acht, dan moet men bij de bovenstaande getallen voor 1921 nog voegen, 15 stoomvaartuigen, 84 motorvaartuigen, 1806 halfgedekte zeilvaartuigen en 2468 open booten, al te zamen in de kleinvischerij gebezigd.

De samenstelling der vloot bevat dus in 1921 in het geheel

Jaarverslag der zeevisscherij-inspectie 1920. Departement van landbouw, nijverheid en handel. — Verslag over de visscherij gedurende het jaar 1921.

5783 vaartuigen van allen aard, met een inhoud van 421,263 m³ tegen 6239 vaartuigen met een inhoud van 450.970 m³, in 1919.

Die inkrimping houdt natuurlijk verband met den economischen toestand der zeevisscherij. De algemeene opbrengst der grootvisscherij immers is gedaald van 166.660.039 kil. met eene waarde van 57.368.137 gulden in 1919, op 121.547.000 kil. geschat op 32.846.100 gulden in 1920, en 67.714.900 kil. die 16.835.740 gulden opbrachten, in 1921.

Deze cijfers zijn duidelijk genoeg door hun eigen, al bevatten zij de bedragen der kleinvisserij op visch-schaal- en weekdieren niet, die het laatst aangeduide gewicht doen rijzen tot 152.964.000 kil. met eene waarde van 24.498.600 gulden. In 1919, besomde de totale vangst van 251.655.684 kil. een waarde van 67.274.605 gulden.

De Nederlandsche bescheiden bevatten nopens de rechtstreeksche oorzaken van dezen achteruitgang enkele mededeelingen ook voor ons land van voornaam belang.

« Terwijl de uitvoer van deze visscherijprodukten naar Duitschland, zoo luidt het verslag over het jaar 1921, in de tweede helft van 1920 reeds grootendeels praktisch onmogelijk was geworden (1), verergerde deze toestand in 1921. Hierbij kwam nog dat in Mei, dat juist tegen den tijd toen de nieuwe scherpe koersdaling van de Deutsche mark inzette, de uitvoer van visch uit Duitschland, welke in Januari verboden was, werd vrijgegeven. Deze export richtte zich niet alleen naar landen als Polen, Oostenrijk, Tsjecko-Slovakije en de nieuwe Oostzeestaten, wier finantieele toestand nog ongunstiger was dan die van Duitschland, en die onze prijzen daardoor nog minder konden betalen, maar ook — en voor duurdere produkten uiteraard zelfs bij voorkeur — naar ons land en andere landen als Zwitserland, Engeland, Frankrijk en België, waar de valuta in verhouding tot de Deutsche mark in koers gestegen waren en de vischprijzen naar Duitschen maatstaf hooger waren geworden. Aangezien de Deutsche visch daar tot lager prijzen kon worden aangeboden dan onze visch, deed deze concurrentie onzen handel meermalen veel schade. »

«..... De waardedaling van de mark had ook in ander opzicht nog grooter gevolgen. Werd onze visscherij daardoor ernstig ge-

(1) Als gevolg van den val der Deutsche mark (N. D. R.)

troffen, de Duitsche stoomtreilvloot kon zich juist ten gevolge van de daling van den markenkoers, die groote afzetmogelijkheden opende, niettegenstaande zich ook in Deutschland verschillende moeilijkheden voordeden, o. a. met de steenkolenvoorziening, door de vermeerderde koopkracht van het Duitsche publiek en door de stijging der exploitatiekosten, op verrassend snelle wijze herstellen van de tijdens den oorlog geleden verliezen, zoodat ze thans meer schepen telt dan ooit te voren. Waren namelijk van de 263 schepen waaruit zij op 1 Juli 1914 bestond, na het sluiten van den wapenstilstand nog slechts 82 schepen over, de aanbouw van nieuwe vaartuigen werd met zoo veel ijver ter hand genomen, dat hun aantal, omstreeks het midden van 1920, weer tot meer dan 252 was aangegroeid en sindsdien reeds tot boven de 300 is gestegen. De nieuwgebouwde schepen moeten daarbij in verschillende opzichten beter ingericht zijn dan de oude: o. a. zijn zij voorzien van machines, welker steenkolenverbruik ongeveer de helft zou zijn van dat der machines van onze stoomtreilers. Daarbij kwam, dat bij ons te lande voor de steenkolen veel hogere prijzen moesten betaald worden, dat het vaste loon der bemanningen van de stoomtreilers meer bedraagt, dat door de hogere loonen in de nevenbedrijven, onderhoud en herstelling van casco, tuigage, ketels, machine en vischtuig veel meer kosten en dat ook andere lasten zwaarder op het bedrijf drukten dan in Deutschland. Het behoeft dus geen zins verwondering te baren, dat wij op het gebied der treilvisserij niet in staat waren met de Duitschers te concurreeren. »

De verwickelingen zooeven aangeduid brachten, in Nederland zooals elders, vaak zonderlinge toestanden te weeg. Om de prijsdaling te voorkomen en omdat men hoopte in Engeland meer te zullen bekomen, losten verscheidene Ymuidener stoomtreilers hun vangsten geheel of ten deele in Engelsche havens. Deze aanvoer van Noordzeetreilvisch in Engeland was afkomstig van 15.137 reisdagen en van Yslandsche treilvisch van 141 reisdagen; hij werd op 18 millioen kil. geschat.

Anderzijds, lokten de naar Duitschen maatstof hooge prijzen al spoedig Duitsche stoomtreilers in toenemend aantal naar Ymuiden, zoodanig dat, terwijl de Nederlandsche stoomtreilers hun vangsten hoofzakelijk in Engeland losten, de Duitsche stoomtreilers grootendeels de Ymuidener markt van visch

voorzagen. In Mei, Juni en Juli 1921, voerden deze vaartuigen op deze markt meer aan dan de Nederlandsche stoomvaartuigen.

Het is dus wel echt wat dikwijls in België van reederszijde aangevoerd werd, namelijk dat zelfs de Hollandsche visch in België ingevoerd, in 1921, grootendeels van Duitsche herkomst was.

Ook de haringvisserij met drijfnetten had in Nederland, onder de Duitsche en Zweedsche mededinging en onder de geringe koopkracht van midden- en Oost Europa, veel te lijden. Bij den aanvang dezer visserij, was in 1921 nog een groote hoeveelheid haring van de vorige teelt in voorraad, waarnaar zelfs tegen vrij lage prijzen weinig vraag was. Een poging vanwege de Hollandsche reeders, om in verband hiermede tot een internationale beperking der haringvisserij in de Noordzee te geraken, had niet den gewenschten uitslag.

Daarēnboven waren de vangsten van den beginne af onbevredigend. In het geheel namen in 1921, 31 stoom-, 29 motor- en 365 zeilloggers aan de haringvisserij deel, tegen 46 stoom-, 33 motor- en 493 zeilloggers in 1920. De totale aanvoer der haringvisschers beliep in 1921 slechts 39.562.000 kg., geschat op 7.199.200 gūlden, tegen 90.844.000 kg. geschat op 21.417.400 gūlden in 1920, en 115.858.000 kg. met eene waarde van 36.212.000 gūlden, in 1919.

Met betrekking tot de visserij met de Deensche zeevischzegen, met welke eene Oostendsche reederij thans proefnemingen aangevangen heeft, deelt het Nederlandsch visscherijbeheer het volgende mede:

« Hier te lande werd het vischtuig vóór 1920 nog niet gebruikt. In dit jaar vestigden de flinke vangsten van de Deensche motor-kotters, welke te Ymuiden werden aangevoerd, de aandacht op deze visserij, met het gevolg dat een Rotterdamsche motortreiler daarmede zijn geluk ging beproeven. In 1921, werd dit voorbeeld gevolgd door slechts een Scheveningschen motorlogger. De nieuwe bedrijfstak was dus nog van zeer weinig beteekenis; hij verkeerde feitelijk nog in een stadium van proefneming. »

In 1921, waren in Nederland 7 visscherijscholen bekend, zij waren gevolgd door 609 leerlingen, voor het examen van machinist-stoker slaagden in 1921 3, voor het machinisten-examen 19, voor het examen van stuurman ter stoomvisserij 3,

voor dit van stuurman ter zeilvisserij 81, en voor dit van schipper ter zeilvisserij 40 kandidaten.

Onze uitvoer naar Nederland van verschillende vischsoorten bedroeg, ingevolge de Nederlandsche statistiek, in 1921 slechts 583.805 t. geschat op 319.352 gulden. De Nederlandsche uitvoer naar Belgie bedroeg daarentegen 64.841.822 kil. met eene waarde van 8.216.179 gulden.

Daar in de Nederlandsche verslagen alle bijzonderheden nopens de Ymuidener haven weggelaten zijn, is het tot ons leedwezen niet mogelijk onze voorgaande gegevens dienaangaande te volledigen.

TABEL XXXIII.

GROOTTE DER NEDERLANDSCHE VLOOT DER GROOTZEEVISSCHERIJ (1911-1921).

JAAR	AANTAL				Totaal aantal vaartuigen.	Bruto inhoud in M ³
	MECH. VOORTBEW. VAARTUIGEN.		ZEILVAARTUIGEN.			
	Stoomvaartuigen	Motorvaartuigen	Geheel gedekte	Half gedekte		
1921	217	194	578	378	1360	311.816
1920	244	187	598	400	1429	321.193
1919	278	125	618	455	1476	330.701
1918	299	86	608	489	1482	329.823
1917	269	88	730	399	1486	350.520
1916	241	58	814	380	1493	367.247
1915	204	26	753	397	1380	320.328
1914	201	20	727	397	1327	305.596
1913	199	18	713	393	1323	297.880
1912	177	14	718	398	1307	281.814
1911	149	12	728	396	1285	263.646

TABEL XXXIV.

AANTAL ZEEVISSCHERS IN NEDERLAND VAN 1920 TOT 1921,
(GROOTVISSCHERIJ).

JAAR	Trawl visscherij	Beug visscherij	Drijfnet visscherij	Totaal aantal visschers
1921	3.587	473	5,685	9.745
1920	2.560	478	7.638	10.676
1919	3.197	105	9.232	12.534
1918	4.489	504	2.912	7.905
1917	5.829	1364	388	7.573
1916	2.758	78	11.376	14.212
1915	2.648	91	9.469	12.208
1914	2.698	78	9.370	12.146
1913	2.743	156	9.028	11.927
1912	2.588	260	8.905	11.753
1911	2.239	290	9.290	11.819

TABEL XXXV.

TOTALE HOEVEELHEID EN OPBRENGST DER VISCH, GEDURENDE DE JAREN 1911-1921 DOOR ALLE TAKKEN DER NEDERLANDSCHE GROOTZEEVISSCHERIJ AANGEVOERD.

JAAR	Trawlvisserij		Beugvisserij		Drijfnetvisserij op haring		Algemeen total	
	Hoeveelheid	Opbrengst	Hoeveelheid	Opbrengst	Hoeveelheid	Opbrengst	Hoeveelheid	Opbrengst
1921	K. G. 26 145.900	Guld. 8.721.440	K. G. 2.007.000	Guld. 915.100	K. G. 39.562.000	Guld. 7.199.200	K. G. 67.714.900	Guld. 16.835.740
1920	28.456.000	10.674.200	946.000	496.500	90.844.000	21.317.400	121.547.000	32.846.900 (1)
1919	48.017.975	19.497.463	2.784.473	1.658.263	115.855.191	36.212.411	166.660.639	57.368.137
1918	33.201.451	20.601.870	1.599.586	1.622.885	15.307.293	9.467.787	50.108.330	31.692.542
1917	30.606.888	14.231.239	2.812.159	2.035.990	389.565	230.488	33.758.612	25.963.859
1916	64.385.778	30.898.633	2.008.543	1.228.331	99.118.462	49.549.752	165.512.783	79.926.713
1915	61.115.229	14.910.464	1.244.116	438.846	85.669.276	36.917.068	148.058.621	52.266.378
1914	36.030.649	6.807.988	890.602	317.332	66.145.320	12.599.009	103.067.271	19.724.329
1913	31.507.980	5.977.284	1.530.980	539.667	100.549.025	15.242.448	133.587.965	21.759.399
1912	35.292.350	6.399.653	2.049.413	604.626	66.213.640	10.732.540	103.555.483	17.736.819
1911	29.445.537	4.803.705	2.369.503	703.898	86.639.125	11.035.636	117.454.185	16.543.179

(1) In de totalen voor 1920 is de zegenvisscherij begrepen voor 1.301.000 kil., geschat 358.000 gulden.

SCHOTLAND (1).

De Schotsche zeevisscherij heeft zich, op technisch gebied, heropgericht uit het verval in hetwelk de oorlog ze gelaten had. Zij heeft zelfs in velerlei opzichten haar vóóroorlogsch hoogtepunt overtroffen. Zoo kunnen wij opmerken dat het getal stoomtreilers in het verslagjaar geklommen is van 294 in 1919, tot 385 in 1920. In 1913, werden slechts 320 zulke vaartuigen geboekt.

Bij de stoomloggers voor de haringvangst en de stoombeugers bestaat er nog een tekort van 30 vaartuigen, vergeleken met het aantal dat bestond in 1913, maar in den loop van 1920 werden 87 nieuwe vaartuigen in werking gebracht (854 tegen 767). Bovendien hebben de motorschepen ook hunne getalsterkte vermeerderd, aangezien deze in het verslagjaar van 1751 tot 1947 eenheden gestegen is.

Wat de nieuwe stoomtreilers betreft, geldt het bijna uitsluitelijk schepen, door de Admiraliteit oorspronkelijk voor oorlogsdoeleinden gebouwd, en kleine treilers voorgaandelijk aan Engeland afgestaan en aan zeer geringe prijzen teruggekocht.

Een merkwaardige gebeurtenis in het jaar, was de omzetting van een aantal drifters in treilers. Alhoewel het meerendeel der Schotsche stoomdrifters altoos de eigendom der visschers zelve waren, hadden al de Schotsche treilers nietvisschers voor reeders, voornamelijk maatschappijen met beperkte verantwoordelijkheid, en de visscherij met de kor was bij de drijfnet- en lijnvisschers weinig gegeerd. Nochtans, gedurende hun zeekrijgsdienst kwamen talrijke dezer visschers in nauwer betrekking met de visscherij met de kor en verlozen ongetwijfeld eenige hunner vooroordeelen tegen deze vangwijze en, ingezien de sombere vooruitzichten der haringvisscherij, waren een aantal hunner geneigd de korvisscherij op grondvisch ernstig op de proef te stellen. De stoomtreilers, door de Admitaliteit met tusschenkomst van de *Fishery Board* ter beschikking van uit den krijgsveldienst ontslagen visschers gesteld, boden te dien einde de noodige gelegenheid aan en een aantal dezer schepen, gedurende den oorlog verkocht, werden door de vrije keus der visschers voor de korvisscherij uitgerust.

(1) Thirtiynth annual Report of the Fishery Board for Scotland, being for the year 1920.

Wat de motorvloot betreft, houdt de vlijt gedurende den oorlog voor het inbouwen van motoren in de zeilsloepen aan den dag gelegd, thans niet langer aan. Geene groote zeilvaartuigen werden met motorkracht uitgerust. De werkzaamheid der middelmatige vaartuigen was min loonend en derhalve was de aanvraag voor motoren veel verminderd. Een opzienwekkende bijzonderheid bestaat overigens in het groot aantal motorvaartuigen die, uit oorzaak van brand, verloren gingen, zoodanig dat het beheer de aandacht vestigde op de voorzorgen tegen brand aan boord van dergelijke vaartuigen te nemen.

Levert de technische herstelling der Schotsche zeevisschersvloot een tamelijk voldoende beeld op, de economische uitkomsten daarentegen zijn min geruststellend. Immers, in weerwil harer aanwinsten in vangkracht, heeft die vloot in 1920 weinig meer opgebracht dan in 1919 (6.628.908 £ tegen 6.147.946 £ in 1919 en 3.997.717 £ in 1913).

De nijverheid, zoo schrijft het Schotsche verslag, doorleeft een tijdstip van hevige gedruktheid; uit de voorwaarden die heerschen na twee jaar vrede, onstaat een treurig contrast met de rooskleurige vooruitzichten, diemet betrouwen voorspeld werden, tijdens het stopzetten der vijandelijkheden, in November 1918.

De oorzaken der huidige gedruktheid zijn wel bepaald. Wat de haringvisserij betreft, zij zijn te vinden in den chaotischen toestand die in economisch en politiek opzicht bestond in Mid-den- en Oost Europa, normale afzetplaatsen van den gezouten of gerooken haring. Ook werd de haringnijverheid slechts door de geldelijke ondersteuning der regeering van eene ramp gered.

De moeilijkheden van den handel in verse visch waren niet geringer. De vangkracht was grooter dan ooit, maar de afzet was nog niet zooals vóór den oorlog hersteld. De markten werden overstelpt met gedroogde kabeliau en andere visch uit Noorwegen en Newfoundland; de vermeederde vangsten vonden geen uitweg en de prijzen gingen weinig de vóóroorlogsche te boven. De uitbatingskosten stonden uitermate hoog; vaartuigen werden afgetuigd; de ontwaarding der vloot was er een gevolg van, zoodanig dat de handelsbalansen rampspoedige uitslagen uitwezen, terwijl arbeidsgeschillen de stoornis nog verergerden.

Onder andere maatregelen, heeft de regeering er naar gestreefd nieuwe uitwegen voor haring en verse visch op te zoeken, door

verbetering van het spoorverkeer, aanmoediging van het inlandsch verbruik van visch, uitbreiding van den kleinverkoop. Een onderzoek bij de gemeentebesturen ingesteld, heeft uitgewezen dat alhoewel er thans in Schotland 25.000 eetwinkels van braadvisch bestaan, die wekelijks 4000 ton visch verzetten, die nijverheid nog voor uitbreiding vatbaar is.

In ons voorgaande verslag, werd melding gemaakt van de onderhandelingen in gang met het oog op het toestaan van leeningen voor het aanwerven van motorsloepen aan visschers uit den krijgsmilitaire dienst ontslagen. De Fishery Board had vanwege het *Development Fund* te dien einde een voorschot ontvangen, maar de voorwaarden door de *Development commissioners* gesteld bleken te streng.

Deze voorwaarden werden herzien en aldus opgesteld :

Leeningen worden toegestaan, ten einde :

1.) visschers in staat te stellen nieuwe motorboten aan te werven, gebouwd ingevolge goedgekeurde schikkingen overeenkomen tusschen hen en en scheepsbouwers.

2.) visschers in staat te stellen motortuigen in bestaande zeilsloepen in te richten.

3.) de visschers in staat te stellen werkende motortuigen uit tweeder hand aan te koopen onder voorbehoud dat, in dergelijke gevallen, de leeningen slechts bij uitzondering zouden toegestaan worden.

Er werd bepaald dat de visschers zelve, voor een aanzienlijk aandeel, in de kosten der booten zouden tusschenkomen.

In weerwil van deze tegemoetkomingen, waren de aanvragen voor leeningen veel min talrijk dan voorzien was. De toestand der nijverheid en voornamelijk de hoge prijzen der vaartuigen, machienen en vischtuig hebben talrijke visschers ervan afgewend de gestelde verplichtingen aan te gaan, terwijl het de meerderheid der aanvragers onmogelijk was te voldoen aan het vereischte dat zij zelve een aandeel te betalen hadden van den prijs en van de machine die zij begeerden te koopen.

In vier gevallen werden reeds leeningen 1095 £. beloopende uitbetaald, uit hoofde van booten en machines, 1418 £. kostende. In vier andere gevallen werden vier leeningen toegestaan tot beloop van 782 £. ten behoeve van booten en machines 1157 £. kostende.

Brugge, den 15 Juli 1922.

Namens de Zeevisscherijcommissie :

De Secretaris-verslaggever,

Ch. DEZUTTERE.

TABEL XXXVI.

HOEEVEELHEID EN WAARDE DER VISCH GELOST OP DE

SOORTEN	1914		1915		1916	
	Hoef.	Waarde	Hoef.	Waarde	Hoef.	Waarde
	cwt	£	cwt	£	cwt	£
Pelagische . . .	4.491.313	1.364.534	779.045	465.454	2.153.640	1,375.114
Grondvisch. . .	—	—	—	—	—	—
a) rond . . .	2.486.014	1.374.598	1.343.773	1.267.994	1.098.495	1.450.280
b) plat. . . .	196.394	356.396	109.060	273.963	100.899	286.075
Roggen, enz. . .	166.600	47.979	87.512	43.760	58.998	35.206
Weekdieren . .	—	65.029	—	58.294	—	58.875
Totaal . . .	7.440.321	3.208.536	2.319.390	2.109.465	3.412.030	3.206.550

SCHOTSCH E KUSTEN VAN 1914 TOT 1920.

1917		1918		1919		1920	
Hoef.	Waarde	Hoef.	Waarde	Hoef.	Waarde	Hoef.	Waarde
cwt	£	cwt	£	cwt	£	cwt	£
2.072.199	1.623.198	2.184.605	2.648.882	3.834.531	2.277.116	3 258.308	2.284.030
—	—	—	—	—	—	—	—
884.287	1.724.144	986.823	2.859.175	1.886.356	3.082.860	2.693.071	3.282.511
74.400	258.300	77.582	386.600	157.021	624.744	240.829	868.994
48.882	39.373	64.298	97.036	90.958	79.019	135.515	86.527
—	59.774	—	74.895	—	84.206	—	106.846
3.079.758	3.704.789	3.313.228	6.066.588	5.968.866	6.147.945	6.327.723	6.628.908

TABEL XXXVII.

ONTWIKKELING DER SCHOTSCHIE ZEEVISSCHERSVLOOT VAN 1911 TOT 1920.

JAAR	STOOMTRAWLERS				ANDERE STOOMSCHEPEN (BEUGERS, DRIFTERS)			
	Aantal	Netto- tonmaat	Beman- ning	Waarde van schepen en tuig	Aantal	Netto- tonmaat	Beman- ning	Waarde van schepen en tuig
				L. st.				L. st.
1911	328	17.070	3.132	1.355.245	794	21.146	6.064	1.903.298
1912	322	15.519	3.081	1.355.850	824	22.470	6.290	1.953.140
1913	320	18.157	3.056	1.387.550	884	24.708	6.536	2.395.342
1914	322	22.948	3.166	1.487.690	981	31.317	7.086	2.582.274
1915	181	»	1.650	684.350	246	»	1.838	584.896
1916	137	»	1.240	625.420	196	»	1.587	496.886
1917	100	»	900	478.650	219	»	1.755	582.799
1918	92	»	865	620.380	179	»	1.478	737.207
1919	294	»	2.892	3.508.585	767	»	6.670	3.533.654
1920	385	27.744	3.921	4.238.210	854	30.223	7.087	3.991.325

TABEL XXXVIII.

ONTWIKKELING DER SCHOTSCHES ZEEVISSCHERSVLOOT VAN 1911 TOT 1920 (vervolg).

JAAR	MOTORSCHEPEN				ZEIL- EN ROEIBOOTEN				ALGEMEEN TOTAAL			
	Aantal	Netto- tonnaat	Bemannings	Waarde der schepen en tuig	Aantal	Netto- tonnaat	Bemannings	Waarde der schepen en tuig	Aantal	Netto- tonnaat	Bemannings	Waarde der schepen en tuig
1911	233	4207	1.123	L. St. 120.127	7.824	83.299	24.681	L. St. 1.084.730	9.543	137.930	38.026	L. St. 4.472.400
1912	356	5216	1.615	150.569	7.850	77.697	23.416	980.500	9.290	136.590	38.434	4.140.059
1913	523	7382	2.246	206.335	6.807	71.371	21.934	888.962	8.991	136.905	38.262	4.878.350
1914	694	10.355	2.776	284.424	6.406	63.660	20.125	766.693	8.869	144.062	37.594	5.121.081
1915	655	—	2.692	219.400	3.571	—	9.064	180.119	4.653	—	15.244	1.668.765
1916	859	—	3.581	420.225	3.458	—	7.984	275.315	4.650	—	14.392	1.827.346
1917	1.123	—	4.750	564.754	3.167	—	7.395	275.964	4.609	—	14.800	1.902.167
1918	1.337	—	5.676	1.298.668	3.006	—	7.397	382.337	4.614	—	15.416	3.088.592
1919	1.751	—	8.016	1.822.978	3.722	—	9.830	358.239	6.334	—	27.408	9.243.456
1920	1.947	33.254	8.578	1.783.206	4.658	18.897	13.409	354.914	8.177	122.318	36.319	11.916.468

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

Verslagen van de vergaderingen der Commissie.

1921-1922.

Vergadering van den 30 September 1921.

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

Waren tegenwoordig: de HH. Baels, Rybens, Hamman, Vierendeel, d'Arripe, Liebaert, Kervyn de Meerendré, Valcke, Dezuttere, leden.

De HH. Bauwens, de Gheldere worden verontschuldigd.

De Heer Claessens vertegenwoordigt het Middenbestuur van het Zeewezen.

De HH. Everaert, Ingenieur-bestuurder der naamlooze maatschappij voor toepassing der kunstmatige koude, te Kortrijk, C. Willems, Van Graefscheppe en Hessens, vertegenwoordigers van den groothandel in visch te Oostende, wonen insgelijks de vergadering bij.

I. Het verslag der voorgaande zitting wordt goedgekeurd.

II. De heer Voorzitter geeft kennis van eene mededeeling van het Middenbestuur van het Zeewezen, gedagteekend van 12 Augustus 1921, houdende dat dit bestuur verzet aantekent tegen eene uitdrukking van den heer Baels, die voorkomt in de volgende zinsnede van het verslag der zitting van 29 Juli 1921: « H. Baels... Het achtbaar lid heeft het woord gevraagd op het artikel der begrooting houdende inschrijving: eener som van 75.000 fr., om te doen uitschijnen dat, zoo de onderlinge maatschappij van zeeverzekering nog niet gesticht werd, dit een gevolg is van de daadloosheid van welke het Middenbestuur het bewijs geleverd heeft, tijdens het onderzoek dezer zaak.

Dergelijke bewering verklaart de brief is op niets gesteund.

Zoo het Bestuur van het Zeewezen het eerste ontwerp van overeenkomst dat hem aangeboden werd niet heeft kunnen aannemen, noch de goedkeuring ervan aan de hogere overheid aanbevelen, was het omdat dit ontwerp niet overeenstemde met de voorwaarden mits welke de schatkist het voorschot kon doen dat de wet op de begrooting ten behoeve der Westvlaamsche verzekeringskas voor zeevisschersvaartuigen voorzien had.

Een ander ontwerp werd ingediend in October 1920 en werd dadelijk nadat het ingediend was, aan de goedkeuring vanden Minister van Zeewezen onderworpen.

Er was bijgevolg in die zaak geene daadloosheid, maar een verschil van opvatting nopens een punt van toepassing dat de standregelen aanbelangt, verschil dat overigens geregeld werd ingevolge de grondbeginselen door het Middenbestuur ingeroepen. Zoo er vertraging was, is deze laatste er voor niets in.

De Heer Baels antwoordt dat hij het woord « daadloosheid » intrekt; voor het overige, worden de daadzaken zooals zij zich ontwikkelden in de zooeven verschenen verslagen der Commissie uiteengezet.

III. De heer Gouverneur brengt hulde aan het pas verschenen vierde jaar-

Onderlinge
zeeverzeke-
ring

Vierde
jaarverslag

verslag der Commissie. Dit werk door den heer secretaris opgevat en uitgevoerd zet de werkzaamheden der Commissie een wezenlijken luister bij en zal door de vaklieden met vrucht geraadpleegd worden.

IV. De heer **Gouverneur** deelt mede dat de Westvlaamsche verzekering voor zeevisschersvaartuigen den 20 Augustus 1921 gesticht werd. De oplossing dier even moeilijke als belangrijke kwestie is het werk der Commissie en zal ongetwijfeld van niet geringe beteekenis voor de vischnijverheid zijn.

De overeenkomst tusschen de Maatschappij en de Provincie, aangaande het gebruik van het voorschot van 250.000 fr. door de Provincie toegestaan, werd den 12 September geteekend.

V. — De Heer **Voorzitter** geeft mededeeling van het verslag van den bevelhebber van het Belgisch wachtschip "Zinnia", over een bezoek van dit schip aan de visscherhaven van Esbjerg in Denemarken.

VI. — De Heer **Voorzitter** huldigt en bedankt den heer Ingenieur Everaert voor het verslag dat hij bij de Commissie ingediend heeft nopens de toepassing der kunstmatige koude op de visscherij. Hij verzoekt den heer Everaert dit verslag woordelijk te willen samenvatten met het oog op eene bespreking door de leden.

De heer **Everaert** geeft een overzicht van den inhoud van het hierna als bijlage overgedrukt verslag. Hij kondigt aan dat een belangrijke handelsgroep tot stand gekomen is met het oog op de uitbating van een verkoelingsgesticht aan de zee te Oostende. Een vergunning van grond werd in de nabijheid der haven verkregen en dit gesticht zal tegen de aanstaande lente werkzaam zijn. Hij zal eenige modellen van geïsoleerde kisten ter beschikking der vischhandelaars stellen ten einde proefnemingen ermee te doen. Te dien einde, zal het echter noodzakelijk zijn de kosteloze terugzending dier kisten van het Spoorwegbeheer te bekomen. Verder verzoekt de achtbare verslaggever de leden der commissie om een bezoek aan het verkoelingsgesticht van Kortrijk te brengen.

M. Baels doet opmerken dat de bespreking der belangrijke mededeelingen van den H. Everaert in de huidige zitting niet kan uitgeput worden.

Hij verzoekt den heer Everaert eerstdaags naar Oostende te komen, om de proefnemingen die kunnen gedaan worden nader te bepalen en eene dagteekening voor de studiereis naar Kortrijk vast te stellen.

Tedier gelegenheid, kan er ook onderzocht worden of er met de handelsgroep door den heer Everaert bedoeld kan overeengekomen worden voor het aanschaffen van isothermische spoorwegwagens voor het vischvervoer uit Oostende.

De heer Minister van Bevoorrading heeft den achtbaren volksvertegenwoordiger de toezegging gegeven dat een aantal isothermische autocamions ter beschikking van den Oostendschen vischhandel, mits eene geringen huurprijs, kunnen gesteld worden. Het is van het grootste belang dat de vischhandelaars van dit aanbod kunnen gebruik maken.

M. Willems stemt in met deze bemerkingen en stelt voor dat de punten van practische toepassing te Oostende onder vaklieden besproken worde.

M. de **Gouverneur** bedankt de sprekers en voornamelijk den H. Everaert om hunne uitstekende bijdragen en vraagt dat het Secretariaat der Commissie van de dagteekening der reis naar Kortrijk bericht worde opdat het de leden, die begeeren de reis mede te doen, verwittige.

De aanstaande vergadering der Commissie zal den 28 October aanstaande plaats hebben.

De Secretaris,
Ch. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
Bon. JANSSENS de BISTHOVEN.

Vergadering van den 28 October 1921.

De commissie komt bijeen onder het voorzitterschap van den heer Baron Janssens de Bisthoven, Gouverneur der Provincie, in de vergaderzaal der Bestendige Deputatie, in het Gouvernementshotel, te Brugge.

Zijn tegenwoordig de HH. Kervyn de Meerendré, Liebaert, Valcke, Hamman, Rybens, d'Arripe, Dezuttere.

Wonen insgelijks de zitting bij de HH. Willems, Van Graefscheppe, Hessens, afgevaardigden van den groothandel in visch te Oostende, de HH. Everaert en Van den Berghe, wederzijds bestuurder eener naamlooze maatschappij van kunstmatige koude voor de nijverheid te Kortrijk en te Oostende.

Worden verontschuldigd: de HH. Baron Ruzette, Pype, Baels, leden, en den heer Claessens, Zeecommissaris te Oostende, Afgevaardigde van het Middenbestuur van het Zeewezen.

I. — Het verslag der voorgaande vergadering wordt goedgekeurd.

II. — De heer **Voorzitter** brengt in bespreking het verslag door den heer ingenieur Everaert in de voorgaande vergadering uiteengezet.

De heer **Dezuttere** stelt vast dat gansch het stelsel door den achtbaren verslaggever uiteengezet kan samengevat worden in het begingsel dat, om doeltreffend te kunnen bewaard worden, de zeevisch van het oogenblik zijner vangst tot dit van het verbruik, in eene bestendige temperatuur beneden zero door verkoeling of bevroezing moet gehouden worden. In de werkelijkheid is men echter ver van dit ideaal verwijderd. Ingevolge het verslag zou de visch aan boord der treilers in een geïsoleerd en verkoeld ruim na zorgvuldige kuisching moeten gestapeld worden.

Bij de aankomst aan wal, zou zij dadelijk in een koelgesticht moeten opgenomen worden tot op het oogenblik der verzending. Deze verzending zou in geïsoleerde bakken moeten geschieden met spoorwegwagens die insgelijks geïsoleerd en verkoeld zijn.

In de werkelijkheid gaat het gansch anders. De visch wordt aan boord opgestapeld in ijsbakken niet of slechts gedeeltelijk geïsoleerd. Aan wal wordt zij, bij het laden in regen en zonneshijn op de kaai geplaatst, om daarna naar de mijn gevoerd te worden. Daar wordt hij op den grond uitgestald, in afwachting van den verkoop. De inpakking geschiedt in manden die het ijswater laten

Kunstmatige koude in de visscherij

doorzippelen, en de verzending wordt gedaan in spoorwegwagens die noch geïsoleerd noch verkoeld worden.

De techniek door het verslag voorgestaan wordt reeds in de naburige landen betracht en zal voorzekeer eerstdaags zegepralen. Zij zal in de bestaande handelsgebruiken eenen geweldigen omkeer te weeg brengen. Indien immers de visch kan gestapeld worden, in afwachting van het gunstig oogenblik van den verkoop, heeft de haastige afzetting per opbod in de vischmijn geen reden meer van bestaan. Het is van belang dit vast te stellen nu de herinrichting onzer vischerijinstellingen aan de dagorde is.

Wat er ook van zij, de toepassing van de besluitselen van het verslag hangen meer af van het bijzonder initiatief dan van de werking van de commissie. Deze laatste kan slechts de aandacht der belanghebbenden op de gewichtigheid dier besluitselen vestigen. Voor het overige, moeten de belanghebbenden ze zelf bewerkstelligen; zij kunnen het door het vischruim behoorlijk te isoleeren, door koelgestichten bij de vischhavens aan te leggen en behoorlijk verzendingsmateriaal aan te wenden. Eens dat dit alles zou bestaan, zou het Beheer der Belgische Spoorwegen het laatste van Europa moeten zijn om zijn transportmateriaal niet volkomen op de hoogte der handelsvereischen te brengen.

M. Bauwens antwoordt dat de verkoeling van het vischruim aan boord der trawlers tamelijk volledig is. Het achtbaar lid heeft proeven met verkoeling-toestellen aan boord van een schip gedaan. De uitslagen waren onvoldoende. Na den oorlog werden de pogingen herhaald, dank zij de stichting van een verkoelinggesticht te Oostende. De bijval was nietig.

De heer **Voorzitter** doet opmerken dat de toepassing van het verkoelingstelsel in elk geval niet genoeg gevorderd is om een aanzienlijken invloed op de bestaande handelsinrichting en de opvatting der haveninrichtingen uit te oefenen. De evolutie, zoo zij komt, zal slechts trapsgewijze geschieden.

M. Van Graefschape dringt aan op de dringende behoefte voor de vischhandelaren een koelkamer in de vischmijn zelve te hunner beschikking te hebben. Zoo de visch naar het koelgesticht moet gevoerd worden, wordt dezes gebruik feitelijk onmogelijk.

M. Everaert is van meening dat de verkoeling van het vischruim der visschersvaartuigen onvoldoende is. De aanvankelijke onverschilligheid der belanghebbenden ten opzichte van het verkoeling of bevroezingstelsel is een algemeen verschijnsel dat eerst ook ten opzichte van het slachtvleesch waargenomen werd, thans echter verdwenen is. Eindelijk zijn bijzondere koelkamers in de mijn onvoldoende, eene opstapeling der stocks is onvermijdelijk.

M. de Voorzitter stelt voor dat er aan den heer Minister van Openbare Werken een wensch toegestuurd worde, om hem te verzoeken de hand eraan te houden dat de inrichting van koelkamers in de mijn der ontworpen nieuwe visschershaveninrichtingen van Oostende niet uit het oog verloren worde.

Dit voorstel wordt algemeen aangenomen.

M. Bauwens deelt mede, naar aanleiding van de pogingen voorheen door de commissie op zijn voorstel gedaan om te bekomen dat de voorwaarden van het

spoorwegvervoer der visch verketerd worden, dat hij zeeven het bericht ontvangen heeft dat de commissie van raadpleging voor de spoorwegtarieven deze aanvraag onderzocht heeft; het is waarschijnlijk dat het kosteloos vervoer van het ijs zal toegestaan worden, alsook de toepassing van tarief II met waarborg van levering in alle Belgische gemeenten ten laatste den dag na dien der verzending. De vraag aangaande de terugzending der inpakking is nog ter studie.

M. Willems bevestigt deze mededeeling en steunt op de uitmuntende inzichten van het spoorwegbeheer, zooals zij door den heer toezienr Henning uiteengezet werden. Een tental bijzondere spoorwegwagens, vereischt voor de vischverzending, zouden met de ledige kisten en manden geladen naar Oostende kunnen terugkeeren.

Op aanvraag van den heer Dezuttere, deelt M. Everaert mede dat de onderhandeligen te Oostende met het oog op de proefnemingen in de laatste vergadering besloten tengevolge zijner langdurige afwezigheid tot nu toe geen plaats hadden.

De kunstmatige koude in de visscherij

M. Van den Berghe herinnert er aan dat in de laatste vergadering der commissie met minachting gehandeld werd over de hoedanigheid van het ijs in den Oostendschen vischhandel in gebruik. Het is vandoode op dit vraagstuk terug te keeren. Men weet dat de drinkwaterkwestie te Oostende eene levenskwestie is. Tot nu toe is de zoetwatervoorraad onvoldoende; zoo er in dit opzicht misslagen begaan werden, ligt de schuld eraan niet bij de *Société Anonyme belge du froid industriel* van Oostende. De werkplaatsen dezer maatschappij werden na den oorlog ingericht met machienen en toestellen uitsluitelijk door Belgische firmas geleverd, om vaderlandslievende redenen en in weerwil van het verschil in de prijzen. De maatschappij moest zich eerst toeleghen op de bewerking van gedistilleerd water. Het uitzicht van het ijs aldus verkregen liet eerst te wenschen over, maar binnen een paar maanden zal de maatschappij in staat zijn een onberispelijk ijs te leveren.

M. Van Graefscheppe doet uitschijnen dat de mededinging van den deutschen vischhandel dagelijks grooter wordt. Dit geldt voornamelijk in Zwitserland en Elzas Lotharingen, dank zij de voordeelige Deutsche spoortarieven. De Belgische zendingen ondergaan eene jammerlijke vertraging in het Groothertogdom Luxemburg; zij kunnen slechts den tweeden dag na de verzending aankomen.

De vischhandel

M. Bauwens doet op zijne beurt de gevolgen der Deutsche mededinging uitschijnen en merkt op dat zoo er geen verbetering opdaagt, de Oostendsche stoomtreilers tot werkloosheid zullen gedwongen worden.

M. Willems is van meening dat de bijval van de Deutsche waar voor een deel toe te wijten is aan de schaarsche voortbrengst der Belgische vischschierijvloot die in de laatste tijden zich meest op de vangst van haring toeleghde.

De heer Voorzitter doet opmerken dat er reeds op den toestand door den heer Van Graefscheppe aangewezen bij het Ministerie van Spoorwegen op verbetering aangedrongen werd. Nieuwe pogingen in dien zin zullen gedaan worden.

De heer **Liebaert** komt terug op de verschillende aangeroerde kwesties, die voorheen in 's lands ambtelijke kringen bijna onopgemerkt bleven. Hij bedankt den heer Everaert voor het vruchtbaar werk dat hij verricht heeft en uit de hoop dat de Provinciale overheid van West-Vlaanderen, die dank zij het gelukkig initiatief van den heer Gouverneur, eerst thans een klaar inzicht van de behoeften en van de gewichtigheid der zeevisserij gekregen heeft, hare bezorgdheid op dit gebied zal weten uit te breiden.

IV. M. de **Gouverneur** verzoekt de vergadering de punten der dagorde voor de aanstaande vergadering aan te wijzen.

De heer **Dezuttere** duidt op aanvraag van den heer volksvertegenwoordiger Baels de kwestie der vervoertarieven en der sociale verzekering der zeevischers aan. Hij wijst verder op de noodzakelijkheid van de herinrichting der vischerij-statistiek en der zeevisschersscholen.

De vergadering beslist dat de dagorde der aanstaande vergadering aldus zal samengesteld worden : 1) het verkoelingstelsel in de ontworpen vischmijn te Oostende, 2) de transporttarieven, 3) de maatschappelijke verzekering der zeevisschers.

De vergadering wordt ten 12 1/2 u. geheven.

De Secretaris,
Ch. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
Bon JANSSENS DE BISTHOVEN.

Vergadering van den 27 Februari 1922.

De commissie komt bijeen in het Gouvernementshotel, ten 10 1/2 uren 's morgens.

Zijn tegenwoordig de HH. Bernolet, Hamman, Baels, Bauwens, Rybens, Dezuttere.

Zijn verontschuldigd de HH. Baron Ruzette en Demaecker.

De heer Gouverneur, belet zijnde de vergadering bij te wonen, wordt deze laatste voorgezeten door den heer Bernolet, lid der Bestendige Deputatie.

I. — Het verslag der voorgaande vergadering wordt goedgekeurd.

II. — De heer **Voorzitter** geeft in bespreking de ontvangen mededeelingen te weten a) Een brief van den heer Minister van Landbouw en Openbare Werken, ontvangen als antwoord op de vraag gesteld naar aanleiding van een wensch in zitting van 28 October 1921 of het plan der nieuwe haveninrichtingen te Oostende uit te voeren, de aanlegging voorziet van koelplaatsen ten behoeve der vischverzendingen.

Het antwoord op deze vraag is bevestigend.

b) Als gevolg op de bespreking die den 28 October 1921 plaats had, heeft de heer Willens, voorzitter der vereeniging der vischhandelaren te Oostende mededeeling gegeven van de verbeteringen toegebracht aan het spoorweg-verkeer te Oostende ten behoeve van het zeevischvervoer.

*Haven-
inrichting te
Oostende*

De heer **Willems** vestigt de aandacht op het nut dat voor den vischhandel zou teweeggebracht worden door het feit dat de verzendingen naar het buitenland in de mijn zelve door het spoorwegbeheer zouden geladen worden; te dien einde ware het voldoende den hangar der Maatschappij Cockerill behoorlijk in te richten.

MM. Hamman, Bauwens en Baels zijn van meening dat het niet zeker is dat dit voorstel den gezamenlijken wensch der vischhandelaren vertolkt; daarom ware het verkiesbaar de bespreking tot eene volgende vergadering uit te stellen.

Die zienswijze wordt algemeen bijgetreden.

c) Door een brief van 19 November 1921, geeft de heer Minister van Spoorwegen, Zeewezen enz., mededeeling van een verslag van de Belgische Legatie te Kopenhagen, aangaande de nieuwe methoden door de Deensche visschers aangewend.

*Visscherij
met de zegen*

De heer **Hamman** vraagt dat de tokst van dit verslag, met het oog op de aanstaande vergadering, aan de leden medegedeeld worde, ten einde in die vergadering besproken te worden.

Die mededeeling zal gedaan worden.

d) Een brief van den heer Minister van Spoorwegen, Zeewezen enz., aan den heer Gouverneur der Provincie, Voorzitter der Commissie, uit de meening dat er in den Senaat en in de Kamer, te verstaan gegeven werd dat het krediet van 750.000 fr. in 1920 door de wetgeving gestemd als bijdrage in de stichting van het waarborgfonds der onderlinge zeeverzekering der visschersvaartuigen West-Vlaanderen, niet alleen zou toekomen aan deze maatschappij maar tevens aan „Le Crédit Maritime”, een andere groep die met hetzelfde doel zou gesticht geweest zijn. De achtbare heer Minister is van meening dat er in dergelijke omstandigheden ofwel eene samensmelting ofwel eene samenwerking der beide organismen zou moeten tot stand komen. Dit ware ook wenschelijk in het belang van het goed beheer der gestemde Staatsbijdrage. De heer Minister wenscht dienaangaande de zienswijze van den heer Gouverneur te kennen.

*Onderlinge
zee-
verzekering*

De heer **Voorzitter** deelt mede dat een afschrift van dezen brief medegedeeld werd aan den beheerraad der West-Vlaamsche verzekering van zeilvisschersvaartuigen met verzoek erover te beraadslagen.

M. Baels doet opmerken dat hij vanwege het beheer van het Zeewezen een brief in denzelfden zin opgevat ontvangen heeft. De heer Minister voert eenzijdige beweegredenen aan. In wezenlijkheid werd er in de Kamer heftig tegen de aangehaalde zienswijze verzet aangeteekend. Het is ook niet betwistbaar dat de Provinciale Commissie alleen de voorbereidende werkzaamheden verricht heeft, dat het voorstel in de Kamers alleen gedaan werd ten behoeve der inrichting door de Commissie tot stand gebracht, zoodanig dat de tekst zelve in de Staatsbegroting opgenomen alleen van de inrichting gewag maakt. Deze tekst werd tengevolge der gemaakte bemerkingen door de Kamers niet gewijzigd. Het voorstel van het hooger bestuur is van alle recht ontbloomt. Voor het overige zal de beheerraad van „Le Crédit Maritime” to beslissen hebben of hij wil aanspraak maken op eene deelneming in een krediet in dergelijke voorwaarden gestemd.

De heer **Dezuttere** voegt daarbij dat de redeneering van het hooger bestuur van het Zeewezen in elk geval niet toepasselijk is op de bijdrage van fr. 250000 door de Provincie gestemd. Van eene andere maatschappij dan degene door de Provinciale Commissie tot stand gebracht was er nooit spraak, en het is niet waarschijnlijk dat in dit opzicht de Provincieraad op zijne stemming zou terugkeeren. Overigens zou de zaak aldus voor lang terug in het spel gebracht worden.

Er kan dus geen spraak van eene verdeeling zijn. Overigens zou eene verdeling tegen de technische vereischten der onderneming indruischen, zij levert noch nut noch noodzakelijkheid op en zou alleen er toe bijdragen de beide maatschappijen machteloos te maken, uit hoofde van een wederzijds onvoldoende waarborgfonds.

Wat de samenwerking betreft kan er gemakkelijk een gebied van overeenkomst gevonden worden. Waarom worden de aandeelhouders van „Le Crédit Maritime” tevens geen aandeelhouders van „De West-Vlaamsche verzekering voor zeilsloepen” derwijze dat zij op eene rechtmatige vertegenwoordiging in in den beheerraad kunnen aanspraak maken? Daarenboven is het werk dat men betracht niet voltrokken. De zeeverzekering is voornaamlijk gesticht als voorbereiding tot de inrichting van het krediet voor de zeevisschers. Waarom legt „Le Crédit Maritime” zich niet toe op dit punt? Aldus bleef het getrouw aan zijne benaming en kan het in samenwerking met de West-Vlaamsche zeeverzekering en de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de nijverheid, ten behoeve der ontwikkeling der visscherij het ideaal verwezenlijken dat allen beoogen. Dit ware veel doelmatiger dan door een onredelijken eisch een stichting te vertragen en in de war te brengen, die door de visscherij met ongeduld te gemoet gezien wordt en reeds te lang in hare werking belemmerd werd. Wat er ook van zij, eene oplossing mag niet langer uitgesteld worden. Het beheer van het maatschappelijk kapitaal der Westvlaamsche verzekering is op het spel. De verschuldigde intrest moet betaald worden en de maatschappij kan niet langer daadloos blijven.

De heer **Bauwens** dringt aan opdat de beheerraad van „Le Crédit Maritime” bijeengeroepen worde, ten einde den toestand te onderzoeken en eene duidelijke houding ten opzichte der kwestie aan te nemen.

De HH. **Hamman** en **Liebaert** steunen erop dat aan het voorstel van den heer Minister van Spoorwegen, Zeewezen enz. alle rechtsgronden ontbreken en dat de West-Vlaamsche Verzekering slechts hare vorige zienswijze kan handhaven. Er zal in dien zin aan den heer minister van het Zeewezen geantwoord worden.

De heer **Liebaert** stelt voor dat eene afvaardiging samengesteld uit de HH. Baron Ruzette, Hamman, Liebaert, Baelen en Van Caillie een verhoor aan den heer minister aanvragen om den toestand te bespreken.

Dit voorstel wordt goedgekeurd.

Vischhandel

e) Het gemeentebestuur van Bergen heeft, naar aanleiding van de uitgave van het Vierde Jaarverslag der Commissie, bij verscheiden gemeentebesturen en bij den heer minister van Spoorwegen eene beweging op touw gezet ten

einde ruimeren vischaanvoer in de kleine Belgische steden te bekomen. Dit gemeentebestuur vraagt te dien einde door een schrijven van 27 februari 1922 de ondersteuning der Commissie.

De vergadering beslist dat dit punt op de dagorde der aanstaande vergadering zal gebracht worden. De stukken door het gemeentebestuur van Bergen toegestuurd zullen aan de leden medegedeeld worden.

II. De rekening der Commissie van het dienstjaar 1921 sluit in ontvangsten met de som van 9009.97 fr. in uitgaven met 7612.25 fr. Het inkas bedraagt bijgevolg 1397.72 fr.

*Rekening en
begroting*

De rekening wordt goedgekeurd en zal aan de Bestendige Deputatie onderworpen worden.

III. De begroting der Commissie voor 1922 wordt in ontvangsten en uitgaven vastgesteld op 8500 fr. Hare goedkeuring zal aan de Bestendige Deputatie overgelaten worden en eene toelage van 1775.57 fr. zal aan het Middenbestuur van het Zeewezen aangevraagd worden.

IV. Het wetsvoorstel van den heer Baels aangaande de maatschappelijke verzekering der zeevisschers wordt door den heer voorzitter in bespreking gebracht.

De heer **Bauwens** dient den tekst der beschouwingen in dienaangaande door de Vereeniging der Reeders ingebracht.

Ingezien het gevorderd uur zal dit punt in de aanstaande vergadering hernomen worden, nadat de tekst van het wetsontwerp en de beschouwingen der reeders aan de leden zal uitgedeeld geweest zijn.

De vergadering wordt ten twaalf uren gesloten.

De Secretaris,
Ch. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
J. B ERNOLET.

Vergadering van den 31 Maart 1922.

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

Wonen de vergadering bij de HH. Bernolet, Liebaert, Bauwens, d'Arripe, Hamman, Rybens, Dezuttere.

Zijn insgelijks tegenwoordig de H. Claessens, Afgevaardigde van het Middenbeheer van het Zeewezen en C. Willems, Voorzitter der Vereeniging van vischhandelaars te Oostende.

Zijn verontschuldigd de HH. Pipe en Demaecker.

I. Het verslag der voorgaande zitting wordt goedgekeurd.

*Staatstoe-
lage aan de
commissie*

II. De heer **Gouverneur** geeft mededeeling van een brief van den heer Minister van Spoorwegen, Zeewezen enz. gedagteekend van 29 maart 1922, houdende dat de toelage van zijn departement ten behoeve der commissie voor het loopend jaar op 1500 fr. vastgesteld is.

De Commissie had eene toelage gevraagd, gelijk aan 1/4 harer vermoedelijke onkosten, dit is 1775.57 fr.

III. De heer **Willems** heeft aan den heer Gouverneur de volgende mededeeling gedaan :

*Spoorinrich-
ting in de
Oostendsche
vischmijn.*

„ Ik zou te mogen uwe aandacht vestigen op het groot nut dat voor de uitvoerders van visch erin gelegen is dat zij hunne verzendingen voor het buitenland in de mijn zelve aan het spoor kunnen afleveren. Daarvoor ware de hangar van Cockerill, die achter de mijn gelegen is, gansch aangewezen „

De heer **Willems** doet uitschijnen dat de thans bestaande vischtabel, ten westen der mijn gelegen, van 10 uren 's morgens ingenomen is door de spoorwagens bestemd voor het binnenland en dat het praktisch onmogelijk is daar de ladingen voor het buitenland te verrichten. Zoo komt het dat de uitvoerders gedwongen zijn hunne zendingen voor den trein van 12.30 uren ten grooten koste naar de middenstatie te vervoeren. Het geldt eene uitgave van ongeveer 30.000 fr., die zou toelaten ongeveer 26 wagens achter de mijn gereed te stellen.

De heer **Liebaert** doet opmerken dat het niet waarschijnlijk is dat de Regeering deze onkosten geheel en al op haar zal nemen, aangezien de stad Oostende uitbaatster der mijn is en uit dien hoofde rechten op den verkoop heft. Zij zou bijgevolg in de onkosten moeten tusschenkomen.

De HH. **Bauwens** en **Dezuttere** antwoorden dat het hier geene afhankelijkheid der mijn maar eene spoorweginrichting van den Staat geldt en dat het bijgevolg alleen aan dezen laatste toekomt over het voorstel te oordeelen.

De heer **Voorzitter** stelt voor de vraag in dien zin bij den heer Minister van Spoorwegen in te dienen.

Dit voorstel wordt aangenomen.

IV. M. de **Voorzitter** geeft lezing van een verslag van den heer Minister van België te Kopenhagen over de uitbreiding die de Deensche zegenvisscherij in Engeland genomen heeft en het belang dat deze methode voor de Belgische zeevisscherij oplevert.

*Visscherij
met de zegen*

M. **Bauwens** deelt mede dat de maatschappij „Les Pêcheries à vapeur „ te Oostende een vaartuig te Oostende en netten en manschappen in Denemarken besteld heeft om eerlang proefnemingen ermede onder het beleid van een Belgischen stuurman te doen en in het voorkomend geval de zegenvisscherij op de kust in te voeren.

M. **Dezuttere** dringt op aan de besparingen van drijfkracht, netwerk en scheepstuig die deze visscherij mogelijk maakt, wat in de huidige omstandigheden van groot belang is. Het is hoogst wenschelijk dat ook de visschers der kleine aanleghavens in het stelsel ingewijd worden.

De heer **Bauwens** antwoordt dat, zoo noodig, dit laatste zal kunnen gedaan worden.

M. de **Gouverneur** doet opmerken dat het past den heer minister voor zijne mededeeling te bedanken.

V. De heer **Voorzitter** geeft mededeeling van een schrijven van het gemeentebestuur van Bergen dat de tusschenkomst der Commissie inroept opdat de vischmijn dezer stad regelmatig van visch voorzien worde.

*De groot-
handel in
Zeevisch.*

Er blijkt uit dit schrijven dat; het gemeentebestuur van Bergen zich te vergeefs gewend heeft 1^o) tot het Ministerie van Bevoorrading om te bekomen dat zijne vischmarkt met Hollandsche visch voorzien worde en 2^o) tot de Belgische handelaars om vischverzendingen van de kust te ontvangen.

De verzendingen uit Holland waren onmogelijk omdat een minimum van 5000 kil. per verzending door de Hollandsche handelaars gesteld werd, minimum dat de plaatselijke behoeften overtreft.

Aan de kust waren de pogingen niet gelukkiger, uit oorzaak van de schaarsheid der voortbrengst, het handelstelsel daar invoege; dat voornamelijk den rechtstreekschen afzet aan den kleinhandel betracht, en de ontoereikendheid van het spoorvervoer.

Het gemeentebestuur dringt aan op eene gemeenschappelijke poging van de Commissie en van de verscheidene andere gemeentebesturen om verbetering in dien toestand teweeg te brengen.

M. **Hamman** doet opmerken dat zoo de gemeentemijn van Bergen niet een minimum van 5000 kil. kan afzetten, de plaatselijke behoeften wezenlijk niet groot zijn.

M. **Bauwens** voegt daarbij dat de vischverzending naar de mijn van Bergen en Doornijk voor de Oostendsche handelaren buitengewoon moeilijk en onwinstgevend geworden is, uit hoofde van de kosten van vervoer en het termijn der aflevering op het spoor, alsook uit hoofde van de onvolgende prijzen. Daar de aanvoeren van de kust schaarsch en onregelmatig

zijn, gaan de kooplieden van Bergen die in getal merkkelijk toegenomen zijn, zelve ter markten van Brussel en Oostende om aankopen te doen. Overigens maken zekere handelaars te Bergen de heropbeuring der vischmijn onmogelijk. Telkens er door Oostendsche verzenders eene poging tot verzending gedaan wordt, ondervindt men dat een plaatselijke handelaar, die regelmatig de mijn van Oostende bezoekt, dadelijk er ook eene uit Oostende bijvoegt, met het inzicht door eene schielijke vermeerdering van het aanbod de prijzen te doen dalen en de herhaling der poging onmogelijk te maken. Aldus beschikken de plaatselijke winkels over den alleenhandel en kunnen zij de prijzen naar belijfte vaststellen.

M. Willems is ook van meening dat de onderneming der vischverzekering naar de mijnen van het binnenland niet loonend is. Dit blijkt uit de berekening van de onkosten en van het alea die eraan vast zijn. Degenen die er zich op toeleggen, brengen het over het algemeen niet ver. Daarenboven de kritiek op de prijsverdriving in den kleinhandel van visch moet zich houden van onjuiste opgaven gebruik te maken, zooals het onlangs gebeurde, wat betreft den prijs van een zeker slach van tongen ter mijn van Oostende en in den handel te Brussel.

M. Dezuttere antwoordt dat dit den toestand van den Belgischen vischhandel niet uitlegt. Het vereischte minimum van 5000 kil. kan niet afgezet worden, als er niet voorafgaandelijk eene handelsinrichting ter plaats bestaat; voor het overige als er misstanden aangeklaagd worden, wordt het Spoorwegbeheer veelal aansprakelijk gemaakt. In een beheer zoo ingewikkeld en uitgebreid als het spoorwegbeheer komen er onvermijdelijk misstanden en ongeregelheden voor. Men kan nochtans niet meer staande houden dat dit vervoer ontoereikend zij. Immers, den 16 maart 1922 schreef ons de heer Minister van Spoorwegen het volgende:

“Bijzondere maatregelen werden genomen om de vischverzendingen in al de plaatsen van het land door de Staatsspoorwegen bediend, ter bestemming te doen aankomen, daags na hare aanneming tót het vervoer, in den voormiddag, terwijl ze enkel het meest verminderde tarief hoeven te betalen.

“Sneltreinen voor goederen werden bijzonder met dit doel ingericht. Zendingen naar Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, Elzas-Lotharingen, Zwitserland via Basel en bezet Duitschland kunnen hetzelfde tarief eveneens genieten. Ze worden binnen den kortst mogelijken tijd naar de grenzen vervoerd en kunnen derhalve buitengewoon snel naar hare eindbestemming doorrijden.”

Deze uiteenzetting laat aan doeltreffendheid en duidelijkheid niets te wenschen over.

Welk was nu, in weerwil van de genomen maatregelen, de toestand van den Belgischen groothandel in visch in 1921? Uit de gegevens voor 1920 hebben wij een oogenblik kunnen besluiten dat, uit oorzaak van den nadeeligen stand van den wisselkoers voor den Hollandschen vischuitvoer, de Belgische handelaars hunne plaats op de binnenmarkten van het land

zouden veroveren. Als wij de ambtelijke opgaven voor het jaar 1921 raadplegen, ondervinden wij thans dat deze hoop te leur gesteld is.

De verkoop van Belgische visch in de Antwerpsche mijn viel van 479.177 fr. in 1920 op 162.860 fr. in 1921, alhoewel de toestand van den wisselkoers dezelfde en het spoorvervoer merklijk verbeterd zijn. In de Brusselsche mijn, is het verval nog erger: de vermindering loopt van 33.176 verkochte manden in 1920 tot 19.436, terwijl de Hollandsche aanvoeren opnieuw van 51.768 tot 63.340 pakken en de Duitsche van 128 tot 12.443 manden of kisten klommen.

Men kan niet inbrengen dat die vermindering het gevolg is eener mindere opbrengst aan onze kust. Aangezien ingevolge de statistiek op het spoorverkeer, de verzendingen van de kuststaties naar het binnenland, in 1921, 18.772 ton bedroegen, tegen 15.797 ton in 1920, terwijl het vervoer naar het buitenland slechts 1.545 ton bedroeg tegen 1.834 ton in 1920.

Met een woord: vermindering van uitvoer, vermeerdering van verzending naar het binnenland, maar niettemin vermindering van toevoer naar de binnenlandsche vischmijnen, dit is de samenvatting van alles.

Onze groothandel in visch bestaat bijna uitsluitelijk in rechtstreeksche leveringen aan kleinhandelaars, terwijl de groote binnenmarkten prijs gegeven worden aan het buitenland, dat spijs alles loonende prijzen opdoet. De beperkte voortbrengst onzer visschersvloot maakt dit stelsel mogelijk, met het gevolg dat woekerprijzen in den kleinhandel onverminderd kunnen voort bestaan. *Le Matin* van Antwerpen schreef den 1 Maart 11., het volgende: "Le prix payé par le consommateur est hors de proportion avec celui que reçoit le grossiste du lieu de pêche. Ainsi pour la semaine du 13 au 18 janvier, les cabillauds vendus de 0.80 fr. à 1.40 fr. furent débités en détail dans les prix de 2 à 3 frs. Les gros eglefins, vendus de 1.25 à 1.75 fr. furent vendus au détail de 2.50 fr. à 4 frs. Les raies fournies dans les prix variant de 0.40 fr. à 1 fr. coûtèrent au consommateur de 1.75 fr. voire à 2.50 frs. ce sont là des prix exagérés et à ce compte là, les ménages modestes doivent se passer d'un aliment substantiel."

Het blad vestigt de aandacht der openbare overheid op dien toestand. Men ziet niet hoe deze overheid anders dan door onrechtstreeksche maatregelen kan tusschenkomen. Tegen schaarschte aan visch en woekerprijzen kan er gekampt worden door onze haveninrichtingen voor de visscherij te verbeteren. Eene groothaven is er dringend nodig. Een plaatselijke havenbeambte best in stand om de behoeften van Zeebrugge te kennen schreef zooveen aan de commissie: "een vischmijn is er zoo nodig als brood. In dit opzicht heerscht daar eene volledige bestuurloosheid." Wil men te Zeebrugge de eerste vereischten in dien zin voldoen, al ware het slechts door een voorloopigé noodmijn, de vischhandel zal er natuurlijk ontstaan en uitbreiding nemen. Te Blankenberghe en te Zeebrugge, is een deel der vloot thans werkloos, uit oorzaak van gebrek aan bemanning; veel te weinig scheepsjongens worden aangekweekt. Ondertusschen worden

de examens voor het toekennen der leerbeurzen in de kleine havens niet meer afgenomen en vervalt het visscherijonderwijs steeds meer. De onderlinge zeeverzekering en de kredietinrichting voor de visscherij, voor dewelke de Provincie en de Kamer aanzienlijke opofferingen gedaan hebben, worden op de lange baan geschoven. Zoolang die inrichtingen niet werkzaam zijn valt, er aan de uitbreiding der vloot niet te denken.

De reederij klaagt dat de uitbatingskosten door de opbrengst niet meer gedekt worden en een deel der stoomvisscherijvloot valt stil, terwijl bovenmatige prijzen in het land overal aangeklaagd worden. Onder den drang der huidige economische crisis, wordt de Belgische grootnijverheid ertoe gedwongen zelf den afzet harer waren te bevorderen, in plaats van zooals voorheen haar toevlucht tot tusschenpersonen te nemen. Aldus komt de winst door den makelaar geheven den voortbrenger zelven ten goede. Dank zij de koelinrichtingen, is dit thans ook in het bereik der reeders. Eindelijk de woekerprijzen kunnen bestreden worden door bijzondere overeenkomsten met kleinhandelaars, zooals er thans overal door den Koopersbond onder de ruchtbaarheid van het blad "l'Acheteur" gesloten worden.

M. Bauwens merkt op dat er tegenstrijdigheid bestaat tusschen de redmiddelen aangewezen door den heer Dezuttere, wat het gebrek aan personeel betreft, en de behoefte aan eene meerdere vloot. Het gebrek aan personeel is wezenlijk zeer groot, maar wordt de vloot uitgebreid dan wordt dit gebrek nog grooter. De groothandel in visch staat buiten het bereik der reederij. Proefnemingen werden door den spreker in 1903 gedaan. Zij hadden een noodlottigen uitslag. Zijne onderneming werd daarvoor door de vischhandelaars geboycoteerd. Om den Belgischen vischhandel in de mijnen van het binnenland te bevoordeelen, bestaat er voor het oogenblik geen ander middel dan de voorkeur in de verkooporde aan de verzendingen van de kust te verleenen. Wat de stad Bergen betreft, zij kan over de zaak met de Oostendsche reeders en verzenders overleg plegen.

De heer Liebaert meent dat men eene zaak van dergelijke aangelegenheid niet theoretisch, maar het oog op de werkelijkheid moet besproken worden. De werkelijkheid is gansch anders dan de theorie ze wenscht.

De heer Dezuttere antwoordt dat de tegenspraak door den heer Bauwens aangewezen slechts schijnbaar is. Eene geleidelijke ontwikkeling der vloot en van het personeel kunnen heel wel te zamen gaan en verwezenlijkt worden. De opgaven aangaande den toestand der binnenmarkten en der reederij ter visscherij zijn geen theorie, maar de wezenlijke en droevige waarheid ingevolge ambtelijke en juiste opgaven. De proefnemingen in 1903 gedaan bewijzen niet dat eene nieuwe poging van inrichting van den verkoop thans niet met vrucht zou kunnen herhaald worden. Om aan de bespreking een praktisch gevolg te geven, zou er kunnen aan de gemeentebesturen die een vischmijn beheeren gevraagd worden, zooals M. Bauwens het voorstelt, den voorrang in de verkooporde aan de Bel-

gische visch te geven. Voor het overige, is alleen het stadsbestuur van Bergen bestand op te treden tegen praktijken zooals deze door den heer Bauwens uiteengezet ten opzichte der vischmijn dier stad. Daarom zou ze kunnen verzocht worden de vischmijn in regie uit te baten. Eene proefneming in dien zin ware allerleerrijkst voor al de gemeenten in de zaak betrokken.

De vergadering sluit zich bij deze voorstellen aan.

VI. Ten gevolge van de afwezigheid van den heer Baels wordt de bespreking van het wetsontwerp op de maatschappelijke verzekering der zeevisschers tot de volgende vergadering verschoven.

VII. M. Willems vraagt dat er bij de Regeering aangedrongen worde opdat de inkomrechten op den invoer van visch in Frankrijk verminderd of afgeschaft worden.

De heer **Dezuttere** doet opmerken dat de Fransche tolrechten op de vreemde visch in Frankrijk deel uitmaken van eene algemeene politiek van opbeuring der Fransche visscherij, voor dewelke een krediet van 200 millioen verleden jaar gestemd werd. Overigens hebben de Belgen niet min behoefte aan visch dan de Franschen.

*Fransche
tolrechten*

De heer **Gouverneur** merkt op dat er blijkt uit eene voorgaande bespreking dat er in Belgie geen voldoende uitwegen bestaan voor de fijnvisch die gewoonlijk uitgevoerd wordt.

Het voorstel Willems wordt bijgetreden.

VIII. De heer **Dezuttere** geeft kennis van een schrijven bij de Commissie ingekomen en luidende als volgt, naar aanleiding eener scheepsramp onlangs in het zicht der haven van Zeebrugge voorgevallen :

*Sleepdienst
te Zeebrugge*

“In korten tijd kwamen alhier twee groote visschersvaartuigen aan de ramp op het strand, door gemis van sleepboot te Zeebrugge, vele en vele visschersvaartuigen heb ik in de laatste jaren in moeilijkheden gezien omdat zij een signaal mieken voor het bekomen van een tuiboot maar helaas aan hun lot werden overgelaten. Nooit zou de buitenhaven zonder sleepboot mogen zijn ter beschikking der visschers en andere zeevarenden. Er wordt daar door de bevoegde overheid te veel onverschilligheid getoond.

M. Hamman brengt in dat dit punt reeds door de bevoegde overheid ontkennend beslist werd. Niettemin kan er aangedrongen worden opdat er ten minste eene voorloopige proefneming gedaan worde.

De Commissie is het met die zienswijze eens.

De zitting wordt ten 12 1/4 geheven.

De Secretaris,
Ch. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
J. BERNOLET.

Vergadering van den 26 Mei 1922.

De Commissie vergadert ten 10 uren 's morgens onder het Voorzitterschap van heer Baron Janssens de Bisthoven, in de raadzaal der Bestendige Deputatie.

Wonen de vergadering bij M. M. Bernolet, Hamman, Baels, Liebaert, Rybens, Demaecker, de Gheldere, Bauwens, Dezuttere.

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

I. — Het verslag der voorgaande vergadering wordt goedgekeurd.

*Staatsaf-
gevaardigde*

II. — A) Een brief van den heer Minister van het Zeewezen gedagteekend van 24 april ll., laat weten dat de heer bevelhebber Goor, zijn ambt van afgevaardigde van het Middenbeheer van het Zeewezen, bij de zittingen der Commissie zal hernemen.

De heer **Voorzitter** brengt hulde aan de welwillende medewerking die de heer Claessens, tijdelijke afgevaardigde van dit Beheer, steeds aan de commissie verleend heeft.

*Sleepdienst
te Zeebrugge*

B) Naar aanleiding van een wensch in de laatste vergadering ingediend bevestigd de heer Minister van Spoorwegen enz. den 4 mei jl. een voorgaande schrijven, gedagteekend van 10 juni 1920 en houdende dat het aan de "Compagnie des Installations maritimes de Bruges" toekomt den aangevraagden sleepdienst in te richten ten behoeve der visschersvaartuigen die in de schuilhaven van Zeebrugge aanleggen.

Er zal opnieuw in dien zin bij de maatschappij door de Commissie aangedrongen worden.

Te dezer gelegenheid, doet de heer **Dezuttere** opmerken dat er blijkt uit ontvangen inlichtingen dat er geen tramstilstand in de nabijheid der schuilhaven van Zeebrugge zou bestaan.

Inlichtingen zullen gevraagd en zoo noodig voetstappen zullen gedaan worden om daarin te voorzien.

*Fransche
tolrechten*

C. De heer Minister van Buitenlandsche Zaken liet den 24 April ll., weten dat zijn beheer, bezorgd om den kritischen toestand waarin de Belgische vischhandel zich bevindt, den Belgischen gezant te Parijs last gegeven heeft dringende voetstappen te doen, ten einde van de Fransche Regeering eene wijziging der in Frankrijk en Elzas-Lotharingen invoege zijnde tolsbepalingen te verkrijgen.

*Oorlogs-
schade*

D) De gemeenteraad van Heyst vraagt door eene beraadslaging van 2 mei ll., de ondersteuning der Commissie om te bekomen dat het wetsvoorstel Baels aangaande de uitbreiding der wet van 20 mei 1919 tot de zeilvisschersvaartuigen die oorlogschade buiten de palen van het Belgisch kustwater geleden hebben.

De heer **Demaecker** doet opmerken dat dezelfde wensch door den gemeenteraad van Blankenberghe naar de Kamers gestuurd werd.

Een wensch zal insgelijks door de Commissie aan de Kamers overgezonden worden.

E) De Commissie heeft antwoorden ontvangen vanwege drie voornamelijk gemeentebesturen aangaande het voorstel om te bekomen dat de Belgische zeevisch den voorrang in de verkooporde in de plaatselijke vischmijn zou bekomen.

De vischhandel.

Het gemeentebestuur van Leuven meent dat de vrijheid van den handel en de vereischten der bevoorrading zijner bevolking niet toelaten den voorgestelden weg in te slaan.

Het gemeentebestuur van Mechelen stelt vast dat de dienst der vischmijn sedert lang aan de zendingen van de kust den voorrang geeft, indien de visch voor de goede kwaliteiten aangewezen wordt. Dit is echter het geval niet; er wordt met spijt vastgesteld dat de overgezonden visch van ondergeschikte hoedanigheid is. Zoo de opzenders vaste verkoopplaatsen begeeren te veroveren, hoeven zij de vischmijnen, waar de verkoop winstgevend is, regelmatig met een deel besteklasvisch te voorzien.

Het gemeentebestuur van Antwerpen verklaart dat het zich thans bij den voorgestelden maatregel niet kan aansluiten. Deze laatste zou de bevoorrading eener groote bevolking kunnen te kort doen en aldus de levensduurte in de hand werken. Dergelijke maatregel ware nauwelijks te begrijpen, indien op onze markten de inlandsche afzendingen het overwicht hadden en het er op aankwam de buitenlandsche concurrentie op een minimum te brengen of te houden; de toestand is echter gansch omgekeerd, daar Oostende bijna niet meer in aanmerking komt.

De markt van Antwerpen is door Oostende nog slechts te veroveren door aanhoudende en geweldige afzendingen, die voorzeker in de eerste tijden niet winstgevend zullen zijn. Reederijen op groote schaal, gesticht of nog te stichten, met of zonder Staatstusschenkomst, kunnen alleen die onderneming wagen, maar om te kunnen de concurrentie volhouden moet men zich eerst daartoe in staat stellen. Het mag droevig heeten dat onze visscherij, die een gansch land dat naar bevoorrading snakt achter zich liggen heeft, zich om een beschermingsmaatregel eens nabuurstaats te bekreunen heeft.

De toestand moet ter plaats, met wilskracht, initiatief en groote geldmiddelen aangetast worden; slechts dan kunnen de binnenlandsche mijnen nagaan wat er toe te geven is, om aan de nationale visscherij eene overwegende situatie op onze markten te behouden.

M. Bauwens dringt aan op de gewichtigheid dezer kwestie, hij zal ze aan de dagorde eener aanstaande vergadering der reeders brengen.

M. Baels verklaart dat dit punt best zou besproken worden op een congres, tot hetwelk de vertegenwoordigers aller op het spel zijnde belangen zouden opgeroepen worden.

F) Den 13 April heeft de Commissie het gemeentebestuur van Brugge opmerkzaam gemaakt op den nadeeligen invloed dien het gemis aan eene vischmijn en aan inrichting van den vischverkoop te Zeebrugge heeft op de uitbreiding van den zeevischhandel aldaar.

Vischershaven van Zeebrugge.

Dit bestuur laat weten dat het den 15 December 1920 aan het Beheer van Bruggen en Wegen den afstand gevraagd heeft van den grond noodig tot het oprichten eener vischmijn te Zeebrugge.

Het heeft den 4 Maart 1921 voor antwoord ontvangen dat de heer Minister van meening is dat het toekomt aan de commissie, gelast met het onderzoek der vraagstukken aangaande, het aanleggen van een vischershaven te Zeebrugge, uitspraak te doen nopens de noodwendigheid eener vischmijn aldaar.

Onderlinge
zee-
verzekering.

III. — De heer **Baels** geeft verslag over den gang der onderhandelingen met de maatschappij „Le Crédit Maritime,” om tot eene samenwerking te geraken nopens het gebruik van het voorschot door de Wetgeving toegestaan voor het stichten van het waarborgfonds der onderlinge bootsverzekering door de commissie tot stand gebracht. Hij herinnert de moeilijkheden die de volledige verwezenlijking van het ontwerp ontmoet heeft, moeilijkheden waarvan de onderhandelingen ingevolge de ministeriele voorschriften met „Le Crédit Maritime,” aan te gaan de laatste uitmaken. De beheerraden der beide maatschappijen zijn den 19 Mei jl. eerst afzonderlijk dan gezamenlijk te Oostende bijeengekomen.

In de voorafgaande vergadering door de beheerders der Westvlaamsche vereeniging gehouden was er besloten te onderhandelen op voet van het voorstel den 8 Maart 1922 door den heer Gouverneur aan den heer Minister van Zeewezen gedaan, namelijk in den zin dat de leden van „Le Crédit Maritime,” ofwel deze maatschappij als zoodanig, lid worden van de Westvlaamsche verzekering en dat er hun een aandeel in het bestuur der maatschappij afgestaan worde door middel van eene uitbreiding van den beheerraad. „Le Crédit Maritime,” zou zijn onafhankelijk bestaan als kredietmaatschappij voor de zeevisscherij handhaven.

Dit voorstel werd in de algemeene vergadering met de vertegenwoordigers van „Le Crédit Maritime,” krachtadig verdedigd door de heeren Baels en Dezuttere, zoo op rechtskundig als op practisch gebied. Te vergeefs; de beheerraad van „Le Crédit Maritime,” scheen eerst niet geneigd dit voorstel aan te nemen noch bepaalde tegenvoorstellen te doen. Na de vergadering heeft hij echter van deze houding afgezien en het voorstel aangenomen op voorwaarde dat de Westvlaamsche Verzekering, tot aan aanslaande algemeene vergadering, geen nieuwe leden aanwerve en dat zekere technische punten der statuten opnieuw besproken worden.

De heer **Dezuttere** doet opmerken dat deze voorwaarde overbodig is; moest de Westvlaamsche verzekering aldus handelen, zij zou een bewijs leveren van kwade trouw die men geen redenen heeft om haar te verwijten. Het is anderzijds te hopen dat „Le Crédit Maritime,” die zich aldus de meerderheid voorbehoudt in eene stichting tot welke zij niets bijgebracht heeft, de opoffering zal huldigen die in het algemeen welzijn gedaan wordt en zal weten bewijs van gematigdheid te geven.

Voor het overige, is het noodig, eens het beginsel der versmelting aangenomen, dat dezès uitvoering bewerkt wordt. Men kan dadelijk de

bijtrekkingen der leden van « Le Crédit Maritimo » schriftelijk vragen en zoohaast zij ontvangen zijn, èene algemeene vergadering beroepen om de overige punten te beslissen.

Dit voorstel wordt algemeen aangenomen. De H.H. Hamman en Bauwens zullen al hun invloed aanwenden opdat de zaak spoedig van stapel loope.

IV. — De heer **Baels** geeft verslag nopens het wetsvoorstel van maatschappelijke verzekering der zeevisschers door hem voorgedragen. Dit voorstel werd door al de Kamerafdeelingen aangenomen en heeft nog door de midden afdeeling besproken te worden. Men kan nopens het doel van het ontwerp twee opvattingen hebben, ofwel de bestaande wetten op de visschers toepasselijk maken, ofwel èene uitzonderlijke wetgeving gesteund op den bijzonderen toestand der zeevisschers tot stand brengen. De heer Baels heeft de laatste oplossing verkozen, uit oorzaak van de reeds bestaande elementen.

De maatschappelijke verzekering der zeevisschers.

De wet op de bedrijfsongevallen is op de zeevisscherij niet toepasselijk, deze blijft aan het gemeen recht beheerd door art. 1382 B. W. onderworpen, dit stelsel is nadeelig voor visscher en reeder. Het is gebeurd dat reederijen uit hoofde van arbeidsongevallen tot aanzienlijke schadevergoedingen veroordeeld werden, al droegen zij bij tot de stortingen in bijzondere verzorgskassen.

De wet van 1903 kan op de visscherij toegepast worden mits eenige wijzigingen namelijk, wat de gevallen van hoogere macht, de verzekering der ondernemingen met min dan drie visschers, de reeders-stuurlieden betreft.

Het ouderdomspensioen is echter voor de visschers èene zaak van grooter aangelegenheid dan de verzekering tegen de arbeidsongevallen. Het pensioen van den visscher moet veel aanzienlijker zijn dan dit van den gewonen arbeider en het moet op een lateren leeftijd — 55 jaar in plaats van 65 jaar — toegekend worden, dit is vastgesteld door het ambtelijk onderzoek door het Beheer van het arbeidswezen nopens de zeevisscherij gedaan. De lasten zouden gedekt worden door èene bijdrage van 1 t. h. geheven op den verkoop der visch in de mijnen der kust en van het binnenland. Dit is enkel de veralgemeening van den bestaanden toestand. Het is billijk dat de vischverbruikers bijdragen tot de stichting van de noodige geldmiddelen, alhoewel men over de modaliteiten van zienswijze kunne verschillen. Aan den Staat vraagt men niets, behalve een voorschot terugbetaalbaar in 10 jaar.

De reedersvereniging heeft tegen het ontwerp ingebracht dat de visschers der zeilsloepen geen loontrekkenden maar vennooten zouden zijn. Dit punt is sedert lang in een anderen zin klaargestrooken. Overigens levert dit punt thans geen practisch belang meer op.

Wat de heffing van 1 t. h. in het binnenland betreft, het zal door een amendement geregeld worden.

De heer **Bauwens** doet den aanzienlijken last uitschijnen, dien de

heffing van 1 t. h. voor de stoomtreilervloot zou voor gevolg hebben, daar zij voor meer dan de helft in de volledige opbrengst tusschenkomt alhoewel zij slechts een 5de der bemanning hebbe.

M. **Baels** antwoordt dat deze toestand thans ook bestaat en nog veel erger is, ingezien de burgerlijke verantwoordelijkheid die op de reederijen drukt.

De heer **Gouverneur** bedankt den achtbaren heer **Baels** voor zijne klare uiteenzetting en stelt voor in naam der Commissie een wensch naar de Kamer te zenden opdat het ontwerp spoedig zou besproken worden.

Dit voorstel wordt aangenomen.

M. **Bauwens** doet echter opmerken dat hij voorbehouding maakt, wat betreft zekere punten door de vereeniging der reeders aangewezen.

M. **Baels** herhaalt dat het ontwerp nog enkele wijzigingen zal moeten ondergaan.

V. — M. **Demaecker** verzoekt de Commissie bij den heer Minister van het Zeewezen tusschen te komen opdat de reddingsdiensten langs de vlaamsche kust overal zooals voor den oorlog ingericht worden.

De Commissie beslist voetstappen in dien zin te doen.

De vergadering wordt ten 12 ure geheven.

De Voorzitter,

Bon **JANSSENS DE BISTHOVEN**.

De Secretaris,

CH. **DEZUTTERE**.

Bijlage van het verslag der zitting van den 30 September 1921

Application du froid à la pêche maritime

I

Il est déplorable de voir, dans les bassins d'Ostende, la presque totalité des chalutiers réduits à l'immobilité, depuis que les chaleurs se font sentir, et cela à cause de la mévente du poisson.

Personne ne se soucie d'acheter un aliment qui ne sera plus comestible quand il arrivera aux lieux de consommation.

On peut dire que la seule condition à remplir pour intensifier la vente du poisson est de présenter au consommateur *un produit absolument frais*.

La meilleure organisation du transport et de la vente seront sans utilité si le poisson n'a plus les mêmes aspect et goût qu'au lieu de pêche, s'il commence à subir les phénomènes d'autolyse, qui le transforment lentement en matière grasse, qui font que les yeux deviennent ternes, concaves et la peau huileuse au toucher. Car notre palais, qui aime que la viande soit devenue tendre par la maturation et soit donc vieille de plusieurs jours, exige au contraire du poisson une absolue fraîcheur.

Les moyens modernes que nous fournit l'industrie, jointe à des méthodes qui ont déjà fait leurs preuves dans bien des pays, permettent d'arriver à ce résultat et il est triste de devoir constater que la Belgique, pays qui joint à l'esprit d'initiative celui de l'organisation, se soit laissé distancer sur le terrain de l'industrie de la pêche par tous les pays voisins.

Mais il souffle un vent nouveau et l'activité éclairée de votre Commission aidant, on pourra rattraper rapidement le temps perdu.

Nous diviserons notre étude en deux parties :

1° Ce qu'il importe de faire pour que le poisson parvienne en parfait état de fraîcheur chez le consommateur ;

2° Ce qui a été réalisé dans d'autres pays.

Nous occupant depuis vingt ans de recherches frigorifiques, tant pour la construction d'appareils que pour l'application spécialisée du froid aux diverses denrées alimentaires, nous croyons pouvoir donner des directives pratiques pour réaliser avec facilité et économie le programme que nous nous sommes tracé, c. a. d., conservation parfaite du poisson depuis l'instant de la pêche jusqu'à celui de sa consommation.

Nous examinerons successivement ce qu'il importe d'innover ou d'installer.

1° A bord du chalutier. 2° Au port de débarquement. 3° Lors du transport jusqu'aux lieux de consommation. 4° Lors de la remise à la consommation.

INTRODUCTION.

1^o La condition essentielle de la conservation, condition que l'on ne peut jamais assez répéter, est que le poisson que l'on veut conserver doit être d'une fraîcheur parfaite au moment où on commence à lui faire subir l'action du froid; il doit être traité pour ainsi dire vivant. C'est en effet un axiome que le froid ne peut améliorer un produit dans lequel se manifestent les premiers symptômes de la décomposition et qu'une fois existant, ils continueront à s'aggraver, malgré l'action du froid.

2^o La conservation du poisson par le froid peut se faire de deux manières essentiellement différentes :

Par réfrigération :

Par congélation : On emploie l'une ou l'autre suivant la qualité du poisson et la durée de la conservation.

La réfrigération est le procédé qui conserve le poisson à une température légèrement inférieure à 0 degré, c. a. d. sans dépasser — 4 degrés au maximum. Dans ces conditions, le poisson garde sa souplesse et la fonte de la glace pillée ou concassée qui entoure le poisson est complètement arrêtée.

Les recherches faites pour compte du Gouvernement français, par M. Le Danois, attaché à l'Office scientifique et technique des pêches maritimes, ont permis d'établir les règles suivantes pour les poissons réfrigérés :

« 1^o Dans une même espèce, les poissons de grande taille se conservent » plus longtemps que les petits ;

« 2^o Les espèces se groupent, au point de vue de leur durée de con- » servation, d'après leurs affinités zoologiques, de telle sorte que les » poissons d'une même famille peuvent être conservés pendant le même » période.

« a) 15 jours : petits Clupeidæ : Sardine, Sprat (sprot), raie (rog).

« b) 20 jours : petits Pleuronectes : Sole (tong), plie (plaat), limandes » (scharre), limandelle (steenscharre).

« c) 25 jours : petits Scombridæ : Carangue (poer), maquereau (makreel), » Triglidæ : grondin (knorhaan), Mullidæ : rouget-barbet (zeehaan).

« d) 30 jours : Gadidæ : merlu (mooimeisje), morue (kabeljauw), églefin » (schelvisch), merlan (wijting), colin (koolvisch), lingue (ling), Anguillidæ : » congre (zeepaling).

« e) 40 jours : Lophiidæ : baudroie (roggevreter), grands Pleurenectes, » turbot (terbut), flétan (hellebut).

« Les durées ci-dessus se rapportent à des individus de taille moyenne » dans chaque espèce. Elles sont donc à augmenter pour les individus » de grande taille.

« Il faut noter que les dates-limites ci-dessus indiquées sont des

„ minima, et comme telles, peuvent être considérées comme une réelle garantie.

„ En se basant sur le tableau ci-dessus, on peut donc, d'après la famille zoologique à laquelle appartient un poisson, savoir a priori combien de temps il pourra être conservé en chambre froide à $-2^{\circ}/-4^{\circ}$, dans de bonnes conditions.

„ Le poisson gagne toujours à être étêté et vidé, car les viscères et la tête (particulièrement les yeux et les branchies) sont des foyers d'infection tout désignés pour les germes putrides. Le vidage est indispensable, dès que le poisson atteint le poids d'un kilogramme.

„ Beaucoup de fraîcheur, peu de manipulations, un lavage et un vidage soigneusement faits, sont les conditions essentielles de la bonne qualité d'un poisson frigorifié.

„ C'est une légende, qui a souvent cours, de déclarer que le poisson réfrigéré ou congelé, sitôt sorti du frigorifique se décongèle et doit être consommé au bout d'un temps très court. En réalité, le poisson frigorifié est une denrée très résistante. »

2° La congélation, c. a. d. la conservation à des températures en dessous de (moins 4) degrés, donne au poisson la raideur d'un morceau de bois et permet de l'entasser avec la plus grande facilité, sans devoir y ajouter de la glace.

Des expériences officielles faites en Allemagne en Hollande et en Angleterre et sur lesquels nous reviendrons plus loin, ont établi l'excellence des nouveaux procédés de congélation rapide.

Anciennement le poisson était congelé à l'air dans les salles frigorifiques et cette congélation était relativement lente. Actuellement on plonge le poisson dans de la saumure, laquelle, comme on le sait, jouit de la propriété de ne se congeler qu'à plusieurs degrés sous zéro, suivant la proportion de sel qu'elle contient. Au bout d'un temps très court, le poisson est congelé à cœur. A sa sortie de la saumure, il est plongé dans de l'eau douce et il se recouvre d'une pellicule mince de glace; cet enrobage le préserve de l'air et empêche toute perte de poids.

3° Quel que soit le mode de conservation employé, il faut que le poisson soit maintenu à la température appropriée, depuis le moment où la conservation commence jusqu'à celui où le poisson arrive chez le consommateur.

A) Conservation du poisson à bord du chalutier

Il faut constater que les chalutiers sont mal agencés pour le rôle d'entrepôt conservateur du poisson. La méthode actuelle, consistant à mettre le poisson dans des cales non isolées et à l'emballer dans de la glace grossièrement concassée, a des inconvénients connus.

La fonte de la glace est très forte, l'eau de fonte dessale et délave le poisson, lui enlève ses sucs et son goût, est un bouillon de culture pour

les germes putrides. Le poisson n'est pas préservé de l'air ; les morceaux de glace peuvent le blesser.

On peut obvier à ces défauts :

1° *Par l'isolation de la cale à poisson.*

Il faut revêtir les parois, le fond et le plafond de matériaux isolants, ainsi qu'on le fait pour les installations frigorifiques et pour les wagons isothermes. La perte de froid est proportionnellement plus forte par la quille d'un bateau se mouvant dans l'eau que par les parois d'un wagon en contact avec l'air. Une sérieuse isolation de la cale à poisson abaissera la température, réduira la fonte de la glace, donc le delavage du poisson et la consommation de glace.

2° Il semble certain que l'avenir réserve à la machine frigorifique, installée à bord du chalutier, le rôle de producteur de froid, tout en laissant continuer l'usage d'emballer le poisson dans de la glace, de façon à maintenir l'humidité nécessaire et de former un volant de froid, en cas d'arrêt de la machine.

Mais nous n'en sommes pas là, actuellement.

Les essais auxquels on s'est livré, quant à installer à bord de chalutiers des machines frigorifiques, n'ont pas été concluants.

Ils se sont heurtés à de grandes difficultés pratiques, qui ont retardé la généralisation de leur emploi.

L'encombrement est assez grand, alors que la place est strictement limitée, et surtout les machines frigorifiques exigent de la part du mécanicien du bord des connaissances spéciales et un travail supplémentaire. C'est là la principale pierre d'achoppement.

Il semble possible d'atteindre le résultat désiré par des moyens simples ne nécessitant pas l'emploi de machines.

En effet, il semble possible d'utiliser la glace sous des formes mieux appropriées :

1° *A l'emballage du poisson dans la cale ;*

2° *Au refroidissement de la cale.*

Emballage du poisson. Au lieu d'employer de la glace grossièrement concassée, il y aurait avantage à faire usage de glace rapée en neige ou concassée finement à la grosseur d'une noisette. Sous cette forme, la glace entoure complètement le poisson sans le blesser et le met à l'abri de l'air.

Refroidissement de la cale. On peut empêcher toute fonte de glace emballant le poisson, en maintenant la cale légèrement en dessous de zéro. Dans ce but, il faudrait la munir de récipients refroidisseurs, analogues à ceux que l'on emploie pour les wagons réfrigérants.

Ces récipients, convenablement placés, sont remplis par un mélange de glace et de sel, ou par de la glace d'eau salée, ce qui permet de réaliser telle température sous zéro que l'on désire. Nous basant sur la consommation de glace et de sel pour les wagons réfrigérants, consommation qui fit l'objet d'études officielles aux Etats-Unis, nous pouvons établir, avec une approximation suffisante, la consommation de glace à

bord du chalutier par ce procédé. Ceci sort du cadre de cette étude succincte, mais qu'on sache qu'il y aura économie notable de glace pour un résultat bien meilleur.

B) Nécessité de la création d'un frigorifère maritime

Votre commission a été unanime pour voir dans la construction d'un frigorifère maritime un outil indispensable à la prospérité de l'industrie de la pêche. Il en est ainsi, car ce frigorifère construit d'après les dernières données de la science sera le grand régulateur du marché.

Il apportera au commerce du poisson ainsi qu'à l'industrie de la conserve une sécurité et une régularité jamais connues jusqu'à ce jour.

Il devra être divisé en salles de réfrigération, pour la conservation momentanée, et en salles de congélation pour le stockage, et muni d'appareils spéciaux pour la réfrigération et la congélation rapides.

Outre les avantages connus, il permettra de refroidir le poisson avant l'expédition, de façon que les caisses arrivent à destination, sans que la fusion de la glace ait commencé.

Appliqué à l'industrie des conserves, il permettrait de conserver par simple réfrigération :

1° *Les sardines*. Elles supportent sans altération aucune un stockage de 15 jours en chambre, à 2 degrés. Au bout de ce temps, elles peuvent être préparées et mises, en boîtes en présentant toutes les qualités de la sardine fraîche.

2° *Les maquereaux*. La durée de conservation en chambre à 2 degrés est de 25 jours, sans aucune altération. Au bout de ce temps, les maquereaux peuvent être mis en conserve sans aucune dépréciation.

3° *Les sprats*. Les sprats constituent par excellence un poisson facile à réfrigérer. Ils peuvent être conservés, plus de 15 jours (rapport de M. le Danois).

4° *Les harengs*. Même remarque que pour les maquereaux.

Ce qui précède n'a trait qu'au poisson réfrigéré ; si le poisson est congelé, sa durée de conservation est naturellement beaucoup prolongée et des essais, faits pour l'industrie de la conserve (à Concarneau par exemple pour les filets de maquereaux), ont donné les résultats les plus concluants. On peut dire que grâce à la réfrigération et la congélation, on pourra faire marcher d'une façon continue, toute l'année, les usines de conserve, avec le poisson acheté en période d'abondance.

Nous nous permettons incidemment d'inviter MM. les membres de votre commission à visiter notre installation frigorifique de Courtrai.

Ils se rendront compte des différentes façons d'opérer la frigorification et du résultat obtainable.

Détruite par les allemands, elle a été réédifiée tout récemment et est spécialement appropriée à la conservation de la viande congelée et à celle des œufs.

C) Transport du poisson.

Examinons maintenant le transport du poisson en parfait état, depuis le port de débarquement jusqu'aux lieux de consommation.

1° Comme moyens de transport.

2° Comme emballage.

Wagons isothermes et wagons réfrigérants.

Les wagons isothermes sont des wagons dont toutes les parois sont protégées par des matériaux isolants, de façon à maintenir aussi constante que possible la température intérieure.

Voici ce que dit dans un rapport M. Sigmann, directeur de la Compagnie des transports frigorifiques, des avantages que procurent ces wagons.

« L'emploi du wagon isothermique, au lieu du wagon ordinaire, a pour effet de ralentir considérablement la fusion de la glace en cours de transport.

« Les caisses chargées à Lorient, par exemple, vers une heure de l'après-midi, arrivent ruisselantes au wagon. Quelques heures après la fermeture du wagon, un équilibre de température s'établit et la fusion de la glace se trouve, dès lors, limitée à la quantité très réduite nécessaire pour compenser la perte de frigories, qui se produit à travers la paroi isolante du wagon. En fait, trois ou quatre heures après la fermeture du wagon, l'écoulement de l'eau de fusion par les tuyaux ménagés à cet effet est imperceptible, et à l'arrivée à destination, le plancher est sec. »

Nous apprenons que l'Etat Belge met, ou va mettre, un certain nombre de ces wagons à la disposition du commerce du poisson d'Ostende.

Les wagons réfrigérants sont des wagons isolés comme les wagons isothermiques, mais munis en plus de réservoirs à glace.

Ces réservoirs sont remplis toutes les 48 heures d'un mélange de glace et de sel et peuvent de la sorte parcourir de grandes distances, tout en maintenant des températures basses.

Quel que soit le genre de wagon employé, on ne saurait assez insister sur la nécessité d'un *lessivage régulier du wagon*, de façon à maintenir une propreté méticuleuse et éviter l'infection microbienne.

Outre les wagons spécialement appropriés indiqués ci-dessus, un outil de transport nouveau, *l'auto-camion isothermique* convient admirablement à la répartition rapide du poisson, jusque dans les localités les plus écartées. La baisse de l'essence rend son emploi de plus en plus intéressant.

Le Ministère du Ravitaillement possède deux types de camions-automobiles isothermes : des camions Berliet et Berna de 3 à 4 tonnes, pour les grandes distributions, et des camionnettes Fiat de 1 1/2 tonnes, pour les tournées rapides dans les grands centres. Ils sont destinés au transport des viandes congelées.

Emballage pour le transport. Les expéditeurs se plaignent avec raison des lenteurs apportées par l'Administration des chemins de fer dans le transport des colis de poisson.

Celui-ci est traité comme une marchandise peu désirable. Il faut reconnaître en vérité que l'emballage actuel est la cause de cette prévention. Le panier laisse dégoutter partout l'eau de fonte de la glace chargée des suc du poisson.

L'air circulant librement dans les paniers se charge d'odeurs peu agréables. En plus, le panier ne préservant pas le poisson de la chaleur la fonte de glace est très abondante et le froid communiqué au poisson très irrégulier.

Il importe d'employer un emballage convenable, permettant d'économiser la glace ou même de la supprimer. Si votre commission le désire, nous établirons un type d'emballage isotherme, mettant le poisson à l'abri de l'air, d'un bon marché relatif.

Nous avons relaté dans la note préparatoire une expérience que nous fîmes au cœur de l'été en expédiant, dans un emballage analogue à celui que nous préconisons, des langoustes congelées du Cap, depuis Southampton jusqu'à Courtrai, en passant par Londres, Tilbury et Ostende, sans aide de glace; quoique souvent transbordées, les langoustes nous sont parvenues complètement congelées, malgré le long voyage.

D) Remise du poisson à la consommation

Dans les conditions actuelles, le métier de marchand de poisson est rempli d'aléas, et la cherté du prix qu'il demande à ses clients peut seule compenser ses risques.

Il n'évite les pertes pour invendu qu'en limitant strictement ses commandes. Il est essentiel qu'il puisse conserver, dans de bonnes conditions, les arrivages trop abondants ou arrivés en retard.

Pour cela, le débitant pourrait faire usage soit d'installations frigorifiques existantes, soit monter une petite installation personnelle, si l'importance de son commerce le permet.

Pour le premier cas, il est à faire remarquer que le nombre d'installations frigorifiques se multiplie de jour en jour.

Outre les installations privées existantes un peu partout, le Ministère du Ravitaillement a établi ou est en train d'établir des installations à Anvers, Bruxelles, Gand, Bressoux-lez-Liège, Ypres, Audenaerde, Péruwelz, St-Ghislain, La Louvière, Marcinelle, Namur, Arlon et Verviers.

On pourrait certainement obtenir dans ces installations une place réservée au poisson.

En ce qui regarde les petites installations privées, on ne peut que donner en exemple ce qui existe en Suisse pour le poisson de mer et pour le poisson des lacs suisses.

Les firmes suisses suivantes, s'occupant du commerce du poisson, ont

des installations frigorifiques particulières: E. Christen & Cie, à Bâle; Uhlinger et Seinet, à Lucerne; Marceau frères, à Lausanne; laquelle firme possède également un magasin de vente au détail modèle: Renaud frères, à Bâle; Seinet, à Montreux; Ludwig et Gaffner, à Berne; Meyster, à Berne; Muller, à Lucerne; Bianchi, à Zurich, etc.....

C'est là un exemple des plus remarquables, car dans la plupart des grandes villes suisses, comme à Genève, Zurich, et Berne, existent de grands frigorifiques.

Les commerçants de ces villes, louent dans ces entrepôts des cases frigorifiques pour des arrivages considérables, tout en gardant chez eux une petite installation pour leurs besoins courants.

A l'exemple de ce qui se fait dans ces villes suisses, on paracheverait l'œuvre de remise au consommateur d'un poisson parfaitement frais, en installant dans les villes une poissonnerie modèle, munie des installations nécessaires.

Nous avons passé sous silence différentes questions qui, quoique d'importance pour la bonne conservation du poisson, ne relèvent pas du froid artificiel, ainsi celle des minques. Il est incontestable que ces installations rudimentaires, où le poisson, sous la pluie ou le soleil, est étalé à même le pavement, ne répondent en aucune façon aux desiderata de l'hygiène et de la conservation du poisson.

Nous croyons avoir énuméré dans cette étude les points essentiels et nous sommes prêts à donner telles précisions que votre commission jugera utiles.

Nous avons la conviction que l'usage rationnel du froid apportera à l'industrie de la pêche la prospérité quelle attend.

C'est par la remise au consommateur d'un poisson parfaitement frais que l'usage du poisson se généralisera.

C'est dans l'emploi du froid industriel que le commerce du poisson trouvera le facteur indispensable à la sécurité et la régularité, sans lesquelles il ne peut être rémunérateur.

II

A) Frigorifères pour la conservation du poisson.

De même que pour l'industrie de la viande frigorifiée, l'Amérique du Nord fut la première à se munir de l'outillage nécessaire, de même a-t-elle été la première à créer de grandes installations frigorifiques, au bord de l'océan ou des grands lacs, pour la conservation du poisson.

Au Canada, les frigorifères maritimes se sont multipliés grâce aux subsides accordés par le gouvernement canadien, subsides qui atteignaient jusque 50 % des frais de construction.

Sur la côte de l'Atlantique, les centres frigorifiques les plus importants pour la conservation du poisson sont : Halifax, Canso, Lunenburg, Lockeport, Clarks' Harbour, Digby et Saint Jean de Terre-Neuve.

Sur le Pacifique, en Colombie Britannique, les établissements augmentent sans cesse en nombre; ils sont les plus nombreux à Vancouver et Prince Rupert. Dans l'intérieur du Canada, existe un centre frigorifique sur les bords du lac Winipeg, groupant une centaine d'établissements.

Les Etats-Unis, possèdent de nombreux établissements pour la préparation et la répartition du poisson congelé, tant au bord de l'océan qu'à l'intérieur du pays. Les frigorifiques maritimes sont groupés en deux régions principales : celle du Cap Cod sur l'Atlantique et celle de Seattle sur le Pacifique. Dans la région du Cap Cod, la petite ville de Provincetown compte sept frigorifiques distants de 500 mètres les uns des autres. Il existe encore des établissements importants dans l'Alaska, à Terre-Neuve, et à St Pierre Miquelon.

L'Europe suit lentement l'exemple de l'Amérique et, phénomènes curieux, se sont surtout les pays du nord, qui marchent résolument dans la voie nouvelle.

La Norvège et le Danemark comptent des installations de plus en plus nombreuses exclusivement destinées à l'industrie du poisson. Il en existe à Harstadt, Andenes, Honningsvaag et des frigorifères sont en construction à Rorvik et Aalesund.

En France, on vient de créer à Lorient un important frigorifère maritime, exclusivement destiné à la conservation du poisson. Il comprend un cubage utile de 5500 m³ pour le stockage du poisson et sa construction a coûté 6,000,000 francs.

B) Méthodes de conservation du poisson.

Anciennement on se contentait de congeler le poisson à l'air libre dans les chambres froides. Mais cette congélation étant relativement lente nuit à la qualité du poisson, quand celui-ci est décongelé. Actuellement la congélation rapide du poisson en saumure semble donner toute satisfaction. Les divers procédés de congélation en saumure dérivent du procédé Ottesen, qui consiste dans les opérations suivantes.

1° Le poisson est plongé dans l'eau douce, refroidie à 0 degré environ.

2° Après ce lavage, il est immergé dans une saumure refroidie à 15 degrés en dessous de zéro et contenant environ 25 % de sel marin. Le poisson après un séjour qui varie, d'après la taille, de quelques minutes à une ou plusieurs heures, est sorti de la saumure et rincé dans de l'eau douce refroidie. Il se couvre de la sorte d'une pellicule de glace, qui l'enrobe complètement.

La caractéristique du procédé Ottesen est l'emploi d'une saumure non saturée de sel. L'inventeur prétend de cette façon empêcher toute pénétration du sel dans les tissus du poisson.

D'autres procédés, tels que le procédé Henderson, procédé Dahls, procédé Bull et Johannesen, ne sont que des variantes du procédé Ottesen. Le seul perfectionnement important est celui d'un Ingénieur belge M. J. Piqué qui a imaginé un appareil pour la marche industrielle de la congélation du poisson, permettant de travailler de façon continue, et de traiter de grandes quantités de poisson. La licence de brevet Piqué a été acquise par le gouvernement anglais, à la suite d'expériences faites au Département des Recherches scientifiques de ce gouvernement.

C) Expériences officielles.

Pendant la guerre, les professeurs allemands Plank, Ehrenbaum et Reuter avaient fait une étude approfondie du procédé Ottesen. Ils en ont relaté les résultats dans la brochure «Die Konservierung von Fischen durch das Gefrierverfahren», et leurs conclusions sont extrêmement favorables au procédé.

Parallèlement à ces recherches, des études très sérieuses furent entreprises en Hollande, sur l'initiative de M. Bottemane, Inspecteur Général des pêches maritimes, avec le concours de plusieurs professeurs d'université, dont le Dr. D. H. de Jong, professeur de pathologie comparée à l'Université de Leyde, le Dr. J. A. Boeke, professeur d'anatomie, le Dr. P. A. van Driest, le Dr. J. A. Middendorp.

Voici la traduction des principales conclusions pratiques, relatées dans la brochure parue en 1919, «Conserveering van visch door kunstmatige koude».

« 1^o Au point de vue du goût, on obtient par la méthode Ottesen de » très bons résultats.

« 2^o Après le dégel du poisson, sa période de conservation n'est pas » diminuée du fait qu'il a été congelé. »

En France. Le Sous-Secrétariat de la Marine marchande et des Pêches a fait effectuer, au cours de l'année 1919, des expériences de frigorification de poisson à la station d'essai de Lorient.

M. le Danois, secrétaire général de l'Office scientifique et technique des Pêches Maritimes, a publié le résultat de ces intéressantes expériences dans le volume « La frigorification du poisson appliquée au commerce de la mer ».

L'Angleterre à son tour n'est pas restée indifférente; elle a fait faire de nombreuses expériences au Département des Recherches scientifiques et industrielles du gouvernement anglais, recherches qui sont relatées dans « Interim Report on Methods of Freezing Fish-Food; Investigation Board Département of Scientific and Industrial Research ».

Ces recherches ont eu comme effet l'acquisition par le gouvernement anglais du brevet de notre compatriote Mr. J. Piqué, pour la congélation continue du poisson.

H. EVERAERT.

STATISTISCHE TABELLEN

Bladz.

Tabel I. Indeeling der <i>gedekte zeilsloepen</i> , ingevolge de nettotonmaat en de bijgevoegde drijfkracht	12-13
— II. Indeeling der <i>stoomvischsloepen</i> ingevolge de nettotonmaat	14
— III. <i>Opene of halfgedekte</i> visschersvaartuigen met aanduiding van het getal opvarenden	15
— IV. Samenstelling der visschersvloot ingevolge de drijfkracht	16
— V. Indeeling der <i>gedekte platbodems</i> , ingevolge de nettotonmaat	17
— VI. Algemeene indeeling der vaartuigen (opene en gedekte) ingevolge de bemanning	18
— VII. Ondernemingen afhangende van eene handelsvennootschap	19
— VIII. Belgische vaartuigen die in 1913 in de Westerschelde gevischt hebben, bij toepassing der artikelen 6-11 der overeenkomst van 's Gravenhage	20
— IX. Indeeling der vaartuigen ingevolge het <i>bedrijf en stuwkracht</i>	21
— X. Indeeling van het personeel der <i>gedekte zeilsloepen</i> ingevolge de nettotonmaat der sloep	23
— XI. Samenstelling van het belgisch visscherspersoneel der <i>gedekte</i> vaartuigen (stoom en zeil).	25
— XII. Indeeling van het personeel der <i>stoomvischsloepen</i> , ingevolge de nettotonmaat der vaartuigen	26-27
— XIII. De voortbrengst der <i>stoomvischerij</i> te Oostende 1906-1921	31
— XIV. De voortbrengst der <i>belgische zeilsloepen</i> , ingevolge den verkoop in de mijnen van Oostende, Blankenberghe en Nieuipoort 1906-1921)	32
— XV. De voortbrengst der <i>belgische visschersvloot</i> , ingevolge den verkoop in de kustmijnen (1906-1921)	33

Tabel XVI. De verkoop in de vischmijn te Oostende in 1921	34-35
— XVII. De voortbrengst der belgische zeilsloepen per aanleghaven, ingevolge den verkoop in de kust- mijnen in 1921	36
— XVIII. De vischverkoop in de voornaamste gemeente- mijnen van België (1905-1921)	42-43
— XIX. De vischverzending naar de Brusselsche mijn (1907-1921)	44-45
— XX. Opgave der voornaamste vischsoorten verkocht in de vischmijn te Brussel (1910-1921)	46-47
— XXI. De verkoop van vreemde visch in de Oostendsche vischmijn (1908-1921)	48
— XII. Staat van den verkoop van visch in de Antwerp- sche mijn (1909-1921)	49
— XXIII. De Belgische vischhandel in 1920. Invoer.	50
— XXIV. id. id. id. Uitvoer en doorvoer	51
— XXV. Hoeveelheid zeevisch in 1921 per spoor verzon- den uit de kuststaties naar verbruikcentrums van het land en naar het binnenland	52
— XXVI. Aantal leerlingen in de visschersscholen (1905- 1921)	62-63
— XXVII. De uitslagen der examens voor het toekennen van leerbeurzen in de zeilvisserij (1903-1921)	64-65
— XXVIII. Toestand der hulpkas voor slachtoffers van zeeongevallen te Oostende (1911-1921)	73
— XXXIX. Toestand der kas van vooruitzicht en hulp der visschers van Oostende (1911-1921).	74 75
— XXX. Werkzaamheid der vooruitzicht- en hulpkas der visschers van Oostende van 1911-1921.	76-77
— XXXI. Toestand der hulp- en voorzienigheidskas voor visschers der gemeente De Panne (1911-1921)	78-79
— XXXII. Werkzaamheid der hulpkas voor zeevisschers der gemeente Heyst a/Zee (1909-1921).	80
— XXXIII. Grootte der Nederlandsche vloot der groot- zeevisserij (1911-1921)	86

XXXIV. — Aantal zeevisschers in Nederland	87
XXXV. — Totale hoeveelheid der opbrengst der visch in Nederland (1911-1921)	88
XXXVI. — Hoeveelheid en waarde der visch gelost op de Schotsche kusten (1914-1920)	92-93
XXXVII. — Ontwikkeling der Schotsche zeevisschers- vloot van 1911 tot 1920	94
XXXVIII. — Ontwikkeling der Schotsche zeevisschers- vloot van 1911 tot 1920 (vervolg).	95

INHOUDSTAFEL

	Bladz.
<i>Inleiding</i>	3
<i>Lijst der leden der Commissie van zeevisscherij</i>	5
<i>Verslag</i>	
I. <i>De visscherij-ondernemingen en vaartuigen</i>	6
II. <i>Het visscherijpersoneel</i>	22
III. <i>De opbrengst der zeevisscherij</i>	28
IV. <i>De handel in zeevisch</i>	37
V. <i>Zeewerken ten behoeve der zeevisscherij</i>	53
VI. <i>Het beroepsonderwijs der zeevisschers</i>	55
A. <i>Het koninklijk werk van den IBIS</i>	55
B. <i>De beroepsscholen voor zeevisschers</i>	55
VII. <i>Wetenschappelijke opzoeken ten behoeve der zee-</i> <i>visscherij</i>	66
VIII. <i>De zeevisscherij in de naburige landen</i>	
Nederland	81
Schotland	89
IX. <i>Verslagen en mededeelingen</i>	
Verslag der vergadering van 30 September 1921	97
Verslag der vergadering van 28 October 1921	99
Verslag der vergadering van 27 Februari 1922	102
Verslag der vergadering van 31 Maart 1922	106
Verslag der vergadering van 23 Mei 1922	112
Bijlage van het verslag der zitting van den 30 Septem- ber 1921. — Application du froid à la pêche maritime	116
Aanduiding der statistische tabellen	127

