

307 P
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN.

EERSTE JAARVERSLAG

DER

Provinciale Commissie

VAN

ZEEVISSCHERIJ.

1912.



BRUGGE.

Druk. G. GEUENS-WILLAERT, St-Jansplaats, 5.

1913.

A circular library stamp is visible in the lower right corner. The text "Provincie West-Vlaanderen" is curved along the top inner edge. In the center, there is a small emblem, possibly a coat of arms, and some illegible text below it.

VOORWOORD.

De provinciale commissie van Zeevisscherij werd den 4 October 1912 gesticht, door de Bestendige Deputatie van den Provincieraad van West-Vlaanderen, naar aanleiding van de openingsrede van den gewonen zitting van den Provincieraad, den 1 Juli 1912 uitgesproken door den Heer Janssens de Bisthoven, Gouverneur der Provincie, en van de beslissing die op voorstel van den Heer D'Hondt, provinciaal raadslid te Blankenberghe, door den Raad in zitting van 9 derzelfde maand genomen werd.

In het verslag van de 1^e Commissie van den Raad over dit voorstel, werd den wensch uitgedrukt dat de Raad jaarlijks over de werkzaamheden der commissie zou ingelicht worden. De hienavolgende bladzijden hebben voor doel te beantwoorden aan dien wensch en meer bepaaldelijk aan artikel 10 van het reglement van inwendige orde der Commissie, dat voorschrijft dat er jaarlijks, door hare zorg, een verslag over den algemeenen toestand der westvlaaïsche zeevisscherij zou uitgegeven worden,

¶ Het eerste jaarverslag bevat, op enkele uitzonderingen na, alle statistische inlichtingen van economisch of maatschappelijk belang, die voor het oogenblik nopens onze zeevisscherij kunnen ingewonnen worden.

De Commissie aanziet het als een plicht degenen te huldigen, die haar werk door hunne ondersteuning vergemakkelijkt hebben, namelijk den Heer Minister van het Zeewezen, de HH. Zee-commissarissen in West-Vlaanderen, de besturen der betrokkene steden en gemeenten, alsook de beheerders der instellingen van vooruitzicht of beroepsonderwijs voor zeevisschers, die haar welwillend ter zijde gestaan hebben.

Eene fransche uitgaaf van dit verslag zal zoohaast mogelijk bezorgd worden; in de toekomst zullen de vlaamsche en de fransche teksten te zamen verschijnen.

Leden der provinciale commissie van Zeevisscherij.

MM. JANSSENS DE BISTHOVEN, Gouverneur van West-Vlaanderen, Voorzitter.

B^{ON} RUZETTE, lid van het Senaat, voorzitter van den toezichtsraad van het samenwerkend Vennootschap *Ibis*.

E. VAN HEE, voorzitter van den provincialen Raad, lid der Bestendige Deputatie, te Veurne.

A. KERVYN DE MEERENDRÉ, lid der Bestendige Deputatie, te Brugge.

ALB. LIEBAERT, lid der Bestendige Deputatie, te Kortrijk.

Graaf A. VISART DE BOGARMÉ, Burgemeester van Brugge, lid der Kamer van Volksvertegenwoordigers.

A. HAMMAN, lid der Kamer van Volksvertegenwoordigers, reeder en scheepsbouwer, te Oostende.

G. D'HONDT, lid der Kamer van Volksvertegenwoordigers, reeder en Burgexnoester, te Blankenberghe.

AUG. LIEBAERT, lid van den provincialen Raad, Burgemeester, te Oostende.

S. DE LAEY, provinciaal Raadslid, te Iteyst.

J. SNAUWAERT, Burgemeester, te Nieupoort.

E. D'ARRIFE, Burgemeester, te De Panne.

E. PIPE, almoezenier van het Zeewezen, bestuurder der vrije visschersschool en van het gesticht voor wetenschappelijke opzoekingen betreflrelilrijli tot do Zeevisscherij, te Oostende.

E. DECUYPER, voorzitter van hel koninklijk werk van den *Ibis*, algemeene bestuurder der buurtspoorwegs der kust, te Oostende.

A. BULTINCK, secretaris van het koninklijk werk van den *Ibis*, leeraar in de Zeevaartschool, te Oostende.

J. BAELS, reeder en vischhandelaar, te Oostende.

J. VIERENDEEL, Hoofdingenieur-bestuurder van den provincialen dienst der werken.

CH. DEZUTTERE, bureelhoofd in het provinciaal bestuur van West-Vlaanderen, Secretaris.

VERSLAG.

I. — De visscherijondernemingen- en vaartuigen.

De visscherijoptelling, in 1906 gedaan door het Ministerie van Nijverheid en Arbeid, stelde een totaal van 329 ondernemingen vast, waarvan het personeel ingevolge de zeeverordeningen gemonsterd was.

De grondslag der tegenwoordige optelling der ondernemingen is het kenteelien door de zeepolitie gewoonlijki aangenomen voor de toepassing der verordeningen nopens de monstering, te weten het al of niet gedekt zijn der vaartuigen. Zij komt dus feitelijk met de eerste optelling in dit opzicht overeen.

In 1906, op het totaal van 329 ondernemingen waren er 8 die tot de stoomvisscherij en 321 die tot de zeilvisscherij behoorden. Het aantal vaartuigen was 426, 134 opene booten niet medegerekend.

Op 31 December 1912, ingevolge de inlichtingen verstrekt door de zeecommissarissen in West-Vlaanderen, bestonden er slechts 304 ondernemingen, waarvan 6 behorende tot de stoomvisscherij en 298 tot de zeilvisscherij. Er is bijgevolg eene vermindering van 25 ondernemingen, waarvan 2 behorende tot de stoomvisscherij en 23 tot de zeilvisscherij.

De vermindering van het getal ondernemingen is bijzonderlijk merkbaar te Blanrenberghe, waar het op de helft gevallen is (van 34 op 17), en te Heyst, waar het van 50 op 31 gevallen is. Daarentegen, is het getal ondernemingen nagenoeg onveranderd gebleven te Nieuipoort-De Panne; het is vermeerderd met 4 te Oostende en met 9 te Coxyde.

Het aantal gedekte vaartuigen beloopt 447; er is dus een aan-groei van 21 eenheden, waarvan 2 toe te schrijven aan de stoomvisserij en 19 aan de zeilvisserij. De zeilvisserij is vermeerderd met 10 vaartuigen te Blankenberghe, met 9 te Coxyde, met 10 te Zeebrugge. Het aantal zeilbooten is nagenoeg onveranderd gebleven te Nieupoort-De Panne en te Heyst; het is verminderd met 9 te Oostende. Deze laatste vermindering valt heel en al ten laste der zeilbooten van meer dan 85 ton, die in de laatste 10 jaar aanhoudend in getal verminderd zijn, terwijl het aantal booten van min dan 25 ton, in de laatste 10 jaar, in dezer voege toegenomen heeft :

	<i>meer dan 25 ton.</i>	<i>min dan 25 ton.</i>
1903	127	28
1904	118	38
1905	112	34
1906	103	34
1907	102	43
1908	100	45
1909	91	54
1910	88	61
1911	78	63
1912	70	68

Het aantal opene booten was, zooals hooger reeds gezegd, 134 in 1906. Op 31 December 1912, werden er integendeel 176 vaartuigen aangegeven, allen het werktuig van eenen enkelen persoon en, in 156 gevallen, tot den opvarende zelf toebehoorende.

De optelling van 1906 stipt ook de ontwikkeling aan van de mekanische drijfvliracht aan boord der zeilsloepen.

De donkey heeft zich in de laatste jaren vrij snel vermenigvuldigd op de vaartuigen van gemiddelde en groote tonmaat, derwijze dat het aantal sloepen, met melianische drijfvliracht voorzien (donkey of hulpmotor), dat nabijlcoint der sloepen die met zeil alleen varen. Op 31 Deceniber 1912, waren 193 sloepen voorzien van een donkey en 16 van eene hulpschroef; in 1906 beliep liet volledig getal dier sloepen slechts 177. De aanwinst is merkelyk en komt voornamelyk voor te Nieupoort-De Panne, Blankenberghe en Heyst; te Oostende integendeel is eene ver-

minderung van 39 eenheden voor handen, die moet toegeschreven worden aan den hierboven aangestipten omkeer in de Oostendische zeilvisserij.

Eene bijzonderheid die dient aangestipt te worden, met het oog op eene mogelijke verdere verdwijning — te Blanlienberghen reeds bijna voltrokken — is het aantal *platbodems* thans op de vlaamsche kust nog in de vaart. Dergelijke vaartuigen worden nog alleen te Blankenberghe en te Heyst aangetroffen. Heyst bezit er 61 op een totaal van 64. Als men in acht neemt dat het aantal vaartuigen dezer aanleghaven slechts 63 beloopt, komt men tot de uitkomst dat, om zoo te zeggen, de geheelheid der visscherijvloot van Heyst uit platbodems, en gansch de overige vloot uit kielschepen samengesteld is.

*
* *

Het verslag geeft de eerste aanduidingen nopens de soorten van visscherij door de vlaamsche sloepen bedreven. Die aanduidingen doen uitschijnen dat de korvisscherij op versche visch de voornaamste tak is der bedrijvigheid onzer visschers; zij werd in 1912 bedreven door 370 vaartuigen. De garnaalvisscherij komt onmiddellijk daarna met 328 vaartuigen. De sprotvisscherij is bijna even aanzienlijk, ten minste wat het aantal deelnemende vaartuigen betreft. De kleinharingvisscherij met stroopnet is eene andere niet onaanzienlijke bron van werkzaamheid (186 schepen). Daarentegen, is de voorheen tamelijki gewichtige klein-haringvisscherij met drijfnetten bijna op niets gevallen (2 schepen), en de grootharingvisscherij met drijfnetten is gebleven bij een totaal van 2 eenheden.

Volledigheidshalve moet er aangestipt worden dat de haring- en sprotvisscherijen, en ook, in zekere maat, de garnaalvisscherij seizoennijverheden zijn.

*
* *

De optelling van 1906 geeft voor de gedekte vaartuigen eene volledige tonmaat op van 8949 T. waarvan 1678 T. voor de stoomvisscherij en 7271 T. voor de zeilvisserij.

Op 31 December 1912, was de tonmaat dierzelfde vaartuigen gedaald op 8143 T., in weerwil van den aangroei van het aantal tonnen die de stoomvisscherij toekomen en die tot

2039 geklommen zijn. De vermeerdering voor die laatste soort vaartuigen bedraagt aldus 361 T. of 21 t. h. Daarentegen is de gezamenlijke tonmaat der zeilsloepen gevallen van 7871 op 6104 T.; de vermindering komt uit op 1167 T. of 16 t. h. De volstrekte vermindering van de tonmaat der geheele vloot komt uit op 806 T. of 9 t. h.

Om de oorzaak dier verandering klaar te trekken zal het voldoende zijn de gemiddelde tonmaat der zeilsloepen per aanleghaven uit te rekenen en die te vergelijken met de uitslagen in 1906 bekomen :

AANLEGHAVENS.	Gemiddelde tonmaat. 1906	Gemiddelde tonmaat. 1912
Blankenberghe.	14.7	14.7
Coxycle	8.0	7.1
De Panne	7.6	10.5
Heyst	11.3	8.5
Nieuipoort	9.8	11.0
Oostduinlierlie.	5.9	7.2
Oostende.	31.1	21.6
Zeebrugge		10.3

Bijgevolg is het niet alleen de vermindering van het aantal eenheden der vloot, die aanleiding gegeven heeft tot de vermindering der tonmaat, maar ook en voornamelijk de vermindering van de afmetingen der schepen, en deze laatste vermindering komt toe aan de stad Oostende wier gemiddelde tonmaat van 31.1 T. op 21.6 T. gevallen is en ook, doch in geringer maat, aan Heyst, wier gemiddelde tonmaat van 11.3 T. tot 8.5 T. gedaald is.

De algemeene verschuiving sedert 1906 in de samenstelling der visschersvloot waar te nemen, wat de indeeling der tonmaat aangaat, blijkt uit de volgende vergelijkende tafel :

INDEELING DER SLOEPEN.	GETAL VAARTUIGEN.			
	1906	t. h.	1912	t. h.
min dan 5 ton.	15	3.78	39	9.26
van 5 tot 8	98	24.69	117	27.79
— 8 — 10	56	14.11	49	11.63
— 10 — 15	60	15.11	68	16.15
— 15 — 20	37	9.32	42	9.97
— 20 — 30	27	6.80	104	24.70
— 30 — 40	53	13.35		
— 40 — 50	49	12.34	1	0.23
— 50 — 60	2	0.50	"	
— 60 — 70	"	"		
— 70 — 80	"	"	1	0.23

De algemeene strekking naar de uitbating van eenheden van minder gehalte komt in deze vergelijking duidelijk te voorschijn.

Eene tegenovergestelde richting komt voor in de tafel XII betrekkelijk tot de stoomsloepen. De strekking tot de technische ontwikkeling dezer vaartuigen blijkt uit de bestendige vermeerdering der gemiddelde tonmaat, die in 10 jaar tijds van 62 tot 78 geklommen is.



Tafel I

Indeeling der yedekte zeilsloepen ingevolge de

AANLEGHAVEN.	8 lonnemeningen. Get vaartuigen.		Totale formaat	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.			Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor.			Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor.			Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor.		
				Totaal.	Totaal.	Totaal.	Totaal.	Totaal.	Totaal.	Totaal.	Totaal.	Totaal.	Totaal.	Totaal.	Totaal.
Blankenberghe.	17	59	968 24/100	2	n	2	7	n	n	7	4	n	n	4	n
Coxyde.	10	10	71 33/100	3	n	n	4	n	n	4	1	n	n	1	n
De Panne.	97	97	1022211/100	16	1	n	18	6	n	24	3	12	n	15	n
Heyst.	31	63	535731/100	5	n	n	39	2	n	41	6	n	n	6	n
Nieuipoort.	28	28 ⁽¹⁾	307 23/100	5	n	n	7	1	n	8	n	n	n	n	n
Oostduinkerke.	14	17	123 65/100	6	n	n	8	n	n	8	2	n	n	2	n
Oostende.	98	138	2972 27/100	1	n	n	21	n	2	23	17	2	n	19	n
Zeebrugge.	3	10	103 62/100	n	n	n	2	n	n	2	1	n	1	2	n
	298	422	6104 28/100	88	1	n	106	9	2	117	34	14	1	49	n

(1) Waaronder een afgetuigd vaartuig in de indeeling niet begrepen.

nettotonmaat en de bijgevoegde drijfkracht.

VAARTUIGEN METENDE

van 15 tot 20 ton.			van 20 tot 25 ton.			van 25 tot 40 ton.			van 45 tot 50 ton.			van 55 tot 60 ton.			van 60 tot 70 ton.			van 70 tot 80 ton.			van 90 tot 100 ton en meer.			
Zeil alleen.	Met donkey. Met hulpmotor.	Totaal.	Zeil alleen.	Met donkey. Met hulpmotor.	Totaal.	Zeil alleen.	Met donkey. Met hulpmotor.	Totaal.	Zeil alleen.	Met donkey. Met hulpmotor.	Totaal.	Zeil alleen.	Met donkey. Met hulpmotor.	Totaal.	Zeil alleen.	Met donkey. Met hulpmotor.	Totaal.	Zeil alleen.	Met donkey. Met hulpmotor.	Totaal.	Zeil alleen.	Met donkey. Met hulpmotor.	Totaal.	
3	13	1	17	"	17	2	19	"	"	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	15	"	15	"	4	"	4	"	3	"	3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
2	3	"	5	"	1	"	1	"	1	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	5	"	5	"	2	"	2	"	1	"	1	"	"	"	"	"	"	"	1	"	1	"	"	"
"	"	"	"	"	1	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	2	"	2	66	3	69	"	1	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5	36	1	42	"	27	2	29	"	71	4	75	"	1	"	1	"	"	"	"	"	1	"	1	"

Tafel III.

Opene of half gedekte visschersvaartuigen met aanduiding van het getal opvarenden.

AANLEGHAVEN.	Getal onder- nemingen.	Getal vaartuigen.	GETAL VAARTUIGEN TOEBEHORENDE		GETAL OPVARENDEN.
			aan een opvarende.	aan een niet- opvarende.	
Blankenberghe. . .	7	7	7	"	7
Coxyde	2	2	2	"	2
De Panne	"	"	"	"	"
Heyst	"	"	"	"	"
Nieuipoort	10	10	10	"	10
Oostduinkerke . .	2	2	2	"	2
Oostende.	151	155	135	20	155
Zeebrugge	"	"	"	"	"
Totaal.	172	176	156	20	176

Tafel IV.

Samenstelling der visschersvloot ingevolge de drijfkracht.

(Gedekte booten met stoom of zeil).

AANLEGHAVEN.	Gefal onder- nemingen.	Gefal vaartuigen.	TOTALE TONMAAT.	Zeil alleen.	Zeil en donkey.	Zeil en hulpmotor.	Stoom.
Blankenberghe	17	59	968 24/100	21	34	4	"
Coxvde	10	10	71 33/100	10	"	"	"
De Panne	97	97	1022 21/100	37	60	"	"
Heyst	31	63	535 33/100	54	9	"	"
Nieuport	27 (1)	27 (1)	307 23/100	12	15	"	"
Oostduinkerke	14	17	123 65/100	66	1	"	"
Oostende Stoom	6	26	2039 44/100	"	"	"	26
Oostende Zeil	98	138	2972 27/100	58	24	6	"
Zeebrugge	3	10	103 62/100	4	"	6	"
Totaal.	303	447	8143 72/100	212	193	16	26

(1) Niet inbegrepen een afgetuigd vaartuig.

Tafel V.

Indeeling der *gedekte* platbodems ingevolge de nettotonmaat.

AANLEGHAVEN.	GETAL VAARTUIGEN METENDE					
	min dan 5 ton.	van 5 tot 8 ton.	van 8 tot 10 ton.	van 10 tot 15 ton.	van 15 tot 20 ton.	Algemeen totaal
Blankenberghe.	"	2	"	1	"	3
Heyst	6	42	7	4	2	61 (1)
	6	44	7	5	2	64 (1)

(1) Waaronder 5 vaartuigen voorloopig afgetuigd

Tafel VI. Algemeene indeeling der vaartuigen (opene en gedekte) ingevolge de bemanning.

AANLEGHAVEN.	Volledig getal vaartuigen.	Volledig. personeel.	Getal vaartuigen wier bemanning bevat, de stuurman inbegrepen.												
			1 of 2 man.	3 man.	4 man.	5 man.	6 man.	7 man.	8 man.	9 man.	10 man.	van 11 tot 15 man.	van 15 tot 20 man.	van 20 tot 30 man.	
Blankenberghe.	66	210	9	32	25	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Coxyde.	12	41	2	3	5	2	"	"	"	"	"	"	"	"	
De Panne.	97	362	1	20	66	10	"	"	"	"	"	"	"	"	
Heyst.	68 (1)	249	"	5	56	2	"	"	"	"	"	"	"	"	
Nieuipoort.	88 (2)	112	11	14	10	2	"	"	"	"	"	"	"	1	
Oostduinkerke.	19	52	5	10	8	1	"	"	"	"	"	"	"	"	
Oostende.	319	987	164	49	29	44	4	2	1	"	3	23	"	"	
Zeebrugge.	10	88	"	3	6	1	"	"	"	"	"	"	"	"	
	629	2048	192	136	200	62	4	2	1	"	3	23	"	1	

(¹) Waaronder 5 vaartuigen voorloopig afgetuigd.

(²) Waaronder 1 vaartuig afgetuigd.

Tafel VII. Indeeeling der vaartuigen ingevolge bedrijf en stuukkracht.

BEDRIJF UITGEOEFEND IN 1912.	Zeecommissariaat van BLANKENBURGH.				Zeecommissariaat van NIEUPOORT.				Zeecommissariaat van OOSTENDE.				Zeecommissariaat van ZEEBRUGGE.				TOTAAL
	gedekte zeilschepen		opene of half ge- dekte vaartuigen		gedekte zeilschepen		opene of half ge- dekte vaartuigen		gedekte zeilschepen		opene of half ge- dekte vaartuigen		gedekte zeilschepen		opene of half ge- dekte vaartuigen		
	met hulpmotor.	zonder hulpmotor.	met hulpmotor.	zonder hulpmotor.	met hulpmotor.	zonder hulpmotor.	met hulpmotor.	zonder hulpmotor.	met hulpmotor.	zonder hulpmotor.	met hulpmotor.	zonder hulpmotor.	met hulpmotor.	zonder hulpmotor.	met hulpmotor.	zonder hulpmotor.	
Korvisserij op versche visch.	4	39	—	—	180	—	26	6	132	—	6	67	—	6	67	—	370
Grootbaringvisserij met drijfnetten.	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2
Kleinbaringvisserij met drijfnetten.	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Kleinbaringvisserij met stroopnet.	—	—	—	—	121	—	—	2	63	—	—	—	—	—	—	—	186
Sprotvisserij met stroop- net.	—	1	4	—	95	—	—	2	61	155	—	67	—	—	—	—	318
Garnaalvisserij met de kor.	—	15	3	—	90	—	—	2	63	155	—	67	—	—	—	—	928

Tafel VIII.

Ondernemingen afhangende van eene handelsvennootschap.

AANLEGHAVEN.	GETAL ONDERNEMINGEN.		GETAL VAARTUIGEN.	
	ZEIL.	STOOM.	ZEIL.	STOOM.
Blankenberghe	1	n	4	n
Coxyde	"	n	n	n
De Panne.	n	n	n	n
Heyst	1	n	4	n
Nieupoort	1	n	1	n
Oostduinrerle	n	"	n	n
Oostende	"	5	n	19
Zeebrugge	"	-	"	"
	3	5	9	19

11. — Het visscherijpersoneel.

Het personeel der visscherij is volgenderwijze verdeeld :

Visscherij met stoom.		282	13.75 t. h.
Zeilvisscherij	{ gedekte vaartuigen.	. . . 1598	77.65 t. h.
	{ ongedekte vaartuigen	. . . 176	8.60 t. h.

2050

Tafel XI geeft de samenstelling van het personeel der gedekte vaartuigen ; op 31 December 1912, bedroeg het 1874 man tegen 1980 in 1906; er is bijgevolg eene vermindering van 106 man of van 5.5 t. h., die vergelijkenderwijze van naderbij kan vastgesteld worden :

	1906	1912
Stuurlieden.	 426	448
Maats.	 16	32
Matrozen	 1133	1013
Jongens.	 329	299
Machienenpersoneel.	 76	82
	1980	1874

Het verlies betreft uitsluitelijk het aantal visschers (120) en het aantal sloepjongens (30); daarentegen is het aantal stuurlieden, in verband met de niet onaanzienlijke aanwas der kleinvisserij, met 22 gestegen. Bijgevolg, is het de levensbron der visscherij die door vermindering der beschikbare manschappen bedreigd wordt.

In 1906, was het verhoudingsmatig getal sloepjongens 16.6 t. h. en in 1912 slechts 15.9 t. h.; er bestaat dus niet alleen eene volstrelite maar ook eene betrekkelijke vermindering in de aanwerving der toekomstige arbeidskrachten der visscherij.

Het zal niet nutteloos zijn de plaats op te sporen die den doorslag tot deze vermindering gegeven heeft; de volgende vergelijkende tafel stelt in staat dit met welgelukken te ondernemen.

AANLEGHAVENS.	1906			1912		
	Gezamenlijk personeel.	Aantal sloepjongens.	t. h.	Gezamenlijk personeel.	Aantal sloepjongens.	t. h.
Blankenberghe	144	24	12.3	203	29	14.3
Coxyde	4	1	25.,	39	9	23.,
De Panne-Nieuipoort. .	551	89	16.1	463	63	13.6
Heyst.	245	44	18.,	249	56	22.5
Oostduinkerke.	59	11	18.6	50	11	22.,
Oostende	927	160	17.2	832	126	15.1
Zeebrugge	"	"	"	38	5	13.,
	1980	329		1874	299	

Het zijn de twee voornaamste centra's der visschierij, De Panne-Nieuipoort en Oostende, wier aanwervingskrachten volstrelit en betrekkelijk verminderd zijn. In de eerste plaats, bedraagt de vermindering 2.5 t. h. en in de tweede 2.1 t. h., terwijl het percent sloepjongens te Blankenberghe en Heyst wederzijds met 2 en 4.5 gestegen is; daar de visschersbevolking dier havens betrekkelijk gering is, heeft die aangroei ook weinig volstrelte beteekeenis.

Het is overigens ook te Nieuipoort-De Panne en Oostende, dat men eene vermindering van het aantal visschers vaststelt; die vermindering bedraagt wederzijds 88 en 95, of 16 en 10 t. h.

In vergelijking met de optelling van 1906, is liet aantal visschers der opene booten gevallen van 210 op 176; daar echter het personeel dier booten niet gemonsterd is, is de vergelijking op min vaste grondslagen gesteund en de uitslag dan mogelijk ook niet volstrelt zeker.

Een verschijnsel welk het, om maatschappelijke redenen, van belang is in het oog te houden, is de toeneming van het getal stuurlieden-eigenaars. De optelling van 1906 heeft er 219 aangestipt, of 54.5 p. c. van het getal gedekte zeilvaartuigen. De inlichtingen vervat in tafel IX veroorloven ons de huidige hoeveelheid dier soort van zeelieden vast te stellen. Op 31 December 1911, was hun aantal 224 op de gedekte zeilbooten, of 53 t. h.; al is er volstrekt genomen een vooruitgang, deze laatste heeft geen gelijken tred gehouden met de ontwililieling der kleinvischerij en dit komt hieruit voort dat het aantal stuurlieden-eigenaars, in niet onaanzienlijke maat, gedaald is te Blanlienbergh (van 19 tot 9) en te Heyst (van 22 tot 17). De stuurman-eigenaar blijft steeds een zeer overheerschend verschijnsel op het westelijk gedeelte der kust (in 140 gevallen op 152) en komt vooruit te Oostende (in 56 gevallen tegen 44 in 1906).

Daarbij moet gevoegd worden dat, in 156 gevallen op 176, de opvarende eener opene boot er tevens de eigenaar van is.

Tafel VI geeft een overzicht van de samenstelling der gansche vloot wat betreft de indeeling van de bemanning. In verband met de opgaven betreffende tot de verschillende visscherijen, blijkt er daaruit dat het getal manschappen op de zeilschepen in de bijna algemeenheid der gevallen van 1 tot 5 bedraagt, op de stoomsloepen van 10 tot 15 en op de haringloggers van 20 tot 30.



Indeeling van het personeel *der* stoomvisschloepen

AANLEG- HAVEN.	GETAL OPVARENDEN DER																		
	Getal ondernemingen.		Getal vaartuigen.		Volledig personeel.		min dan 40 ton.		van 40 tot 50 ton.		van 50 tot 60 ton.								
	schippers								schippers				schippers						
	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.	
Oostende. . .	6	26	282	"	"	"	"	"	3	3	9	13	3	"	3	3	10	12	9

ingevolge de nettotonmaat der vaartuigen.

VAARTUIGEN METENDE.

van 60 tot 70 ton					van 70 tot 80 ton.					van 80 tot 90 ton.					van 90 tot 100 ton en meer.														
schippers					schippers					schippers					schippers														
eigenaars.		niet-eigenaars.			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	6	"	I	5	16	23	5						

Tafel XI.

Samenstelling van het belgisch visscherspersoneel der *gedekte* vaartuigen (stoom en zeil).

AANLEGHAVEN.	STUURLIEDEN.		Maats.	Matrozen.	Jongens min dan 15 jaar.	Machien- personeel.	Totaal.
	Eigenaars.	Niet eigenaars.					
Blankenberghe . . .	9	50	n	115	29		203
Coxyde.	9	1	„	20	9	n	39
De Panne.	97	„	„	216	49	n	362
Heyst	17	46	3	127	56	n	249
Nieuipoort.	20	5	„	59	14	n	101
Oostduinkerke . . .	14	3	„	22	11	n	50
Oostende { stoom . .		26	26		33	82	282
{ zeil . .	56	82	3		93		550
Zeebrugge.	2	8		23	5	„	38
	224	224	32	1013	299	82	1874

III. — De opbrengst der zeevisserij.

VERSCHE VISCH.

Voorafgaandelijk moet er opgemerkt worden dat het niet mogelijk was opgaven te bekomen nopens de hoeveelheid visch door belgische sloepen aan wal gebracht. De besturen der gemeenten waar kustmijnen bestaan, die welwillend de gevraagde inlichtingen nopens de opbrengst verschaft hebben, zooals de gemeentebesturen van plaatsen van het binnenland waar vischmijnen ingericht zijn, bezitten geene geijkte aanduidingen aangaande de hoeveelheid der verschillende vischsoorten in hunne gestichten te koop gesteld. Dit punt heeft reeds de aandacht der Provinciale Commissie gevestigd en, door een schrijven van S Maart 1913, werd er bij de belanghebbende besturen aange-drongen om verbetering in dit opzicht te bekomen.

Het zal slechts dan mogelijk zijn eene echt wetenschappelijke statistiek aangaande de opbrengst tot stand te brengen, wanneer die verbeteringen zullen verwezenlijkt zijn.

Ondertusschen blijkt er uit de tafels XII en XV dat de geheele opbrengst in verse visch, verkocht in de kustmijnen door belgische vaartuigen, in 1912 fr. 5,360,275.49 bedroeg tegen fr. 5,032,087.41 in 1911. De meerdere opbrengst is bij gevolg h. 328,188.08 of 6.5 t. h. (1)

Het aandeel der stooinvisscherij en der zeilvisscherij in de opbrengst van 3918 beloopt wederzijds fr. 3,230,049 of 60.2 t. h. en fr. 2,130,226.49 of 39.8 t. h. De visscherij met stoom is dus bepaald in alle opzichten de voorname vorm van uitbating der belgische zeevisscherij geworden. Het jaar 1912 was volstrekt genonien het voordeeligste van dien nijverheidstali, daar de besomming van dit jaar alle voorgaande overtreft en die van 1911 met fr. 275,782, of 9.3 t. h.

(1) Deze getallen, gesteund op de onderverdeeling der opbrengst, verschillen lichtelijk van die opgegeven in tafel XIV. Dit verschil bestaat in de grondgetallen door de gemeentebesturen opgegeven.

De tafels XV en VII maken het mogelijk een overzicht van de gemiddelde opbrengst per aanleghaven van de zeilbooten te geven.

De Blankenbergsche zeilvisscherij werd, in 1912, bedreven door 43 vaartuigen en bracht fr. 324,001.70 of gemiddeld per vaartuig fr. 7,537.25 op.

De visscherij op verse visch in het westelijk gedeelte der kust (De Panne, Nieupoort, Coxyde en Oostduinkerke) werd bedreven door 130 vaartuigen en bracht fr. 666,905.01 of fr. 5,130 per vaartuig op. Nopens die sommen moet er opgemerkt worden dat de Blankenbergschevaartuigen, dooreengenoimen, grooter zijn dan die der westkust, daar zij eene gemiddelde tonmaat hebben van 14.7 T., tegen 7.1 tot 11 T. in de havens dier kust. Daarenboven is de visscherij op verse visch de eenige bron van welvaart van de bedoelde Blankenbergsche sloepen, terwijl de haring- sprot- en garnaalvangsten in ruime maat bedreven worden op de westkust en de uitkomsten ervan in de voorhanden zijnde totalen slechts voor eene zeer geringe lioeveelheid begrepen zijn; de opbrengst word immers slechts gedeeltelijk in de mijnen verkocht.

Te Oostende zijn het de visscherijwedstrijden die de stof leveren tot de berekening van de gemiddelde besomming der sloepen van meer dan 25 ton, waarvan de groote meerderheid aan de wedstrijden deel nemen.

Sedert 1896, richt het gemeentebestuur van Ooslende wedstrijden tusschen de zeilsloepen dier haven in, ten einde de visschers tol het moedig uitoefenen van liun bedrijf aan te zetten. Een krediet van fr. 4000 wordt te dien einde jaarlijks in de stadsbegrooting ingeschreven en in een aantal premiën uitgelooft aan de bemanning der sloepen, die gedurende de winlervisscherij de grootste opbrengst in de mijn verwezenlijkt hebben. De wintervisscherij duurt van den 1^a November tot Paschen.

Sedert 1904, bestaat er insgelijks een zomerwedstrijd; het bijzonder hrediet te dien einde toegestaan bedraagt fr. 2,000 en wordt in 14 premiën verdeeld. De zomerwedstrijd duurt van den 1^a Mei tot den 30^a September.

De tafel XVII doet de volledige uitslagen der wedstrijden kennen sedert 1904. Die uitslagen wijzen uit dat, zoo het getal Oostendsche groote zeilsloepen vermindert, de economische loc-stand dier sloepen, sedert jaren, nagenoeg dezelfde gebleven is,

daar de gemiddelde opbrengst per sloep, gedurende den bepaaldci tijd, steeds stand gehouden heeft. Voor 1912, beloopt de gemiddelde opbrengst per vaartuig fr. 12,851.21. Het valt in liet oog dat de opbrengst van zeven tot acht weken, die buiten den wedstrijd vallen, in die som niet begrepen is.

DE GROOTHARINGVISSCHERIJ.

Die visscherij werd in liet haringseizoen van 1912 gedaan door twee vaartuigen, een nieupoortsche zeillogger en eene oostendsche stoomsloep. Het seizoen begon met het verlies van eenen der twee voorheen bestaan hebbende nieupoortsche loggers. De volledige uitliomsten dezer visscherij, sedert hare herneming in 1907, werden welwillend door de belanghebbende firmas verstreht en maken het voorwerp uit van de tafel XVIII.

DE KLEINHARINGVISSCHERIJ.

Zooals blijkt uit de tafel VII, werd de kleinharingvisscherij met stroopnet bedreven door 136 vaartuigen uit de havens der westkust en van Oostende. De opbrengst dier visscherij wordt op weinig na verkocht te Oostende en, ingevolge tafel XIX, was zij weinig bevredigend wat de opbrengst in kilogrammen betreft; de prijzen ook gaven weinig voldoening, daar zij, in weerwil van de geringe hoeveellieid koopwaar, het gewoon peil niet overtroffen.

DE SPROTVISSCHERIJ.

De sprotvisscherij werd in het najaar van 1912 bedreven door ongeveer 318 kleine en middelmatige vaartuigen. De 10 eerste dagen waren buitengewoon winstgevend daar de visch van 20 tot 25 fr. per 100 k. verlicht werd; maar de prijzen zijn, ten gevolge van den overvloed der vaiigsteii, spoedig tot 10 en 7 fr. gedaald, zoodanig dat de uitkomsten van het seizoen, in hun geheel, als weinig voldoende beschouwd worden.

Het is niet mogelijk diesaangaande juiste statistische inlichtingen in te winnen, daar er hoogenoemd geen nazicht over den verkoop gehouden wordt.

Tafel XII.

De voortbrengst der *stoomvisserij* te Oostende (1903-1912).

JAAR.	Getal stoomsloepen op 31 December	Volledige nettotonmaat.	Gezamenlijke voortbrengst.	Gemiddelde nettotonmaat.	Voortbrengst per ton.
			fr.		fr.
1903	21	1296	2,206,627.20	62	1738.24
1904	22	1455	2,235,218.20	66	1536.23
1905	23	1626	2,305,181.10	71	1417.70
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	2,589,516.30	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

Tafel XIII.

De voortbrengst der *belgische zeilsloepen* ingevolge den verkoop in de mijnen van Oostende, Blankenberghe en Nieuipoort 1903-1912.

JAAR.	Oostende.	Blankenberghe.	Nieuipoort.	Totaal.
	fr.	fr.	fr.	fr.
1903	2,088.789.10	233.980.00	„	2,322.769.10
1904	1,839.168.20	258.552.00	„	2,097.720.20
1905	1,987.557.10	260.471.20	n	2,248.028.30
1906	1,937.469.13	257.590.40	n	2,195.059.53
1907	2,170.968.41	247.608.00	„	2,418.576.41
1908	1,876.243.02	252.155.20	159.805.90	2,288.204.12
1909	1,908.759.97	275.289.60	208.498.80	2,392.548.37
1910	1,773.957.06	335.162.85	192.999.80	2,302.119.71
1912	1,735.142.49	295.431.90	226.724.40	2,257.298.79
1912	1,696.540.89	353.420.50	246.089.30	3,296.050.69

Tafel XIV.

De voortbrengst der *belgische visschersvloot* ingevolge den verkoop in de kustmijnen (1903-1912).

JAAR.	Stoomsloepen.	Zeilsloepen.	Totaal.
	fr.	fr.	fr.
1903	2,206.627.20	2,322.769.10	4,529.396.30
1904	2,235.218.20	2,097.720.20	4,332.938.40
1905	2,305.181.10	2,248.028.30	4,553.209.40
1906	2,477.731.90	2,195.059.53	4,672.791.43
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	5,221.566.59
1912	3,230.049.00	2,296.056.69	5,526.099.69

Tafel XXV.

De vischhandel in België 1911 (1).

INVOER.

SOORTEN.	HOMMELEND.		VERVOERWIJZE.				WAARDE.	
	Ingekomen	Verbruikt	Per zee	Per spoor	Landg. vaarten en rivieren	Totaal waren.	Ingekomen.	Verbruikt.
	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.		fr.	fr.
Schelpdieren, Oosters .	1,671,039	1,574,495	264,286	1,325,018	75,335		835,659	787,847
Schelpdieren, mossels en andere niet genoemde schelpdieren	31,767,036	28,119,492	"	8,205,714	23,550,322		2,423,692	1,972,564
Ingelegde visch in dozen, kommen, gedroogde visch of dergelijke . .	4,195,364	1,912,995	3,848,030	194,554	102,780		9,859,105	4,511,283
Andere vischconserven .	65,049	43,250	45,134	20,793	117		44,263	28,978
Haring	25,338,942	23,359,441	13,971,574	4,230,282	7,181,105		3,800,841	3,503,916
Niet genoemde vischsoorten en schelpdieren	25,194,800	22,338,798	9,812,038	14,107,888	1,214,920		14,896,122	16,751,098
	38,234,600	37,415,471					35,659,882	27,508,091

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

De vischhandel in België 1911 (vervolg).

UITVOER.

DOORGANG.

SOORTEN.	HOEVEELHEID.		VERVOERWIJZE.			WAARDE.			IN- EN UITVOER.	
	(belgische en vreemde waar) algemeene handel.	belgische ofge- nationaliseerde waar (bijz. handel).	per zee.	per spoor.	langs vaarten en rivieren.	belgische en vreemde waar, algemeene handel.	belgische of ge- nation. handel. (bijz. handel).	hoeveelheid.	waarde.	
	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	fr.	fr.	kil.	fr.	fr.
Schelpdieren, oesters. .	301.405	203.361	6.907	294.498	"	150.702	101.980	97.444	48.722	
Schelpdieren, mossels en andere niet genoemde schelpdieren	12.893.673	9.306.129	"	12.893.673	"	1.181.741	930.613	8.587.514	251.128	
Ingelegde visch in dozen, kommer, gedroogde visch of dergelijke .	3.035.133	156.547	1.788.346	1.006.191	240.598	6.730.801	671.124	2.578.586	6.059.677	
Andere vischconserven .	23.193	393	6.579	15.465	1.148	15.538	263	22.799	15.275	
Haring	3.582.206	1.602.705	306.296	1.903.888	1.372.022	537.331	240.406	1.979.501	396.925	
Niet genoemde visch- soorten en schelpdieren	6.264.134	3.408.102	380.222	5.834.907	49.005	7.083.772	4.941.748	2.856.032	2.142.024	
	26.099.744	14.977.887						11.121.905	8.813.751	

IV. — Het beroepsonderwijs der zeevisschers

A. HET KONINKLIJK WERK VAN DEN Ibis.

De kweekschool voor visschersweezen.

Algemeene toestand. — De kweekschool voor ouderlooze kinderen van visschers en zeelieden werd den 6 Juli 1906 te Oostende gesticht, door zijne Koninklijke Hoogheid Prins Albrecht, thans Koning der Belgen, ten einde de heropbeuring der vlaamsche zeevisscherij te bewerken.

Een eerste groep van 16 leerlingen werd den 6 Augustus 1906 in liet gesticht opgenomen; hun gewoon getal is thans 85. Daarenboven varen 17 leerlingen, kinders van niet-visschers, in de handelsvloot; zoodat het volledig getal leerlingen, die zich onder de bescherming van het Werk tot de zeenijverheid voorbereiden, op 31 December 1912, tot ongeveer 100 geklommen was.

Sedert de stichting van den *Ibis*, werden 65 leerlingen uitgezonden; 35 ervan varen in de visscherij, 18 in de handelsvloot, twee op plezierbooten; er werden 10 leerlingen, waaronder 6 tot liet zeemansleven onvaardig, uil hel oog verloren.

In 1912, werden 9 sloepjongens uitgezonden om in dienst bij de visscherij te treden.

Acht kweekelingen, die het gesticht verlaten hebben, ontvangen bij hunne terughomst in de haven, mits eene zeer geringe bijdrage in de kosten, de gastvrijheid van het Werk.

In 1912, werden 15 kinderen in het gesticht opgenomen; 25 leerlingen werden ingescheept aan boord van de leersloepen van de samenwerkende vennootschap *Ibis*, ten einde hunne practische opleiding te volledigen; 78 jongens maken deel uit van de maatschappij van onderlingen bijstand *Ibis*; de toelagen, die deze laatste van de openbare besturen oitvangen heeft, belooopen 953.50 fr.; 29 zeelieden der samenwerkende vennootschap, benevens 9 huisvrouwen, zijn insgelijks erbij ingeschreven; de gestorte bijdragen belooopen 1,282 fr.

Het personeel der school bestaat uit een bestuurder, twee vakmeesters, een nachtwaker, een liok, een lileermaker, een hulpwaker, een almoezenier, een onderwijzer en een geneesheer.

Op 31 December 1912, was de draadlooze telegraphie voor het onderricht der liweelielingen tot stand gebracht aan boord van het vast schip *Ibis I*, waarop ze gehuisvest zijn. De stooinsloep *Ibis VI* is voorzien van een toestel voor de beoefening van deze telegraphie in zee. Drie sloepjongens van het Werk volgen de school van draadlooze telegraphie in het koninklijk park te Laeken.

Veertien vragen voor liweelielingen uitgaande van verschillende reederijen van Heyst, Antwerpen en Gent hebben in 1912 geene voldoening Bunnan ontvangen, bij gebrek aan beschikbare sloepjongens.

Programma der school. De leerlingen zijn in twee klassen verdeeld :

LAAGSTE AFDEELING :

	Aantal uren per week.
Vlaamsche taal.	5
Rekenkunde.	5
Geschrift.	1

HOOGSTE AFDEELING :

Vlaamsche taal.	4
Fransche taal.	1
Engelsche taal.	2
Geschrift.	1
Rekenkunde.	4
Briefwisseling over zeezaken.	1
Lagere zeevaartkunde.	2
Lijnteekenen.	1
Radio-telegraphie.	2.30

DE BEIDE AFDEELINGEN TE SAMEN :

Godsdienst.	3
Zangoefening.	1
Gezondheidsleer.	1
Lichaamsoefening.	4
Seinen.	2
Sportoefening.	5

De liinderen min dan 10 jaar oud leeren in de beroepschool van Oostende de hout- en ijzerbewerling aan.

Theoriën en voordrachten.

	Aantal uren per week.
Vischsloepen, takeling, ballast, enz.	1
Sturen, het compas.	1
Bewerking en bewegingen.	1
Zedeleer.	1
Zeeinanschap, bewerking en onderhoud der zeilen.	5
Teekenen, maken en onderhouden van vischnetten.	10
Bootoefening, riem en zeil.	4
Zwemoefening.	1 (s zomers).

De *leersloepen*. De leerlingen opgenomen aan boord der leersloepen geven, hij elke reis, eene beschrijving van het een of het ander voorwerp dat onder hunne opmerkzaamheid valt; dit werk wordt, bij den terugkeer in de haven, door leermeesters nagezien en verbeterd. Als zij te lande zijn, volgen de sloepjongens de leervaklien der hoogere afdeling. In zee, arbeiden zij bij dag zooveel mogelijk mede aan het werk der bemanning; ieder zeeman heeft last de opleiding van eenen lrvveelieling te bezorgen.

De samenwerkende vennootschap IBIS.

De uitbating der leersloepen, te samen met het toevluchtshuis voor jonge zeelieden van het Werk die ouderloos zijn, worden beheerd door de sarnonwerltende vennootschap *Ibis*, den 16 Mei 1908 gesticht, onder de hooge bescherming van zijne Koninlilijlthe Hoogheid Prins Albrecht, thans Koning der Belgen, ten einde den vooruitgang der zeevisscherij te bewerken. .

Op 31 December 1911, bestonden de leersloepen uit de volgende :

Schepen	Lengte	Machien	Bemanning	Beginnelingen	Sloepjongens
Ibis III	26.50 m. hout	Dan 28 11. P.	5	3	10
Ibis IV	24. staal	Dan 28 H. P.	5	2	6
Ibis V	34.90 m. staal	Stoom 65 n	9	1	6
Ibis VI	34.90 m. staal	Stoom 65 n	9	1	6

De volgende tafels geven een denkbeeld van den vooruitgang, waarvoor de visscherij met de motorsloep door beoefening vatbaar is, alsook van de kosten van uitbating :

Opbrengst der motorsloep Ibis III in

1907	1908	1909	1910	1911	1912
fr. 2,253.,	12,384.20	16,401.30	19,536.,	20,217.,	22,132.,

Kosten van 12 maanden uitbating :

Aantal zeedagen.	Liters verbruikte petrolie	Kosten voor petrolie.	Kosten voor onder- houd van den motor.
213	7995	1200.25	889.00

De opbrengst van 30 dagen kleinbalingvisscherij met eene motorsloep 16 H. P. bedroeg 13915 kil. die voor 1,506.95 fr. verkocht werden.,

De vennootschap *Ibis* voorziet het aquarium van de Koninklijke Maatschappij van dierkunde te Antwerpen van zeevisch. Zij heeft medegewerkt aan het stichten van visscherijposten te 'mPweto op het Moeromeer en te Kikondja en Kakondé, in Belgisch Congoland.

B. DE VISSCHERSSCHOLEN.

Er bestaat eene stedelijke visschersschool te Oostende sedert 1887; vrije gestichten van denzelfden aard werden opvolgendlijk ingericht te Oostende in 1888, te Blankenberghe in 1890, te Nieuwpoort in 1893, in De Panne in 1903, te Heyst en te Oostduinkerke in 1904, te Coxyde in 1906. Al de aanlegghavens der vlaamsche kust bezitten bijgevolg een gesticht van beroepsoriderwijs voor zeevisschers.

Stedelijke visschersschool van Oostende.

I. — *Programma der leergangen.*

1^o STUDIEJAAR.

Vlaamsche taal.

Geschrift.

Rekenkunde en metriekstelsel.

Aantal uren per week.

7

4 1/2

3 3/4

	Aantal uren per week.
Aardrijkskunde en zeekaarten.	1
Gezondheidsleer.	1
Fransche taal.	3
Zang.	1
Scheepsbouw.	1/2
Zeevaart.	1
Visscherij.	1
Visscherijwetten en zeewetten.	1/2
Gijmnastiek en zwemoefening.	1
Zeemansschap.	1 1/2
Godsdienst.	3

2^e STUDIEJAAR.

	Aantal uren per week.
Vlaamsche taal.	3 1/2
Geschrift.	1/2
Rekenkunde en metriekstelsel.	3 3/4
Aardrijkskunde en zeekaarten.	1
Gezondheidsleer.	1/2
- Fransche taal.	2 1/4
- Engelsche taal.	1 1/2
Scheepsbouw.	3/4
Zeevaart.	3
Visscherij.	1
Bestuur en onderhoud van den donkey.	1
Visscherij- en zeewetten.	1/2
Lichaams- en zwemoefening.	1
Zeemansschap on zeilwerk.	5
Godsdienst.	2 1/2

II. — *Dag- en uurwijzer der leergangen.*

Alle werkdagen van 8 3/4 tot 11 3/4 uren en van 14 tot 16 1/4 uren, uitgezonderd den Donderdag namiddag.

III. — *Duur van het schooljaar*: 42 weken.

IV. — *Getal leeraars en leerlingen*.

Een bestuurder en drie leeraars; het aantal leerlingen was zooals volgt in :

1903—1904	46
1904—1905	51
1905—1906	56
1906—1907	54
1907—1908	49
1908—1909	52
1909—1910	49
1910—1911	40
1911—1912	38

V. — *Begrooting*.

	1901-1902.	1911-1912.
Overschot 1910-1911		268.04
Tusschenkomst der stad.	1400	4075.96
Van het Staatsbestuur	2617	2779.00
	<u>4017</u>	<u>7060.00</u>

Geene leerlingen meer dan 18 jaar oud volgen de school.

De school bezit eene boekerij, een museum van natuurwetenschap en eene spaarlras.

Vrije visschersschool Van de Panne.

I. — *Indeeling der leergangen*.

1^e STUDEEJAAR.

Niet varende leerlingen.

	Aantal uren per week.
Rekenen.	2
Teekenen.	1
Gezondheidsleer.	1

	Aantal uren per week.
Zeevaart.	1,
Natuurwetenschap.	1
Aardrijkskunde.	1
Handwerk.	4

2^e STUDIEJAAR.

Varende leerlingen.

Zeevaart.	1 1/2
Handwerk.	1 1/2

II. — *Dag en uurwijzer der leergangen.*

1^e STUDIEJAAR.

Den Maandag, Dinsdag, Woensdag, Donderdag en Vrijdag van 4 1/2 tot 6 1/2 en den Zaterdag van 2 tot 4 uren. .

2^e STUDIEJAAR.

Den Zaterdag avond van 5 tot 6 uren en den Zondag morgen van 8 1/2 tot 10 1/2 uren.

De leergangen zijn in twee afdeelingen gesplitst, zoodat beide leeraars te samen les geven.

III. — *Duur van het schooljaar.*

1^e STUDIEJAAR.

Van den 1ⁿ October tot den 1ⁿ April.

2^e STUDIEJAAR.

Van den 1ⁿ October tot den 30ⁿ Juni.

IV. -- *Getal leeraars en getal leerlingen.*

Het leerpersoneel is samengesteld uit een bestuurder en drie leeraars ; het getal leerlingen was als volgt in:

DE LEERBEURZEN IN DE ZEEVISSCHERIJ.

Krachtens ministerieele besluiten van 19 Maart 1903 en 13 Augustus 1904, werden er, door het Ministerie van Nijverheid en Arbeid, beurzen ten beloeve van het opleiden van sloepjongens op de zeilvaartuigen ingericht.

De leertijd duurt twee visscherijseizoenen; na elk seizoen, moeten de jongens eene proef afleggen voor eene staatsjury en ontvangen de stuurlieden, die zich met de opleiding belast hebben, eene premie van 75 of van 50 fr., naar gelang het de groote of de kleine zeilvisscherij geldt, alsook eene bijgevoegde premie van 50 of van 25 fr., indien hun leerling aan het examen voldoet.

Na het eindexamen, ontvangt de sloepjongen, die de proef doorstaan heeft, behalve een diploma van bekwaamheid, eene premie van 50 fr. en voor zijn bedrijf nuttige voorwerpen.

De volgende tafel duidt voor elke visschershaven het getal dergenen aan, die zich voor de jury aangeboden hebben en in hun examen niet gelukt zijn, alsook het getal dergenen die de eerste en de tweede proef niet welgelukken afgelegd hebben.

Sedert het invoeren der leerbeurzen, hebben 311 sloepjongens de vereischte eindproef met welgelukken afgelegd.



Tafel 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
			161			62			43

VI. — De Zeevisscherij in de naburige landen.

ENGELAND. (1)

De gestadige vooruitgang der zeevisseherij in Engeland en liet Land van Walis blijkt uit de tafel XXXIV, zoowel wat de hoeveelheid als de waarde van de gevangen visch betreft.

In de 14 1/2 millioen cwt viscli, komen de pelagische soorten (haring, makereel, schardijn en sprot) voor niet 5 1/2 millioen cwt en de grondvisch, dat is alle andere soorten, met 9 millioen cwt.

De haringvangst is wel de bijzonderste visscherij der pelagische soorten; van 1902 tot 1911 is hare opbrengst van 3,482,736 tot 4,995,976 cwt geklommen. In deze laatste hoeveelheid, komt de trawlvisscherij naar haring voor met eene totale valigst, in 1913, van 292,575 cwt, of 5.9 p. c. der gezamenlijke opbrengst; in 1907, bracht deze vangwijze slechts 134,390 cwt, of 3 p. c. der totale opbrengst voort.

Deze nieuwe visscherij svns, voór 1906, weinig beduidend in Engeland. Van 1907 tot 1909, werden de vangsten nieest op den westkant van Schotland, den zuidkant van Ierland, in het Bristolkanaal en in de Noordzee geniaalit. In 1910, was de hoeveelheid trasvlharing gelost op de noordzeekust vervierdubhelcl en zij vermeerderde nog steeds in 1011, ten gevolge van de deelneming in de visscherij van talrijke trawlers van Hull, Grimsby en Northshields.

De trawlvisscherij op haring gaat veelal gepaard met die op inaltereel; zij ook is in liet aangewezen tijdperk vervierdubbeld (5,757 tot 24,810 cwt).

Wat de grondvisch betreft, die ten grooten deele met het trawlnet gevangen wordt, doet het jaarverslag voor 1911 eens te meer de vermindering uitschijnen van de hoeveelheid viscli, die op de oostkust van Engeland aan wal gebracht wordt en dit zoowel voor de stooin- als voor de zeiltrawlers.

(1) *Annual Report of proceedings under acts relating to Sea Fisheries for the year 1911.*

De totale opbrengst der stoomtrawlers viel van 4,039,472 cw^t in 1907 op 3,362,649 cw^t in 1911. Bijna alle vischsoorten hadden hun deel in de vermindering; die van den schelvisch en van de pladijs vallen bijzonder in liet oog; de hoeveelheden kabeljauw en witting alleen zijn in eene gevoelige maat gestegen.

De vermindering was niet zoo groot wat de zeiltrawlers betreft; zij ging slechts van 274,915 cw^t in 1907 tot 246,833 cw^t in 1911; de verbetering merkbaar in 1911 is uitsluitelijk toe te schrijven aan eene heropbeuring van de opbrengst der pladijvisserij; de fijne visch toont echter eene bestendige neiging tot dalen.

De tafels XXXV en XXXVI geven een overzicht van den toestand der engelsche visschersvloot in de laatste jaren. De stoomvisserij, in welke de motorvisserij begrepen is, doet steeds vooruitgang, ten nadeele van de zeilvisserij; maar een feit dat dient opgemerkt te worden, blijkt uit de tafel XXXVI, het is ten zeer grooten nadeele der zeilvisserij met drijfnetten dat deze evolutie geschiedt. Het getal stoomdrifters is verdubbeld, terwijl het getal zeildrifters op de helft gevallen is. De stoomtrawlers hebben weliswaar veld gewonnen, maar het was slechts in geringe maat ten nadeele der zeiltrawlers, die tamelijk wel stand gehouden hebben. In 1903, was het getal der in Engeland en het Land van Walis geregistreerde zeiltrawlers van eerste klas 856; in 1911 was het 911; dit der geregistreerde zeiltrawlers van tweede klas rees van 928 tot 994.



Tafel XXXIV.

Hoeveelheid en waarde van de visch gelost in Engeland en het Land van Walis (1902-1911).

JAREN.	Visch, weekdieren uitgezonderd.	Weekdieren.	Algemeen totaal.
	cwt	£	£
1902	10,479.000	6,497.000	319 000
1903	11,198.000	6,930 000	279 000
1904	11,365.000	6,490.000	290.000
1905	11,310.000	7,201.000	302.000
1906	12,195.000	7,641.000	324.000
1907	13,994.000	7,826.000	329.000
1908	13,282.000	7,748.000	294.000
1909	13,955.000	7,497 000	263.000
1910	13,118.000	7,966.000	228.000
1911	14,419 000	8,051.000	273.000

Tafel XXXV.

Getal visschersvaartuigen ingeschreven op 31 December, in Engeland en het Land van Walis.

JAAR.	Eerste klas booten (*).		Tweede klas booten.		Derde boot.	as	TOTAAL.
	Stoomschepen.	Zeilschepen.	Stoomschepen.	Zeilschepen.			
1880	"	3240	"	5792	332		10224
1893	562	3272	"	4101	82		8017
1900	1241	1935	10	3949	75		7190
1901	1300	1793	9	3862	55		7019
1905	1521	1762	19	4273	153		9131
1910	1913	1631	65	3909	147		9465
1911	2028	1493	78	3842	135		9401

(*) De eerste klas booten zijn degene die meer dan 15 zuivere zeetonnen meten.

De tweede klas booten zijn degene die min dan 15 ton meten en geene roeibooten zijn.

De booten van derde klas zijn uitsluitelijk roeibooten.

(Tot in 1902 moesten de opene booten die in het kustwater visschen niet ingeschreven zijn. Sedert 1902 worden al de vaartuigen ingeschreven).

Tafel XXXVI.

Getal en tonmaat der vaartuigen van eerste klas, in de vaart in de verschillende visscherijen van Engeland, het Land van Walis en het eiland Man (1).

JAAR.	STOOMSCHEPEN.						ZEILSCHEPEN.					
	Trawlers.		Beugers.		Drifters.		Trawlers.		Beugers.		Drifters.	
	Get l	Bru ton m aat.	Get l	Bru ton m aat.	Get l	Bru ton m aat.	Get l.	Netton- maat.	Get l.	Netton- maat.	Get l.	Netton- maat.
1906	1254	222109	57	8432	280	18267	915	34097	40	1431	622	16737
1907	1317	243398	54	8353	349	24047	932	34216	45	1769	635	17406
1908	1331	250265	58	8960	393	27535	947	34597	49	1834	547	15174
1909	1386	253321	51	7897	431	30015	941	33851	39	1508	449	13013
1910	1331	252230	63	11675	487	34276	902	32825	47	1779	428	11909
1911	1340	259645	72	12338	572	41039	867	30523	44	1694	346	9418

(1) Ingevolge *Annual report of proceedings under acts relating to Sea Fisheries for the year 1911.*

Tafel XXXVII.

Getal mannen en jongens regelmatig of tijdelijk gebezigd in de verschillende visscherijen in 1911. (1)

STREKEN.	REGELMATIG GEBEZIGD.			TIJDELIJK GEBEZIGD.			Algemeen totaal
	in de trawlvis- scherij (behalve op garnalen).	Andere visscherijen.	Totaal.	in de trawlvis- scherij (behalve op garnalen).	Andere visscherijen		
Engeland en Land van Walis	19311	17913	37224	1368	5689	7057	44281
Schotland	3036	27879	30915	n	6318	5318	36283
Ierland	1635	7059	5594	148	12361	12609	21108
Eiland Man	118	375	493		140	140	633
Eilanden gelegen in het zeekanaal	129	398	527	n	129	129	666
Totaal . .	22129	53624	77753	1516	23637	26153	102006

(1) Ibidem.

NEDERLAND. (1)

De nederlandsche visscherij in volle zee bestaat hoofdzakelijk in de drijfnetvisscherij, de beugvisscherij en de schrofnets- of trawlvisscherij.

De tafel XXXVIII duidt de ontwikkeling aan van de haringvisscherij met drijfnetten sedert 1853. De ontwikkeling der mekanisch bewogen haringschepen gaat traag vooruit; in 1910, waren er 47 zulke schepen, waaronder 5 petroleummotorsloepen; liet is op twee na dezelfde toestand als in 1903.

De stoomschepen brachten gemiddeld 2371 tonnen en de motorschepen 1688 tonnen haring op.

Gemiddelde prijs per ton van den pekelharing, in Gulden.

1906	16.25
1907	12.50
1908	12.00
1909	14.00
1910	15.00

De geheele uitvoer van hollandschen haring naar België bedroeg 24,813 tonnen in 1901; in 1910 was hij, ten gevolge van eene gestadige vermeerdering, tot 52,447 tonnen geklommen.

In 1909-10 werd de beugvisscherij, een deel van het jaar, bedreven door 99 schepen uit Vlaardingen, Maassluis, Pernis en Middelharnis op versche en gezouten visch. De opbrengst der visscherij ten zoute is in toenemende vermindering; van 1908 tot 1910, is zij van 5211 op 4321 tonnen gevallen.

In de latere jaren, zegt het ingeroepen verslag, hebben de bestuurders van trawlvisscherijondernemingen zich meer en meer toegelegd op het maken van zoute visch van met het sleepnet gevangen kabeljauw, en dit zoowel van IJsland als van de Noordzee. Hoewel, uit den aard der zaak, de beugvisch ook voor het maken van zoutevisch bovenaan staat, valt het niet te ontkennen; dat de honderden en honderden tonnen zoutevisch, door de stoomtrawlers te Ymuiden aangevoerd, de beugzoutevisch groote concurrentie aandoen.

(1) *Verslag van den staat der nederlandsche zeevisscherijen over 1910.*

De uitvoer van gezouten visch en stokvisch uit Nederland naar België, van 1906 tot 1910, was de volgende :

1906	529,000 kilogr.
1907	967,000 „
1908	665,000 „
1909	775,000 „
1910	690,000 „

Het middenpunt van den iiederlandschen handel in versehe visch is de visschershaven van Ymuiden. Hier volgt de statistiek der ontwikkeling der vischinarkt van Ymuiden gedurende de acht laatste jaren.

JAREN.	Opbrengst der op den rijksafslag ver- kochte visch.	Vermoedelijke waarde der aange- voerde maar niet publiek verkochte visch.	Totale waarde van den aanvoer.
	g.	g.	g.
1903	2 842 073	264 819	3 106 892
1904	3.561 346	158 465	3.719 811
1905	4 072 666	53 242	4 125 908
1906	4 681 812	24.670	4 706 482
1907	4.754 196	26 820	4 781 006
1908	4 433 283	189 250	4.622 533
1909	4 484 234	197 520	4 681 824
1910	5.030 882	240 609	5.270 991

De uitvoer van versehe visch uit Nederland naar België is in korten tijd in aanzienlijke maat gestegen. De uitvoer bedroeg in :

1906	7,034,000 kilogr.
1907	8,264,000 „
1908	8,261,000 „
1909	8,605,000 „
1910	11,860,000 „

Uitvoer. van nederlandsche garnalen.

	ENGELAND.	BELGIE.	GEHEEL.
	klg.	klg.	klg.
1906	1,851.000	333.000	2,235.000
1907	1,420.000	561.000	1,924.000
1908	1,415.000	567.000	1,988.000
1909	1,332.000	425.000	1,757.000
1910	1,789.000	587.000	2,376.000

Tafel XXXVIII.

Ontwikkeling der Nederlandsche grootharingvisscherij sedert 1853.

JAREN.	AANTAL SCHEPEN.		HOEEVEELHEID GELOSTE HARISG.			Waarde der geheele opbrengst.
	Kielschepen.	Bommen	Tonnen geloste pekelharing.		Steurharing,	
			doorrielschepen.	door hommen.		
1853	93	118	31.976	„	23.433 000	„
1863	86	170	34 776	102	38.612.000	„
1873	102	205	77 406	31.971	56.005.000	n
1883	154	255	138.334	75.601	47.677 520	v
1893	224	312	292 752	218.231	46.704 250	n
1903	513	271	643 611	175.829	30.730 000	8586588
1910	553	167	649.462	105.635	21.999.780	11654951

Tafel XXXIX.

De Nederlandsche visschersvloot van 1893 tot 1910.

JAREN.	Stoomsloepen.		Kielscheepen.		Bommen.				Samenstelling der geheele vloot.		
	Getal.	Gezamenlijke inhoud in scheepstonnen of M ³ .	Getal.	Gezamenlijke inhoud in scheepstonnen of M ³ .	Getal.	Gezamenlijke inhoud in scheepstonnen of M ³ .	Getal.	Gezamenlijke inhoud in scheepstonnen of M ³ .	Aantal schepen.	Inhoud in oepstonnen of M ³ .	Bemanning.
1893	1	"	286	"	312	"	4308	n	4902	172603	16700
1896		n	299	n	319	n	4570	n	5189	179782	18643
1898	13	n	362	n	320	"	4690	n	5385	186554	18709
1901	37		417	n	290	"	5107	"	5851	199348	20164
1906	117	n	666	"	216	n	4427	n	5886	240890	20636
1910	133	54814	598 ⁽¹⁾	111143	180	22613	4459	48068	5370	248640	20461

⁽¹⁾ 10 motorsloepen medegerekend.

FRANKRIJK. (1)

De algemeene opbrengst der zeevisscherij, die der koloniën medegerekend, bedroeg, in 1910, fr. 169,143,340, dit is fr. 6,362,365 meer dan in 1909 en 16 1/2 miljoen frank meer dan in 1908. De voorname bronnen dier vermeerdering waren de visscherij op de banken van New Foundland en de versehe visscherij, die fr. 51,875,603 opbracit, tegen fr. 48,648,469 in 1909.

Daarentegen hadden verscheidene visscherijen eene mindere waarde, namelijk de haringvisscherij (— fr. 2,904,725), de makereelvisscherij (— fr. 747,751), de schardijnvisscherij (— fr. 5,153,401), de garnaalvisscherij (— fr. 66,714), enz.

De volgende aanmoedigingen werden aan de visscherij toegestaan :

Visscherij in volle zee. Premiën ingesteld door de wetten van 1851 en 29 December 1900 en ten laste van het Ministerie van Handel.

a) *Premie voor uitreeding.*

New Foundland,	fr.	331,200	}	fr.	507,030
S ^t Pierre,	"	38 600			
IJsland,	"	141,850			
Noordzee,	"	5,370			

b) *Premiën op de voortbrengst.*

Invoerpremien,	fr.	1,138,322		fr.	4,961,916
Uitvoerpremien,	"	3,823,394			
				fr. 5,478,936	

De bewaking- en hulpposten voor
visschers, ten laste van het Zeewezen fr. 1,183,859
fr. 6,662,795 of 20.61 p. c.
der geheele opbrengst dier visscherij.

De aanmoediging der kustvisscherij bestond in :

Bewaking,	fr.	613,198
Aanmoediging en verschillende,	"	53,000
Studiën en opzoekingen,	"	60,000
		fr. 726,198

Tafel XL.

De fransche visschersvloot (1903-1910).

	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Aantal visschers	95.414	99.757	95.804	152.692	152.144	156.734	159.899	128.869
Aantalzeilbooten	26.523	28.329	27.645	28.474	23.425	29.712	29.598	28.288
Aantal stoomsloepen . . .	169	169	201	216	241	268	269	454
Tonmaat der zeilsloepen. .	162.727		186.030	186.028	105.307	199.732	196.707	206.129
Tonmaat der stoomsloepen .	12.661	180.920	13.874	18.825	32.578	33.223	35.807	38.000
Waarde der zeilsloepen. fr.	62,901.082	59,347.452	54,827.164	51,878.122	55,748.713	57,483.967	56,843.072	51,933.057
Waarde der stoomsloepen fr.		9,843.650	14,150.101	17,241.100	23,612.200	26,851.680	27,716.000	23,045.330
Waarde van het vischtuig fr.	23,951.067	25,088.409	23,917.468	25,209.299	27,611.615	28,633.907	26,685.240	25,309.360

Tafel XLI.

Opbrengst der zeevisserij in Frankrijk (1901-1910).

AANDUIDING DER VISSCHERIJ.	1901		1905		1910	
	Hoeveelheid.	Waarde.	Hoeveelheid.	Waarde.	Hoeveelheid.	Waarde.
<i>I. Groote visserij.</i>		fr.		fr.		fr.
IJsland. (Aberdaan) klg.	10.275.895	6.413.245	8 362.255	5 762 835	11.423.393	d 507 560
Kuit klg.	n	n	211.300	41 730	250 645	134 273
Traan (tonnen).	"	"	4.336	95 287	2 840	107 144
Doggerbank en Noordzee, aberd. klg.	546 308	360.180	414 697	320 551	228.695	175 274
Kuit klg.	n	n	150	50	n	n
Traan (tonnen).	"	"	36	1 120	31	740
New Foundland aberd. klg.	37 862 775	13.891.189	22 632.343	12.332 757	63 890 334	25 222 233
Kuit klg.	n	"	387.455	175 600	239 351	64 259
Traan (tonnen).	"	n	1.916	150 904	2.547	103 767
<i>II. Visserij in volle zee.</i>						
Haring klg.	27 557 745	5 909.216	20 876.415	4.430 252	25.535.060	6.523 025
Makereel id.	2.332 679	1.204.899	6.644.317	2.648 243	2.768.581	1.391 336
Andere id.	23.811.924	19 450.249	20.165.115	16.270.388	29.038.095	20.674 738
<i>III. Kust- en brakwatervisserij.</i>		63.402.714	n	80.671.309	"	79.373 862
		110.631.692		122 891 036		140.288 211

SCHOTLAND. (1)

De schiotsclie statistiek der visschersvloot bevestigt den toeiemenden invloed van de aanwending der mekanische stuwkracht, ten nadeele der zeilvloot. In 20 jaar tijd, is het getal stoomschepen geklommen van 46 tot 1486 et liet getal motorsloepen is in een jaar tijd bijna verdubbeld; het krom in een vijftal jaar tot **233**.

De stoomkracht ging Isijzonder ras vooruit in de haringvisscherij; in 1906, werd 69 t. h. der haringvangst door zeilschepen geleverd en slechts 31 t. h. door stoomloggers; in 1911, was de verhouding omgelieerd: slechts 36 t. h. der vangst werd door zeilloggers opgebracht, terwijl de stooindrifsters 59 t. h. opbrachten en de motorloggers 5 t. li. In 1911, waren niet min dan 812 stoomdrifsters in de vaart.

Deze omkeer heeft de dringende noodzakelijkheid te weeg gebracht de algemeene verbetering der visschershavens te betrachten; te dien einde was er reeds, in 1911, eene som van 69,100 p. st. opgebracht.

Wat de aangroei der motorvisschierij betreft, zegt het 30^e jaarverslag van het *Fishery Board for Scotland* letterlijk het volgende: “ I-Iet is merltrvaardig dat de bijval, dien de essenceinotors op de oostkust bekomen hebben, ten grooten deele beperkt is tot de zuiderdistrilcten, voornamelijk Eyemouth, wiens motorvloot, in 1911, niet 50 t. h. (22 tot 33) vermeerderd is, en dat de motorkracht steeds ongunstig beschouwd wordt in de Moray Firth distrikten. Dit werd, in zekere maat, te weeg gebracht door het vooroordeel dat de visschers der Moray Firth ten opzichte der motormachien bewaard hebben, uit oorzaak der talrijke breuken der eerste modellen die zij te beproeven hadden; maar hei is ook toe te schrijven aan den aanzienlijken afstand dien de sloepen der Moray Firth in alle weder af te leggen hebben, om de vischgronden te bereiken; het is immers niet twijfelachtig dat, zelfs nu nog, het stoomschip in slecht weder aanzienlijke voordeelen heeft, uit oorzaak zijner grootere “ buigzaamheid „ zijn vermogen min of meer recht met den kop op de zee te varen en de visscherij, in

(1) *Thirtieth Annual Report of the Fishery Board for Scotland. 1911.*

zwaar weder, voort te zetten; met een woord, uit oorzaak zijner grootere zeewaardigheid..... „

“ De motorbooten der oostkust zijn van eene gansch andere type dan die der westkust. De eerste zijn feitelijk allen groote eerste-klasbooten, die aanzienlijke afstanden in zee achter den haring afleggen; de laatste zijn meest skiffbooten, die in het kustwater vertoeven. Zoo ook, op de Orkaden en Shetlandeilanden, zijn de motorbooten klein en hoofdzakelijk voor de kustvisserij van schelvisch aangewend, en het mag terloops gezegd worden dat zij daarin bijzonder wel slagen. De bijval der motorbooten was, in 1910, in Shetland zoo groot dat, op het einde van 1911, de plaatselijke vloot verdubbeld was..... „

De opbrengst, gedurende de schotsche groote zomervisscherij en de engelsche visscherij, van de verschillende klassen van vaartuigen gebruikt in vier distrikten, waar het mogelijk was geloofbare opgaven te bekomen, werd aldus samengevat :

	Zomerharingvisscherij. Gemiddelde opbrengst per schip.	Engelsche visscherij. Gemiddelde opbrengst per schip.
Stoomdrifters,	£ 887	£ 665
Motordrifters,	513	321
Zeildrifters,	281	193

“ De aanzienlijke aangroei der motorvloot, in 1912, wettigt het vooruitzicht dat er den essencenzooti., als hulp- en als voornaamste stuwkracht, eene bepaalde toelcomst te wachten staat. Eene aanzienlijke moeilijkheid moet nog overwonnen worden, namelijk een machien vinden dat den kaapstander in beweging brenge; zoolang dit niet verwezenlijkt is, zal de algemeene aanwencling der motorstuwkracht belemmerd blijven. Men heeft, weliswaar, staande gehouden dat zekere machienen in staat zijn den kaapstander te bewegen, maar, voor zooveel men weet, werden deze beweringen niet bewezen. Het mag nochtans als eene uitgemaakte zaak aanzien worden, dat voor kleine booten in de kustvisserij gebezigd, de essenceniotor wonderbaar gepast en beter is dan welk andere stuwkracht ook. (1). „

*
* *

(1) *30th Annual Report of the Fishery Board for Scotland.* bl. XIV — XVI.

De haringvissscherij is ver de merkwaardigste tal; der schotsche visscherijei. De uithieicliiig eener nieuwe vangwijze gaf, in 1912, aanleiding tot eenige beroerte in deze nijverheid. Het gemeld verslag behelst over dit punt de volgende bijzonderheden :

“ Een kenmerk der haringvisscherij in 1911, dat de mogelijkheid eener gaoote toekomst openbaart, was het aanwenden van den stoomtrawler in deze nijverheid. Deze nieuwigheid werd in vroegere verslagen aangestipt ; maar gedurende het besproken jaar viel zij bijzonder in liet oog, ten gevolge van hare rasse uitbreiding in de Noordzee, op het einde van liet seizoen. Het is geenszins overdreven te verklaren dat het vooruitzicht van de mededinging dier ontzaggeijlie tegenstrevers, de drijfnetvisschers als met schrik geslagen heeft en een kort verslag over den oorsprong en de ontwikkeling der nieuwe methode zal hier niet ten onpas komen. ,

“ Hel trawlvisschen naar haring, met den gewonen steamer met den ottertrawl uitgerust, dagteekend daaromtrent van liet begin dezer eeuw en schijijt dooi. de visschiers van Wilford Haven begonnen te zijn geweest. „

“ Oorspronkelijk, gebruikte men liet gewoon ottertrawlnet met toegesnoerde vleugels of met een stuk haringnet gevoerd. Een vijftal jaar geleden nochtans, kwam een opzettelijk gemaakt net te voorschijn, thans gebruikt door bijna al de schepen die deze visscherij bedrijven. Dit net is niet beste manillagaren gebreid en in eenige gevallen op lichter touwwerk dan dit van den gemonen ottertrawl geslagen ; liet verschilt ook van dit laatste in liet opzicht van de breedte der mazen. De afmetingen zijn: hoofdeinde van het net, van 66 tot 80 voet lang en van 90 tot 114 voet aan de koplijn, ingevolge de grootte van het schip, met mazen van 6 duim; liet onderdeel van het net bestaat uit een buik van 30 voet met mazen van $B \frac{1}{2}$ tot $3 \frac{1}{2}$ duim, en een 30 voetige kuil met mazen van $B \frac{1}{2}$ duim, dit is te samen 60 voeten met smalle inazen. „

“ De gewone ottertrawl heeft dezelfde afmetingen, uitgezonderd de kuil, die van 20 tot 24 voet lang en van $3 \frac{1}{2}$ duim mazen voorzien is. „

“ Het trawlvisschen naar haring geschiedt; over dag, van 9 uren 's morgens tot 3 uren 's namiddags, en er wordt vastgesteld dat de beste vangsten omtrent den middag gedaan worden. Het visschen over nacht had nooit bijval, daar de haring, zooals men zegt, met het vallen der duisternis, naar boven rijst. Wanneer zij aan de kor zijn, stoomen de schepen met volle kracht en het is vastgesteld dat de vlugste schepen de gelukkigste zijn in de vangst. In de gewone korvisscherij naar grondvisch, stoomen de schepen met halve tot volle spoed, maar doorgaans met omtrent drie vierden spoed. De sleep duurt gewoonlijk van 2 tot 4 uren, behalve wanneer men op eene school valt, dan duurt hij van 1/2 uur tot een uur. ,

“ Toen deze vangwijze ingevoerd werd, bevischte men de gronden gelegen ten zuiden van Barra Head tot aan het eiland Inistraliull, op de N.-W. kust van Ierland. Het grootste gedeelte der vloot bestond steeds uit trawlers van Wilford Haven en Fleetwood en, vóór 1908, hadden weinig schotsche trawlers deel aan die visscherij genomen. Nochtans, aangezet door den bijval van linne engelsche collegas, hadden verscheidene schotsche reedcrs dit jaar de nieuwe methode beproefd, en dit met een aanzienlijk welgelukken. Dit gaf het volgende jaar aanleiding tot de uitrusting, te Aberdeen, van eene vloot van 21 schepen; maar de visscherij mislukte heel en al. De proefnemingen gelukten niet beter in 1910. De tegenslag der visscherij, in 1909 en 1910, werd door de belanghebbenden toegeschreven aan de bevuiling der gronden door doode visch (in groote hoeveelheid te samen met den haring gevangen), die de engelsche schepen over boord geworpen hadden, na de levers eruit gehaald te hebben. Naderhand echter, werd die visch verkocht op de markten van Wilford Haven en Fleetwood, om ingelegd te worden voor den uitvoer. ,

“ De haring werd op de westergronden gevangen op eene diepte van 70 tot 100 vadems, en op zandachtige bodems. Hij was zeer groot, gevende van 600 tot 650 stuk per cran, en bracht gemiddeld 30 schellingen per cran, dit is 1/2 d. per stuk op. n

“ De trawlvisscherij naar haring op de westergroden, zooals hooger gezegd, mislukt zijnde, scheen er weinig kans te bestaan dat zij dit jaar opnieuw zou betracht worden, toen in September laatstleden, een trawler van Aberdeen eene lading van 60 crans haring loste die in de Noordzee, op 120 mijlen N.-O. van Aberdeen, gevangen geweest was. Dit wekte opnieuw belangstelling in het avontuur, des te meer, daar de Noordzee een vage grond was, voor zooveel het de trawlvisscherij naar haring betrof, en op korten tijd waren 22 schepen aan liet werk, eenige met het gewoon trawl-net, andere met het bijzonder trawl-net voor haring. De uitslagen waren echter, in talrijke gevallen, zoo armtierig dat tal van schepen de proef, na een paar reizen, als niet winstgevend lieten steken en dat slechts een twaalfstal schepen het bedrijf voortzetten ; met de engelsche trawlers, bleven zooiets als 100 schepen voort vissen. De reizen duurden van 6 tot 10 dagen, daar de haring meer en meer ten zuiden gevangen werd, tot dat, op het einde van October, hij op het uiteinde van de Doggerbank opgevischt werd. De volledige vangst bedroeg 15,450 cwt, die R 5017, dat is 6 sh. 6 d. per cwt verkocht werden..... ,

“ De visch in de Noordzee gevangen stond ver beneden die der westergroden..... Naarmate de visscherij vooruitging, werd de gevangen haring kleiner, en groote hoeveelheden onvolwassen haring, van 4 tot 7 duin lang, werden over boord geworpen..... ,

“ Zooals de haring uit den Atlantischen Oceaan, werd het grootste deel der noordzeeharingen tot kippers en roodharingen verwerkt. Haring in den ottertraw gevangen is voor het gewone inleggen niet geschikt. Immers, ten gevolge van het rasse sleuren door het water, dat zij te verduren hebben vooraleer opgehaald te worden, gelijken zij, in zeker mate, aan “ geweekte haringen „, des te meer daar zij van 3 tot 5 dagen oud zijn wanneer zij aan wal komen. Vandaar, als zij geëld ingelegd worden, dat de graten ontleurd zijn en, als men ze doorsnijdt, dat zij een zuren geur verspreiden. ,

“ Het is mogelijk dat het trawlvisschen naar haring bestemd is om in eene nakende toekomst snel vooruit te gaan, maar zijn invloed op de nijverheid zal van dichtbij bewaakt worden. Het is waar dat een zeker getal vaartuigen, die het ongeluk hadden de scholen te missen, deze vischmethode niet winstgevend vonden, maar andere maakten regelmatig vangsten van 100 tot 200 crans en genoten een uiterst winstgevend seizoen. „ (1)



(1) Ibid, bl XXI - XXIII.

Tafel XLII.

SCHOTLAND.

Ontwikkeling der Schotsche zeevisschersvloot van 1886 tot 1911.

JAREN.	STOOMTRAWLERS.				Andere stoomschepen (beugers, drifters).			
	Getal.	Nettoton- maat.	Beman- ning.	Waarde van schepen en tuig.	Getal.	Nettoton- maat.	Beman- ning.	Waarde van schepen en tuig.
1886—1890	42	1.623	813	P. st. 131.720	43	1.017	298	P. st. 62.007
1891—1895	103	3.451	792	322.441	53	1.278	435	116.079
1896—1900	163	5.389	1.353	601.573	97	2.664	814	227.226
1906	274 (1)	12.803 (1)	2.956 (1)	1.123.214	545	14.506	6.030	1.840.989
1910	320	15.968	3.065	1.281.820	1.073	30.471	9.194	2.849.716
1911	328	17.070	3.162	1.355.245	1.158 (2)	33.954	9.600	3.058.985

(1) De tonmaat, de bemanning en de waarde van enkele zeiltrawlers erin begrepen
(2) Waaronder 346 beugers.

SCHOTLAND.

Ontwikkeling der Schotsche zeevisschersvloot van 1886 tot 1911 (vervolg).

JAREN.	MOTORSCHEPEN.				ZEIL- EN ROEIBOOTEN.				TOTALEN DER VIER SOORTEN.			
	Getal.	Netto-tonmaat.	Bemannng.	Waarde van schepen en tuig	Getal.	Netto-tonmaat.	Bemannng.	Waarde van schepen en tuig.	Getal.	Netto-tonmaat.	Bemannng.	Waarde van schepen en tuig.
1886—1890	"	"	"	"	14.490	116.329	47.233	1.465.251	14.890	125.830	84.370	1.668.946
1891—1895	"	"	"	"	13.477	115.170	44.573	1.410.950	13.623	119.068	45.763	1.795.488
1896—1900	"	"	"	"	11.840	107.882	38.225	1.464.558	11.556	114.549	40.013	2.184.315
1906	"	"	"	"	9.785	114.772	30.870	1.633.397	10.554	142.081	38.856	4.097.549
1910	156 (1)	3051 (1)	787 (1)	94.753	8.175	90.211	25.895	1.213.568	9.724	139.701	38.941	5.439.857
1911	223	4207	1123	129.127	7.824	88.299	24.851	1.084.730	9.543	187.930	38.656	5.623.037

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

Tafel XLIII.

Hoeveelheid en waarde van de visch gelost op

VISCHSOORTEN.	1886-1890		1891-1895	
	Hoeveelheid.	Waarde.	Hoeveelheid	Waarde.
	Gemiddeld per jaar in cw ^t	Gemiddeld per jaar in I. St.	Gemiddeld per jaar in cw ^t .	Gemiddeld per jaar in P. St.
Haring	3,849 537	771 758	4,006 145	835 128
Makereel	801	452	2 453	1 548
Sprot	9.223	666	19 466	1 894
Spiering	n	n	322	1 280
Kabeljauw	476.252	164 043	462 888	168 968
Leng	152 064	48 507	172 099	51 999
Zeekarpel	10.032	1 529	8 568	1 427
Koolvisch	103 217	13 437	90 438	11 620
Schelvish	757 572	330 071	789 622	387 812
Witting	75 133	27 191	47 813	22 910
Zeepaling	8 241	4.399	13 337	7077
Terbut	5 296	15.888	4 091	13 415
Helbot	22 069	19 095	27 226	27 197
Schar	12 604	17.716	19.118	32 890
Bot, pladijs en griet . . .	84 056	57 448	77 211	67.299
Rog	52 201	10.942	23 471	12 089
Andere soorten	95 653	21 240	80.371	17.998
Weekdieren	n	68 829		73 666
	5,713 951	1,582 291	5,874 889	1,736.217

de kusten van Schotland van 1886 tot 1911.

1896-1900		1906		1910		1911	
Hoeveelheid.	Waarde.	Hoeveelheid.	Waarde.	Hoeveelheid.	Waarde.	Hoeveelheid.	Waarde.
Gemiddeld per jaar in cwt.	Gemiddeld per jaar in P. St.	cwt.	P. St.	cwt.	P. St.	cwt.	P. St.
3,671.436	944.069	4,979.848	1,649.163	5,987.226	1,594.308	5,036.484	1,505.334
5.347	3.138	30.569	9.482	43.831	10.965	47.973	9.809
16.181	2.005	5.532	1.994	9.675	2.894	35.875	4.234
398	1.469	271	539	325	881	300	646
534.161	207.772	720.271	322.113	980.228	409.456	985.826	398.465
140.127	42.961	131.457	43.875	226.961	71.069	232.179	67.414
9.655	1.746	10.974	2.822	18.180	5.493	21.934	6.117
105.451	11.742	115.365	22.733	211.289	32.406	187.564	26.163
830.272	452.748	1,074.515	521.914	922.639	528.660	1,013.693	513.697
50.096	25.061	147.617	57.444	150.899	65.523	142.081	55.411
15.369	8.030	15.299	7.647	26.516	10.901	34.042	12.076
5.825	16.762	5.699	18.197	4.987	17.681	4.505	15.296
27.252	37.032	36.086	65.796	49.620	96.388	53.151	105.153
18.644	30.038	32.828	65.722	44.256	80.393	43.769	83.259
84.674	90.224	74.821	93.213	64.576	80.899	64.510	78.867
71.473	18.980	97.375	28.035	138.015	31.302	146.806	34.215
57.749	16.299	114.242	66.844	130.432	61.163	125.739	61.942
"	78.729	"	72.322	"	69.760	"	67.355
5,644.105	1,997.805	7,593.369	3,049.915	8,709.655	3,170.147	8,175.781	3,045.355

DUITSCHLAND.

De deutsche grootharingvisserij, zooals die thans bedreven wordt, is slechts een veertigtal jaren oud; zij is in de tien laatste jaren verdubbeld, in het opzicht van de opbrengst en van het getal gebruikte vaartuigen. Die vooruitgang wordt verduidelijkt in de hiernavolgende tafel XLIV. In 1911, bevatte de deutsche haringvloot reeds een honderdtal schepen van mekanische stuwkracht voorzien; daaronder waren er elf motorloggers.

De visserij naar versche visch, in volle zee, neemt ook regelmatig toe. Dit blijkt uit de tafels XLV en XLVI. Het getal stoomtrawlers is nagenoeg verdubbeld in min dan 10 jaar. De vermindering vastgesteld in de zeilvisserij treft de verschillende vangwijzen, behalve die met drijfnetten welke, ten zeer grooten deele, op de haringvisserij toegepast wordt. Het is derhalve lilaarblijkend dat de rasse ontwikkeling van den verkoop van zeevisch langs de noordzeeliust uitsluitelijli aan de stoomvloot te danken is.

Het bovenstaande en de volgende statistische opgaven zijn overigens uitsluitelijk van toepassing op de Noordzee. De deutsche visserij in de Oostzee bestaat bijna geheel en al in de kustvisserij, die door een groot getal kleine vaartuigen bedreven wordt.



Tafel XLIV.

De grootharingvisserij in Duitschland van 1902 tot 1911 (1).

JAAR.	Getal tonnen.	Opbrengst. mk.	AANTAL VAARTUIGEN.				
			Zeil-loggers.	Stoom-loggers.	Stoom-sloepen.	Motor-loggers.	Totaal vaartuigen.
1902	158.327	5,096.000	118	1	10	1	130
1903	185.575	4,614.000	132	4	8	1	145
1904	200.083	4,822.000	138	8	10	1	157
1905	191.061	6,570.000	161	8	16	1	186
1906	256.477	8,393.000	182	16	16	"	214
1907	289.523	7,068.000	185	28	17	"	230
1908	279.410	7,007.000	183	53	18	"	254
1909	338.407	10,118.500	190	62	18	"	270
1910	381.548	10,881.960	186	68	15	2	271
1911	318.000 (2)	9,600.000 (2)	184	73	16	11	284

(1) Ingevolge *Mitteilungen des Deutschen Seefischereiverbands* 1912, p. 28-29.
 (2) Schatting.

Tafel "XLV.

Getal deutsche vaartuigen die in de Noordzee

JAREN.	STOOMSCHEPEN.										
	Totaal.	Geheele tonmaat in m ³ (2).	Gemiddelde tonmaat in m ³ .	Getal manschappen.	Getal mannen per stoomsloep.	Uitsluitelijk met sleepnetten visschende.	Uitsluitelijk met drijfnetten visschende.	Uitsluitelijk met beuglijnen visschende.	Met sleepnetten of beuglijnen visschende.	Met sleepnetten of drijfnetten visschende.	Met drijfnetten of beuglijnen visschende.
1890	18	6045	336	191	12	15	"	"	1	"	"
1895	72	29010	403	733	10	70	"	"	4	"	"
1900	130	55073	424	1409	11	113	9	1	7	"	"
1906	181	87624	484	1666	9	154	14	1	5	7	1
1911	303	154458	509	3731	12	221	64	"	"	17	1
1912	324	164906	509	4039	12	220	81	"	"	17	1

(1) Ingevolge *Mitteilungen* der *Deutschen Seefischereivereins*.

(2) Brutotonmaat : 450 m³ brutotonmaat = 125 m³ nettotonmaat = 45 nettozeetonnen.

buiten het kustwater visschen (1890-1912) (1).

ZEILSCHEPEN.										TOTAAL.		
Totaal.	Geheele tonmaat in m ³ .	Geniddelde tonmaat in m ³ .	Aantal manschappen.	Bemannig per zeilship.	Uitsluitelijk met drijfnetten visschende.	Met drijfnetten of sleepnetten visschende.	Uitsluitelijk met sleepnetten visschende.	Uitsluitelijk met grondlijnen visschende.	Met sleepnetten of ander tuig visschende.	Algemeen totaal	Gezamenlijke tonmaat in m ³ .	Algemeen totaal manschappen.
427	35087	82	1525	36	28	"	176	102	126	446	41182	1716
401	34371	86	1531	38	93	8	172	89	104	478	63381	2264
428	47780	112	2420	57	83	27	162	72	84	558	102853	3829
414	56925	137	2947	71	130	36	156	36	54	595	144549	5024
398	63547	159	3145	78	166	35	126	30	41	701	218065	6876
389	52791	135	3119	71	166	35	125	28	41	713	227697	7158

Tafel XLVI.

Opbrengst van den verkoop van zeevisch in de voornaamste duitche kustmijnen (1890-1910) (1).

JAAR.	Hamburg.	Altona.	Geestemünde.	Bremerhaven.	Nordenham.	Cuxhaven.	Totaal.
	mk.	mk.	mk.	mk.	mk.	mk.	mk.
1890	805.600	965.900	904.000	n	„	„	2.675.500
1894	1.313.400	1.523.500	2.564.900	544.000	„	„	5.945.800
1902	4.158.900	2.415.300	5.125.300	575.200	„	„	12.574.700
1906	3.700.000	3.913.149	7.957.439	884.871	„	„	16.455.459
1910	5.004.048	4.214.745	7.709.221	1.274.969	2.002.202	1.423.289	21.628.474

(1) Ingevolge *Mitteilungen des Deutschen Seefischereivereins.*

Tafel XLVII.

Opbrengst in kronen der deensche zeevisscherij (1886-1911).

VISSCHERIJEN.	1886	1890	1895	1900	1905	1910	1911
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Westkust van Jutland . .	918.900	?	735.774	921.025	2,120.187	3,194.000	3,250.800
Limpfjörd	527.578	859.459	1,280.739	1,245.489	1,519.003	1,659.500	1,819.700
Visscherijen boven Skagen.	3,234.833	3,728.110	3,929.203	5,593.404	7,783.072	8,633.000	9,843.800
Andere visscherijen . . .	"	"	"	"	"	356.800	315.800
	4,680.711	?	5,945.721	7,759.918	11,422.262	13,844.200	15,230.140

Tafel XLVIII.

De visschersvloot der westkust van Jutland (1895 tot 1911).

J A .	Aantal vaartuigen.	STOOMSLOEPEN.		CUTTERS.		GEDEKTE BOOTEN		KLEINE BOOTEN.	
		Aantal.	Waarde. ^{EN.}	Aantal.	Waarde.	Aantal.	Waarde.	Aantal.	Waarde.
1895	954	"	aarde.		67.940	59	146.700	886	156.207
1900	1159	3	63.900	9	199.300	88	321.125	1.044	119.181
1905	1237	"	"	24 (1)	303.400	116 (2)	866.000	1.090 (4)	?
1911	1307	B	140.000	111 (1)	1.397.050	118 (3)	510.630	1.076 (5)	176.230

(1) Met hulpmotor.

(2) Waarvan 88 met hulpmotor.

(3) Id. 115 id.

(4) Id. 156 id.

(5) Id. 244 id.

DENEMARKEN. (1)

De zeevisscherij doet gestadig vooruitgang. In 1911, bedroeg de meerdere opbrengst, ten opzichte van de gemiddelde opbrengst der vijf voorgaande jaren, niet min dan 2,131,300 kronen.

Op liet einde van 1911, waren er in de deensche visscherij meer dan 14,000 vaartuigen in dienst, waaronder er 344 eene tonmaat hadden van 15 hrutoton en meer, 879 hadden van 5 tot 15 ton; de overige hadden min dan 5 ton. De waarde van de vloot bedroeg meer dan 10 millioen kronen en die van het vischtuig 7 1/2 millioen kronen. De vloot werd bevaren door 17,497 visschers.

In het jaar 1911-12, werd er op het staatsleenfonds 136,000 kr. rechtstreeks aan de visschers geleend, voor het aanschaffen van vaartuigen. Aan twee visschersverenigingen werd er op hetzelfde fonds 35,000 kr. uitgeleend.

De voorgaaiide tafels XLVII en XLVIII geven de opbrengst, in kronen, der visscherij van 1886 tot 1911 en de samenstelling dei. visschersvloot der westkust van Jutland, de eenige die; met het oog op de visscherij in de Noordzee, van belang is. Op dit gedeelte der deensche kust waren er, in 1911, 450 motorsloepen in de vaart.

De Faroër-vloot bestond, op het einde van 1911, uit 142 cutters, met eene tonmaat van 10,700 Reg. ton; daaronder waren er 120 motorbooten. Faroë bezit bovendien 1614 roei-booten en 14 stoomschepen, toebehoorende aan 6 maatschappijen, die de walvischvangst gedaan hebben.

Namens de Provinciale
Commissie van Zeevisscherij,
De Secretaris-verslaggever,
CW. DEZUTTERE.

(1) Fiskeriberetning for Aaret 1911.

VII. — Verslagen en mededeelingen.

Verslag der zitting van 22 November 1912.

De Commissie komt bijeen ten 9 $\frac{3}{4}$, in het gouvernementshotel, onder het voorzitterschap van Rl. Janssens de Bisthoven. Gouverneur der Provincie.

Waren tegenwoordig : de HH. B^{re} Buzette, Van Hee, Kervyn de Meerendré, Hamman, Graaf Visart de Bocarmé, Liehaert, Siiaiwaert, d'Arripe, D'Hondt, Pype, Decuyper, Bultinck, Baels, Vierendeel, Dezuttere.

De volgende zaken zijn aan de tiagoi.de : 1^o) Stemming van het reglement van iriwendige orde der Commissie ; 2^o) aanstelling van den secretaris-tresorier ; 3^o) vaststelling van het programma der werkzaamheden der Commissie.

*Stichting
der
commissie*

De heer Voorzitter verklaart de Commissie ingesteld en herinnert de verschillende punten van haar programma. Zij werd ingericht door de Bestendige Deputatie, in uitvoering van eene beslissing door den Provincialen Raad genomen, op voorstel van den heer D'Hondt, naar aanleiding van de openingsrede van den laatsten gewonen zitting van den Provincialen Raad.

Vooraleer tot de dagorde over te gaan, stelt hij voor dat de Commissie met genoegten het voordragen vaststelle van het wetsvoorstel nopens de verzekering der zeevisschers tegen de beroepsongevallen en dat er aan den eersten belgischen Minister van het Zeewezen een brief van gelukwensching toegestuurd worde, die tevens den wensch uitdrukke dat al de bestuurlijke diensten der zeevisscherij onder zijn beheer zonden vereenigd worden.

*Verorde-
ning
der com-
missie.*

Het eerste punt der dagorde wordt in bespreking gebracht, naar een voorontwerp van verordening dat aan de leden medegedeeld werd. De verordening wordt geatemd artikel per artikel, na aanvaarding van verschillende wijzigingen voorgesteld door de HH. Voorzitter, B^{re} Buzette, Van Hee, Liebaert, Vierendeel en Bultinck. Die wijzigingen hadden voor doel, ofwel de samenstelling en de werking der Commissie te vergemakkelijken, ofwel liet provinciaal karakter derzelve te doen uitschijnen. (Zie bijlage I).

*Secretaris
Tresorier*

Het ambt van secretaris-tresorier wordt toegekeud aan M. Ch. Dezuttere, bureauhoofd bij het provinciaal bestuur, lid der Commissie.

*Dagorde
der
vergade-
ringen.*

De bespreking van het 3^o punt der dagorde begint na een voorstel, gedaan door den heer B^{re} Buzette, opdat de heer Voorzitter de juiste punten vaststelle die de Commissie zal te onderzoeken hebben. Men beslist, met dit inzicht, op de dagorde der aanstaande vergaderingen de volgende punten te brengen :

1^o) Onderzoek van het wetsoitwerp op de verzekering der zeevisschers tegen de beroepsongevallen.

2^o) Onderzoek der verordeningen op de vischmijnen van het binneiland.

3^o) Inrichting der onderlinge zeeverzekering der kleine vischsloepen.

4^o) Inrichting der propagacla ten behoeve van de uitbreiding van het vischverbruik in het land.

Gezien het gevorderd uur, wordt het onderzoek dezer punten tot de volgende zitting verschoven; deze zal op 21 Februari 1913 plaats hebben. De andere punten der dagorde die onopgelost gebleven zijn worden naar dezelfde vergadering verzonden.

De vorgaclering gaat ten 11 1/4 uiteen.

De Secretaris.
CH. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
JANSSENS DE BISTHOVEN.

Verslag der vergadering van 21 Februari 1913.

De commissie komt bijeen ten 9 3/4 uren, in het gouvernementshotel, onder het voorzitterschap van den heer Janssens de Bisthoven, Gouverneur der Proviicie.

Waren tegenwoordig: de HH. Bⁿⁿ Ruzette, Kervyn de Meerendré, Liebaert, Bamman, D'Hondt, Delaey, Decuyper, Bultinck, Baels, Vierendeel, Dezuttere, alsook den heer Bestendige Afgevaardigde A. Liehaert.

Worden verontschuldigd: de HH. Van Hee, Graai Visart de Bocarmé, Snauwaert en d'Arripo.

Het verslag der vergadering van 7 Februari wordt door den secretaris gelezen en wordt goedgekeurd.

De vergadering neemt kennis van eenen brief door de commissie gestuurd tot den heer Minister van Landbouw en Openbare Werken, nopens den toestand der schuilhaven van Zeebrugge, alsook van eene verklaring van den heer Delaey, houdende dat de uitbaggering van dit dok ten laste van de Maatschappij der zeevaartinrichtingen van Brugge valt, krachtens eene overeenkomst gesloten met het Staatsbestuur. De maatschappij heeft den 7 Februari de noodige baggerwerken doen uitvoeren; het dok verkeert thans in een zeer voldoende toestand.

*De schuil
haven van
Zeebrugge*

De heer Voorzitter geeft kennis van eenen brief van de heeren Decuyper en Bultinck, vragende dat de werken voor het aanleggen van nieuwe spoorweginrichtingen, ten oosten van de vischmijn van Oostende, zoo haast mogelijk zonden in aanbesteding gebracht worden. De Commissie en het gemeentebestuur van Oostende zullen deze aanvraag bij het Ministerie van Spoorwegen ondersteunen.

*Spoorweg-
inrichtin-
gen in de
vischmijn
te
Oostende.*

De voorafgaande beschouwingen van het verslag van den heer Bultinck nopens de inrichting der mijnen worden in bespreking gebracht.

*De
inrichting
der
mijnen.*

De heer Dezuttere maakt voorbehoudingen, nopens de meening dat "de vischmijn van het binnenland maar een beperkte gewichtigheid heeft voor het bloeien van den belgischen handel". De mijnen van het binnenland verzetten jaarlijks voor ongeveer 7 millioen frank zeevisch; zij zijn de middenpunten van de bevoorrading van het vlaamsche Land en hunne uitbreiding heeft die van den verkoop tegen gestelden prijs voor gevolg. Welnu, die markten

worden voor ongeveer 4/5 bevoorraad door het buitenland en die verhouding vermeerderd op onrustwekkende wijze. De vooruitgang van de belgische zeevisserij schijnt slechts dan mogelijk te zullen zijn wanneer er pal en perk aan deze mededitting zal gesteld worden.

Het blijkt ook niet dat onze achterriitgang op de markten van het binnenland voornamelijk het gevolg zij van de ontoereikendheid onzer vervoermiddelen. De inrichting van het vervoer per spoor van den Oostendschen zeevisch bestemd voor het binnenland is over het algemeen voldoende, behalve in zekere punten; de zwakheid van onzen handel spruit veeleer voort uit die van de aanvoeren in de kustmijnen. Die aanvoeren zijn zelve beperkt door de gebrekkelijkheid van onze visscherijinrichtingen en door de stelselmatige en uitsluitelijke uitbreiding van den verkoop aan vasten prijs, ten nadeele van den verkoop in de mijnen.

M. Hamman doet opmerken dat de verkoop van fijne visch eene specialiteit van den handel der vlaamsche kust is en M. Bultinck volhardt in zijne meening, nopens het vervoer. De H. Bⁿⁿ Ruzette doet de gewichtigheid der betwiste punten uitschijnen en verzoekt den heer Baels in de aanstaande zitting erop terug te keeren. Dit voorstel wordt aanvaard.

M. Vierendeel is van meening dat de voorstellen van M. Bultinck nopens de mijnrechten en de herinrichting van den keurdienst van de visch, in het opzicht der kustmijnen, schijnmiddelen zijn bestemd om de nadeelen te duiken die voortspruiten uit het gebrek aan handelsbedrijvigheid. Hij heeft geene sporen van leurdienst opgemerkt in de mijnen van het buitenland die hij bezocht heeft, en de mijnrechten waren er grooter dan in onze mijnen, nochtans is de bedrijvigheid er zeer levendig. Bijgevolg, is het de handelontwikkeling die het natuurlijk en doeltreffend hulpmiddel is voor alle bestaande misstanden; daarom moet er aan de rechtstreeksche nitbating der kustmijnen door de gemeentebesturen verzaakt worden en moet die uitbating aan bijzondere vennootschappen toevertrooid worden, die uit bevoegde mannen samengesteld zijn en die door de openbare macht erkend worden. De mijn van Geestemünde kan in dit opzicht voor model genomen worden. M. Vierendeel besluit bijgevolg dat de keuring van de visch slechts als een schijnmiddel moet behouden worden, zoolang de kustmijnen niet in vergunning zullen gegeven geweest zijn en dat de mijnrechten op eene redelijke schaal mogen behouden worden, onder voorwaarde ze zooveel nut mogelijk te doen opleveren.

MM. Decuyper, Bultinck, Ruzette, Hamman en Dezuttere antwoorden dat de nitbating der belgische kustmijnen door de gemeente zelf, een feit is waarmede men moet rekening houden en dat een welingerichte keurdienst, die zoowel langs de kust als in het binnenland bestaat, een uitmuntend middel ware om de goede hoedanigheid van de belgische visch en hare meesterschap op onze machten te waarborgen; dat overigens die keurdienst overal bestaat en dat er uitsluitelijk spraak is hem te verbeteren in het belang der koopers en der verkoopers; wat de mijnrechten betreft, zij maken, ingevolge het belgisch recht, hoofdzakelijk vergoedingstaksen uit. Dit karakter werd door de gemeentebesturen niet altijd geëerbiedigd en het is wenschelijk dat het hersteld worde.

De heer Voorzitter geeft de beslitselen van den heer Bultinck ter stemming, in de volgende bewoording. Het is vannooe :

1^o de aandacht der Bestendige Deputatiën te vestigen op de noodzakelijkheid de mijnrechten in verhouding te brengen met de waarde der diensten door de mijnen bewezen ;

2^o de aandacht van den heer Minister van Binnenlandsche zaken te vestigen op de noodzakelijkheid den keurdienst en den tegenkeurdienst van de visch in de mijnen behoorlijk in te richten. Het ambt van keurder en van tegenkeurder moeten aan vakkundigen toevertrouwd worden, m'er bevoegdheid en onafhankelijkheid tegenover de vischhandelaars behoorlijk gewaarborgd zijn ;

3^o aan den heer Minister van Binnenlandsche zaken de voorschriften bekend te maken strijdig met de wetten van 15 Mei 1870 en 19-24 Augustus 1790, die talrijke gemeenteverordeningen op de mijnen en op den vischhandel vervatten ;

4^o aan de gemeentebesturen der kustmijnen het voordeel te doen opmerken die de belgische vischhandel zou trekken uit eene juiste bepaling van de hoeveelheid der in de mijnen te koop gestelde visch.

Eene wijziging voorgedragen door M. Vierendeel wordt met zeven stemmen tegen 5, in de volgende bewoording aangenomen : Het is vannooe de aandacht van de Regeering te vestigen op het voordeel, dat zou voortspruiten uit de toepassing van het in ile meest bloeiende havens van het buitenland bestaande mijnstelsel, en voornamelijk uit het vergunnen der mijnen aan bijzondere vennootschappen.

De Voorzitter,

JANSSENS DE BISTHOVEN.

De Secretaris,
UH. DEZUTTERE.

Verslag der vergadering van 7 Maart 1913.

De commissie komt bijeen ten 9 3/4 uren. in het gouvernementshotel te Bigge, onder het voorzitterschap van M. Janssens de Bisthoven, Gouverneur der Provincie.

ÿn tegenwoordig: de HH. B^{on} Rnzette, Kervyn de Mcerendré, Graaf Vist de Bocarmé, Hamman, D'Hondt, Liebaert, Snauwaert, d'Arripe, Bulck, Baels, Tierendeel, Dezuttere en de heer Bestendige Afgevaardigde Lielert.

De HH. Van Hee, Decuyper en Delaey worden verontschuldigd.

Heverslag van de vergadering van 21 Febrnari 1913 wordt dooi* den secretis voorgelezen en wordt goedgekeurd.

De rgadering neemt kennis van verscheidene brieven gezonden of nog te zenden an de HH. Ministers van Spoorwegen, en van Binnenlandsche Zaken, alsook an de gemeenten die eene mijn bezitten, in uitvoering van de beslissingen ~~genomen~~ in de voorgaande vergadering.

De vrijheid van den vischhandel.

De heer Graaf Visart de Bocarmé maakt voorbehoudingen nopens den brief door walken de hinderpalen, die door talrijke gemeentebesturen, door politie maatregelen en door verordeningen op de mijnen, gesteld worden aan de vrije uitoefening van den vischhandel. zooals die door de wet van 15 Mei 1870 gewaarborgd wordt. De voorschriften dezer wet schijnen overdreven en strijdig met de vereischten eener goede politie, bijzonderlijk wat het rondleuren met visch in den omtrek der vischmarkt betreft.

De heer Hamman antwoordt dat de wet waarvan spraak gestemd werd na rijp onderzoek, om de visscherij te heschermen, dat zij nog steeds aan eene wezenlijke behoefte voldoet en dat het bijgevolg wenschelijk is dat zij overal geeerbiedigd worde.

Eerste jaarverslag.

De heer Dezuttere legt het eerste jaarverslag der commissie neder. Dank zij de ondersteuning verleend door het Ministerie van het Zeewezen en de gemeentebesturen, Iron dit stuk spoedig afgewerkt worden. In weerwil van eenige leemten, voortspruitende uit de onvolmaaktheid van de statistische stof, zal het aan de iizichten der Commissie boantwoorden. Het verslag zal op 200 exemplaren gedrukt worden.

De HH. Ang. Liebaert, Visart de Bocarmé en Ruzette doen opmerken dat het vlaamsch gedeelte van het verslag zou dienen vertaald te worden om eene fransche uitgave te bezorgen.

De verslaggever doet uitschijnen dat dit punt onderzocht werd tijdens de bespreking der verordening der Commissie: dat er toen beslist werd dat het niet tweetalig zijn zou en dat deze beslissing zelfs in de verordening opgenomen werd.

De fransche uitgave van het verslag wordt gestemd.

De belgische vischhandel.

De Heer Voorzitter geeft ter bespreking het verslag van den heer Jules Baels over den vischhandel in België. De verslaggever stelt vast dat de mijn van Oostende inderdaad in staat niet is de groote vischmarkten van het binnenland te bevoorraden, uit oorzaak van de onregelmatigheid en van de ontoereikendheid der aanvoeren. Daar zij op de vlaamsche kust niet kunnen rekenen, doen de Brusselsche en Antwerpsche makelaars aanvoeren uit vreemde havens komen, waar de handel grooter en daardoor zelf regelmatiger is.

De gebrekkelijkheid der visscherijinstellingen belet de vrije ontwikkeling van de reederij en van den handel en maakt de mededinging bijzonder moeilijk voor den vlaamschen handel, deze moet bijna uitsluitelijk rekenen op den verkoop aan vasten prijs. Van eenen anderen kant, daar men in het land niet over aanzienlijke en spoedige uitwegen beschikt, brengt de minste overtolligheid der aanvoeren in de kustmijn de prijsdaling te weeg, des te meer daar men in België bijna geene verbruikers voor verschillende vischsoorten vindt die nochtans in andere landen wel gegeerd worden. De verbetering der visschershavens is alleen in staat de nitbreiding der visscherijondernemingen en de verovering der belgische vischmarkten te bewerken. Ondertusschen zou de uitbreiding van het vischverbruik, door middel van bewaarplaatsen en visohmijnen overal waar zij kunnen ingericht worden, den weg tot den vooruitgang openen.

De regelmatigheid vair het vervoer laat weinig te wenschen over; daarentegen, zouden de tarieven der vervoerkosten kunnen verlaagd worden.

De HH. Ruzette en Vierendeel doen de tegenspraak uitschijnen die in deze redeneering schijnt besloten te liggen: de ontoereikendheid der reederij, van den eenen kant, en de onmogelijkheid de visch aan goeden prijs te verkoopen, zoodra eene voorbijgaande vermeerdering van koopwaren voorhanden is, van den anderen Irant. De onregelmatigheid en de voorbijgaande overvloed der aanvoeren, doet M. Vierendeel nog opmerken, bestaan overal en nergens brengen zij de uitwerksels te weeg, die te Oostende vastgesteld worden. Deze haven bezit een weergaloos *hinterland* en nochtans gaat zij niet vooruit. Er is dus iets anders in het spel dan de handelskwestie. De belgische visscherij, zooals die der andere landen, moet steun zoeken in de nijverheidsmatige bewerking van den visch.

De HH. Hamman, Baels, Bultinck en Dezuttere antwoorden dat de oorzaken die de regelmatige bevoorrading der groote markten belet, ook de regelmatigheid van den arbeid in de nijverheidsgeestichten zou belemmeren. Daar, van eenen anderen kant, de normale voorziening der groote markten van het binnenland gesteund is op de vreemde aanvoeren, een overvloed van visch, teweeggebracht door toevallige verzendingen van de belgische kust, Iran slechts de prijsdaling op die markten veroorzaken. De havenfrosten voortspruitenc uit de ontoereikendheid der inrichtingen bedragen overigens klaaromtrent 8 t. h. te Oostende; er bestaat geen twijfel dat die onkosten aan de reeders veel weerhouding opleggen.

De vragen geopperd door den heer Baels, wat het vischverbruik in het leger en het vervoer aangaat, zullen later het voorwerp eener bijzondere studie uitmaken.

Op aanvraag van den heer d'Arripe, zal de commissie vergaderen op Maandag 17 Maart, ten 9 1/2 uren om het verslag te bespreken over het inrichten van eene onderlinge maatschappij van zeeverzekering voor sloepen van kleine tonmaat.

De vergacering gaat ten 11 1/2 uren uiteen.

De Secretaris,
CH. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
JANSSENS DE BISTHOVEN.

Verslag der vergadering van 17 Haart 1913.

De commissie komt bijeen ten 9 1/2 uren, in het Gouvernementshotel, onder hot voorzitterschap van den heer Janssens de Bisthoven, Gouverneur der Provincie.

Maken deel uit van de vergadering de HH. Bnd Ruzette, Kervyn de Meerendré, Graaf Visart de Bocarmé, Hamman, D'Hondt, Aug. Liebaert,

Delae, d'Arripe, Bultinck, Vierendeel, Dezuttere en de heer Bestendige Afgevaardigde Alb. Liebaert.

- De HH. Pype, Decuyper en Baels worden verontschuldigd.

*Nijver-
heiden van
de vissche-
rij afhan-
kelijk.*

Het verslag der voorgaande vergadering wordt door den secretaris afgelezen en wordt goedgekeurd.

Als gevolg aan zijne voorgaande bemerkingen, komt de heer Vierendeel terug op de gewichtigheid die de ondernemingen tot nijverheidsmatige aanwending van de visch in de heclendaagsche visschershovens verworven heeft, en hij vraagt dat eene opgave van deze gestichten ten titel van inlichting bij het proces-verbaal zou gevoegd worden. (Bijlage I).

*Invoer
van visch.*

De heer Graaf Visart de Bocariné doet uitschijnen dat het nuttig ware dat de commissie ingelicht worde over de hoeveelheid, den aard en den oorsprong der zeeproducten die in België ingevoerd worden. Inlichtingen zullen diesaangaande gevraagd worden.

M. Aug. Liebaert deelt het antwoord mede dat het Beheer der Spoorwegen gegeven heeft op het aanclingen van het gemeentebestuur van Oostende, ten einde de spoedige verbetering te bekomen van de spoorweginrichtingen nevens de mijn. Deze brief zal aan het proces-verbaal gehecht worden.

*De onder-
linge ver-
zekering
der kleine
visch-
sloepen.*

De heer Voorzitter brengt het verslag in bespreking betrekkelijk tot de onderlinge zeeverzekering der sloepen van kleine tonmaat.

De verslaggever vraagt dat men zich voor het oogenblik beperke bij het onderzoek van het practisch nut van eene clergelijke inrichting en van de mogelijkheid ze tot stand te brengen. Hij dringt aan op de voorbeelden door de naburige landen gegeven, namelijk door het *Deutscher Seefischereiverein* in Duitschland en door de fransche Kamers, die voor het oogenblik gelast zijn een wetsontwerp betrekkelijk tot de onderlinge zeeverzekering te onderzoeken. In weerwil van het verschil in het bedrag van het risico vastgesteld te Oostende, van den eenen kant, en in de overige visscherijplaatsen van den anderen kant, is het noodig eene enkele kas in te stichten, die hare werking over gansch de vlaamsche kust uitstrekt. Eene dubbele proefneming zou te veel kosten en zou geene kans hebben door de openbare besturen aangehouden te worden. Overigens, de plaatselijke kassen zijn niet leefbaar en, ten slechtste genomen, kunnen bijpremiiën het verschil van risico vergoeden.

M. Bultinck stelt aan de Commissie voor te onderzoeken of het niet wenschelijk ware de toevlucht tot de gewone verzekeringsmaatschappijen aan te moedigen, mits aan de openbare besturen te vragen het verschil te hunnen laste te nemen, dat zou bestaan tusschen het bedrag der premiiën toegepast in de handelsverzekering der vischsloepen en dit der premiiën der onderlinge verzekering, zooals het somtijds in den gewonen zeehandel gedaan wordt, wanneer eene verandering van vlag *ipso facto* eene vermeerdering der assuratiekosten van het vaartuig voor gevolg heeft.

De verslaggever antwoordt dat dit stelsel nergens in de visscherij toegepast wordt dat het zou aanleiding geven tot aanzienlijke moeilijkheden in de toepassing, omdat het niet toelaat de grens vast te stellen van de geldelijke tusschenkomst der openbare besturen.

De heer d'Arripe is van meening dat de verzekeringskas moeilijk aan-
klevers zal vinden op De Panne. MM. D'Hondt en Bultinck denken dat zij, in
zekere gevallen, voldoet aan de behoeften der zeevisschers.

De Commissie beslist dat de stichting eener verzekeringskas zal bewerkt
worden eij gelast de HH. Hamman, Bultinck en Dezuttere, een voorontwerp
van standregelen op te stellen dat gesteund zij op de geldelijke tussehenkomst
der openbare besturen.

De commissie beslist op voorstel van M. Bultinck, dat zij op bijeenroeping,
den eersten Zaterdag van iedere maand zal vergaderen, ten 14 1/2 uren.

De zitting worcht ton 11 uren geheven.

De Voorzitter,
JANSSENS DE BISTHOVEN.

De Secretaris,
CH. DEZUTTERE.

ANNEXE I

Établissements industriels traitant le poisson :

Geestmûnde (1907). 7 fumeries.

10 établissements faisant de la marinade.

3 fabriques de guano de poisson.

1 fabrique d'huile de foie de morue.

En sus les usines d'armement

Hull : 46 importantes *Smoke-Houses* traitant le hareng et autres poissons.
Nombreux établissements traitant le cabillaud et faisant de la marinade.
Usines pour poisson impropre à la consommation et déchets de poisson.

Abderdeen compte 70 usines à poisson qui fument les aiglefin, merlans
harengs et sèchent et salent la morue, la lingne et divers poissons ronds,
et font de la marinade de hareng. Pour 2900 hommes à bord des navires
pêcheurs, il y en a 6000 employés dans les industries connexes.

Grimby : pour 7200 hommes vivant à bord des bateaux de pêche, il
y a 0000 hommes vivant des industries accessoires de la pêche.

Yarmouth ne fait que le hareng :

55 fumeries.

80 établissements faisant de la marinade à divers degrés, depuis le hareng
frais, simplement salé, conservé dans la glace — jusqu'au hareng cuit.

Grâce à ces établissements, l'année 1907, qui a cause de l'abondance du
hareng a été peu rémunératrice pour les simples pêcheurs et armateurs,
a été au contraire très rémunératrice pour les exploitants des usines de
préparation.

ANNEXE II.

Gancl. le 12 Mars 1913.

A l'Administration communale d'Ostende,

Messieurs.

En réponse à votre lettre du 5 courant, n° 92, Rép. D., 1^{er} Bureau, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je transmettrai prochainement à mon administration les propositions relatives à l'aménagement des nouvelles installations du chemin de fer à la Minque d'Ostende.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée.

L'Ingénieur en chef,

Directeur de service,

(Signé) VANKERCKHOVEN.

RAPPORT SUR LES MINQUES.

Exposé de la question.

Le groupe des minques belges est à classer en deux catégories :

1° *Minques côtières.*

2° *Minques de l'intérieur.*

La minque côtière constitue un organisme nécessaire : le pêcheur doit trouver au point de débarquement un marché qui lui permet de vendre rapidement ses captures, dans des conditions qui sauvegardent les intérêts des deux parties — armateur et équipage — qui sont en cause.

La minque de l'intérieur, au contraire, n'a qu'une importance restreinte au point de vue de la prospérité du commerce de poisson de provenance belge. Elle peut, dans certains cas, être d'utilité publique ; mais au point de vue du but que tout particulièrement notre Commission envisage, le développement de la pêche maritime, il existe, pour notre poisson de mer, des moyens de placement plus avantageux. Notre but, en effet, est de réserver à nos pêcheurs et poissonniers nationaux une part considérable des 30.000.000 fr. que représente, en Belgique, le commerce des produits de la mer. En ce moment notre intervention atteint à peine 6.000.000 fr. soit le cinquième de la somme totale, et encore faut-il tenir compte dans cette évaluation de ce que la moitié environ du revenu en question est payé par l'étranger, en échange de notre poisson le plus frais et le plus fin, tandis que, de la somme restante, une forte part constitue le bénéfice d'armateurs d'autres pays, qui vendent leurs cargaisons à la minque d'Ostende : en 1912, sur 6.010.369 fr. produit total, les chalutiers étrangers intervenaient pour 1.044.130 fr.

Une autre particularité à noter dans ces considérations préliminaires, est que la question des minques est directement liée à la question des transports; l'une ne va pas sans l'autre. Or le transport du poisson belge se fait, dans l'intérieur du pays, dans des conditions déplorable, au point qu'il est permis de dire que le peu de développement de notre commerce de la mer trouve dans ce fait, sa principale cause; l'alimentation en poisson belge des minques et marchés de l'intérieur s'en trouve compromise, tandis que, à défaut de garanties de bonne arrivée, — question de frais de transport à part, — il est des contrées, en Belgique, où le poisson de mer ne pénètre jamais.

C'est en principal à la mauvaise organisation de nos transports par chemin de fer qu'il faut attribuer le peu d'empressement que mettent nos poissonniers à rechercher le marché national y compris les marchés d'importance. Anvers et Bruxelles par exemple, au sujet desquels nous notons, pour Anvers, que, un huitième seulement du poisson vendu dans la minque vient du littoral, tandis qu'à Bruxelles, sur un chiffre annuel de 125.000 colis vendus dans sa minque 32.000 à peine sont produits de mareyeurs belges.

C'est sur la base des remarques qui précèdent et en plaçant avant tous autres les intérêts du pêcheur flamand, que nous abordons l'examen de la question des *minques*.

Minques côtières.

Nos minques côtières sont au nombre de trois :

OSTENDE, NIEUPOORT & BLANKENBERGHE.

Les frais de vente y sont respectivement de 1 1/4, 1 1/2 et 1 1/4 pour cent, ce qui, à première vue, est raisonnable. Le rapport des chiffres de vente, Ostende étant représenté par 1, est comme 1 est à 0.06 et 0.05.

Etant donné l'utilité de l'existence d'une minque en tous les points où le pêcheur débarque ses captures, il serait à souhaiter de voir un bâtiment communal convenablement installé, spécialement affecté aux ventes à Heyst, La Panne et même à Coxyde et à Oostduinkerke.

MINQUE D'OSTENDE.

La minque d'Ostende est exploitée en régie; son règlement qui date du 19 novembre 1884, a été modifié successivement en 1888, 1889, 1890, 1903 et 1905.

Ce règlement, son interprétation et, en général, le système de vente d'Ostende sont bons. Le classement du poisson à mettre en vente est effectué par les intéressés sous la surveillance de la direction de la minque; ils restent juges de toutes les opérations commerciales inhérentes à l'affaire.

L'organisation ostendaise mise en pratique par une direction désintéressée, compétente et énergique, pourrait servir d'exemple aux autres minques à la

condition de perfectionner l'expertise et de renseigner avec précision l'acheteur au sujet de la quantité de poisson mise en vente.

Exception faite pour ces détails, sur lesquels nous reviendrons, les progrès de la minque d'Ostende dépendent uniquement d'une installation meilleure du port de pêche.

Les installations maritimes de notre principal centre de vente sont en dessous de tout et la particularité déroutante que Bruxelles fournit à la clientèle belge du poisson étranger à des prix inférieurs à ceux d'Ostende, tire sa cause de l'insuffisance du port.

Dans les conditions actuelles des points de débarquement, et après avoir subi la perte de temps résultant d'un éclusage défectueux, le poisson est trié une première fois en plein air, et exposé au contact de la poussière, à la sortie de la cale du bateau. Il est ensuite véhiculé, toujours en plein air, vers une minque éloignée, trié une deuxième fois en vue de la vente, exposé dans des conditions déplorable pour être, enfin, une troisième fois, manipulé en vue de l'emballage. Chez nos concurrents étrangers, rien de semblable : le poisson, exposé directement sur des quais spacieux et abrités, est immédiatement vendu, emballé et mis sur wagons sans perte de temps, sans perte de valeur résultant du contact de l'air et de la boue qui forcément le souillent dans le cas d'Ostende.

Dans ces conditions la situation générale de la Minque du principal marché de production de la Belgique peut être résumée comme suit :

Organisation, système de vente, bons. u la condition de perfectionner l'expertise et d'imposer la vente au poids. La principale cause de l'infériorité d'Ostende est l'insuffisance de son port de pêche.

NIEUPORT.

L'organisation de la minque de Nieuport se rapproche de celle d'Ostende ; exploitation en régie, droits de minque 1 1/2 % .

De même qu'à Ostende, expertise, évaluation quantitative, insuffisantes.

BLANKENBERGHE.

Le système d'exploitation de la minque de Blankenberghe se rapproche de celui d'Ostende, hormis que l'expertise du poisson est inexistante et la détermination des quantités vendues plutôt empirique.

Le droit de minque est de 1 1/4 pour cent.

Perfectionnement des minques.

Au point de vue de la compétence de la *Commission provinciale de pêche*, les mesures de perfectionnement à apporter aux minques belges sont, en principal, de deux ordres :

A. — Réduction des taxes.

B. ² Organisation de l'expertise.

Taxes communales.

Il n'existe pas en Belgique, de profession plus pénible iii plus ingrate que celle de marin-pêcheur ; outre qu'elle est pleine d'aléas, elle laisse, en définitive, l'ouvrier qui l'exerce dans une situation extrêmement peu fortunée.

Et cela tient non pas tant aux médiocres résultats des pêches comme quantité, qu'à la difficile réalisation de leurs procluits et aux charges qui pèsent sur eux.

Ces charges, tout particulièrement dans le cas du patron-armateur, se multiplient, étape par étape, depuis l'entrée au port et, d'intermédiaire en intermédiaire, jusqu'à l'arrivée au consommateur.

C'est celui-ci qu'on semble vouloir atteindre, en réalité c'est toujours le poisson qui paie, c'est à dire le pêcheur...

Comme palliatif de ces charges, la minque semble constituer une mesure excellente ; malheureusement l'abus est pris de l'usage ; nos minques constituent un champ d'exploitation dont les Administrations communales ne sont que trop volontiers tentées de forcer le rendement pour se créer des ressources, d'où une tendance à surcharger de frais la clientèle et, dans ces conditions, la pensée première de venir en aide au pêcheur, par la création d'un marché toujours ouvert, fait place à la préoccupation d'accroître les revenus publics.

Pour atteindre ce but, l'on met en mouvement l'autorité communale dont les règlements arrivent à léser les intérêts d'une catégorie peu favorisée de travailleurs, tout en compliquant l'exercice du commerce et de l'industrie.

A Ostende, par exemple, le produit des droits de minque est d'environ 60,000 francs ; le produit de la location des magasins de la minque peut être évalué à 20,000 francs ; les droits divers de bassin imposés aux navires de pêche à environ 12,000 francs, soit 92,000 francs de recettes prélevées sur le produit des pêches, alors que les frais d'exploitation de la minque n'absorbent vraisemblablement pas au delà de 27,000 francs.

A Blankenberghe, à Nieuport, la même disproportion existe entre la recette et la dépense ; tandis qu'à Anvers, à Bruxelles, les recettes, qui atteignent 120,000 francs et au delà, représentent quatre à cinq fois le montant des frais d'exploitation de l'établissement.

A Gand, à Malines, etc., la disproportion entre la recette et la dépense est tout aussi évidente.

Il est incontestable que dans ces conditions les taxes prélevées dans nos minques constituent un tribut énorme, décourageant et abusif ; elles lésent à la fois le consommateur qui en supporte l'incidence, et le pêcheur qu'elles atteignent directement.

Tout comme dans le cas de l'abattoir, établissement correspondant, dans la spécialité, à la minque, le principe du prélèvement des taxes doit être que elles en ne doivent représenter qu'une rémunération du service rendu (1).

(1) Voir loi 31-7-89.

La question est, aux termes de la loi, de la compétence des Députations permanentes qui disposent, en l'espèce, de l'autorité nécessaire pour empêcher qu'un article d'alimentation ne soit grevé exagérément et ne soit l'objet de mesures qui font du poisson, comparativement aux viandes de boucherie, un produit de luxe.

Indépendamment de la question de savoir si ces droits fiscaux sont attachables dans leur légalité, il nous est bien permis d'exprimer l'opinion que nos marins pêcheurs sont suffisamment dignes d'intérêt pour voir disparaître les taxes de minque à peu près complètement.

Le pêcheur ne peut se livrer à son industrie qu'en s'exposant aux plus grands risques; où sont, dans les autres professions, les dangers égaux à ceux que fait courir un métier qui s'exerce sur le plus redoutable des éléments?

La longue liste des naufrages ne dit-elle pas, avec une douloureuse éloquence, combien de ménagements, de faveurs, de privilèges mêmes, ont droit des hommes dont toute l'existence se passe face à face avec de pareilles éventualités...

Et quel intérêt suprême n'avons-nous pas à maintenir nos populations maritimes sur notre côte et à prévenir leur exode vers l'intérieur?

L'on n'atteindra ce but qu'en allégeant, par tous les moyens, les charges qui pèsent lourdement sur le pêcheur.

L'effort, dans le cas, n'est du reste pas au-dessus des moyens des communes, car les taxes de minque ne comptent que pour une partie minime dans le chiffre de leurs revenus. Or, que serait ce maigre sacrifice en regard des avantages qu'en retireraient non seulement le pêcheur mais encore le consommateur pauvre, puisque toute suppression de frais aura la conséquence appréciable de permettre d'écouler la marchandise ordinaire à très bas prix, pour le plus quand bien de la classe ouvrière du pays?

Expertise du poisson.

La vérification sanitaire du poisson est une mesure qui ne gêne quelque peu la liberté des marchands que pour l'intérêt du plus grand nombre, c'est-à-dire du consommateur.

En fait dans toutes nos minques elle est insuffisante tandis que la contre-expertise, garantie appréciable pour les parties intéressées, est, en général, inexistante; dans les cas où elle fonctionne, incompétente.

X Ostende l'expertise est faite par des empiristes ou tout au moins par des spécialistes dont la compétence ne paraît pas être suffisamment garantie.

La contre-expertise ne fonctionne pas.

A Nieuport, un ancien pêcheur cumule, avec les fonctions de directeur de la minque, celles d'expert.

A Blankenberghe, il n'existe pas de traces d'un contrôle efficace.

Dans les minques de l'intérieur, l'expertise est faite par d'anciens poissonniers, voire même par des poissonniers établis et dont l'impartialité, en la circonstance, est exposée, incontestablement, à de rudes assauts.

Les inconvénients du système sautent aux yeux, et sans conteste nous touchons ici du doigt une des causes de la défaveur dont le poisson belge souffre auprès de la clientèle de l'intérieur.

Il est de notoriété, à Bruxelles et Anvers par exemple, que certains envois de provenance ostendaise sont sujets à caution et cette impression défavorable est basée en grande partie sur le manque de garanties de l'expertise.

Il est vrai que si l'autorité communale a pour mission de veiller à la salubrité des denrées qui doivent être consommées dans la ville, elle n'a pas à s'occuper de la salubrité de celles qui sont expédiées au loin.

Ainsi le veut le droit, mais la réputation d'un marché met la direction de celui-ci en situation de voir les choses de plus haut, c'est-à-dire d'étendre l'expertise jusqu'à viser les aptitudes de la marchandise à l'expédition. Au demeurant, nous émettons l'opinion qu'au terme du voyage du colis de poisson, l'inspection devrait être d'autant plus stricte que le produit, comparativement à la viande par exemple, est plus sujet à se corrompre.

Cette inspection devrait suivre le produit jusqu'au moment de la vente au consommateur, dans l'intérêt de la salubrité publique d'abord, ensuite parce que cette sévérité constituerait, pour le poissonnier belge établi à proximité de son client, un avantage sur l'importateur étranger dont le point d'expédition sera forcément toujours plus lointain que le port d'expédition belge.

Minques de l'intérieur.

Celles-ci par ordre d'importance se classent comme suit :

	Montant approximatif des ventes.	Mode d'Admini- stration.	Taxes.	Proportion de poisson belge.
Bruxelles	2.500.000	régie	5 1/2 %	un tiers
Anvers	2.300.000	id.	6 % (en voie de réorganisation)	un huitième
Gand	625.000	id.	5 %	une moitié
Louvain	250.000	id.	4 %	deux cinquièmes
Malines	200.000	id.	5 %	un quart
Mons	100.000	id.	3 %	trois quarts
Tournai	45.000	id.	3 %	la moitié
Termonde	45.000	id.	5 %	un tiers
Lierre	30.000	id.	5 %	un tiers
Lokeren	26.000	id.	10 %	un tiers
St-Nicolas	18.000	concession	10 %	un tiers
Ypres	18.000	régie	10 %	In totalité
Courtrai	10.000	id.	10 %	id.

Petites minquies: Tamise, Hamme, Bruges etc... sans importance.

Exception faite pour Bruxelles et Anvers, les minques de l'intérieur dépré-
rissent: elles représentent pour le grand poissonnier de la ville un inter-
médiaire inutile, qui impose 1 la marchandise des charges dont il peut se
passer en plaçant directement les commandes chez le mareyeur du littoral.

En général, du reste, le commerce actuel ne saurait s'accommoder de leurs
réglementations, de leurs coutumes trop souvent surannées.

Au point de vue belge, le littoral ne leur envoie que des produits dont le
placement direct auprès de la clientèle n'a pu être effectué, et c'est pour cette
raison que la minque de l'intérieur préfère à cette marchandise belge de
second ordre et de seconde main, le poisson que l'importateur étranger lui
fait parvenir sans autres charges qu'une faible prime de courtage.

Ces considérations appuient l'opinion qu'au point de vue du développement
du commerce de poisson belge, les minques de l'intérieur, exception faite
peut être pour celles des grands centres, constituent des organismes de peu
d'importance.

En ce qui concerne particulièrement les villes populeuses, l'exemple de
Gand, de Bruxelles et tout particulièrement d'Anvers nous met en garde
contre les minques, en ce sens que leur envahissement par nos concurrents de
l'extérieur paraît être irrésistible. (1)

Quel que soit le caractère de perfection des mesures, dont la *Commission
provinciale de pêche maritime* pourrait prendre l'initiative au point de vue
de l'amélioration des minques intérieures, celles-ci ne cesseront pas de profiter
aux étrangers au moins autant qu'aux pêcheurs belges et cette considération
nous amène à conclure en faveur de l'édiction de mesures propres à faire de
nos minques côtières des modèles du genre et, on ce qui regarde celles de
l'intérieur du pays, à rechercher de préférence des moyens susceptibles de
développer le commerce de poisson belge par d'autres intermédiaires de vente
que la minque communale.

Conclusions.

En dehors des facilités de transport à réclamer de l'Administration des
chemins de fer, le développement du commerce de poisson belge en Belgique
nécessite des mesures en faveur du bon fonctionnement des minques
existantes et en faveur de l'organisation de la vente dans les régions, fort
étendues, où elle n'existe pas.

(1) Anvers, dernière semaine de Janvier 1913

	colis de poisson belge	colis de poisson étranger.
Lundi	33	437
Mardi	158	156
Mercredi	100	467
Jeudi	21	720
Vendredi	20	232

Les dispositions à adopter au bénéfice des minques sont :

1^{re} — Appeler l'attention des Délégations Permanentes sur le caractère d'exagération du montant des taxes prélevées dans les minques, sur l'utilité qu'il y aurait dans certains cas à affecter tout au moins l'excédent des recettes à des travaux de perfectionnement et de modernisation des locaux affectés à la vente.

2 — Appeler l'attention du Ministre de l'Intérieur sur la nécessité d'organiser convenablement la visite sanitaire où expertise, ainsi que la contre-expertise du poisson dans toutes les minques, criées, dépôts, débits de poisson de mer du Royaume.

Rien n'est plus favorable à la réputation des produits de nos ports qu'une inspection consciencieuse effectuée au moment de la mise en vente, parce qu'indépendamment de la question de salubrité, il est indispensable pour le client d'avoir tous ses apaisements au sujet de l'état de parfaite fraîcheur du poisson qu'il achète.

Il conviendrait, dans cet ordre d'idées, de voir notre Commission insister pour que les fonctions d'expert et de contre-expert soient confiées à des spécialistes dont la compétence et la parfaite indépendance vis-à-vis des poissonniers soient garanties.

Les expertises devraient viser la salubrité du produit; elles ne devraient pas porter, comme c'est illégalement le cas dans certaines de nos minques, sur la qualité.....

La question de l'emballage serait de la compétence des experts.

A tort ou à raison, les emballages belges donnent lieu à des critiques dont certains de nos concurrents — qui tendent à abandonner l'emballage en paniers — tirent profit.

L'expertise et la contre-expertise du poisson de mer gagneraient à être organisées suivant des règles uniformes sur toute l'étendue du territoire belge; la vente au détail aussi bien que le colportage devraient être soumis à la formalité en question. Accessoirement, notre Commission pourrait solliciter l'intervention du Ministre pour voir unifier, dans la mesure du possible, les règlements en vigueur dans les minques belges, à l'effet de voir disparaître certaines stipulations qui frisent l'illégalité.

3^e Il y a lieu de signaler aux Administrations communales du littoral l'avantage que retirerait le commerce de poisson belge de la vente au poids ou dans tous les cas, d'une fixation quantitative exacte des lots de poisson de mer vendus dans les minques. L'incertitude qui règne à ce sujet, dans les conditions actuelles de la vente, influence défavorablement la clientèle des minques côtières belges.

Note.

L'exposé qui précède serait incomplet si, après avoir émis une opinion défavorable à la création de nouvelles minques à l'intérieur du pays, la question des mesures à prendre pour étendre la consommation de poisson belge était laissée dans l'ombre.

Il est certain que, dans les conditions actuelles de nos marchés, les pêcheurs flamands font leur pénible métier et gagnent misérablement leur existence, alors que les intermédiaires cotent leurs pêches et leur imposent les prix qu'ils veulent.

Arrivé dans les minques, particulièrement dans celles de l'intérieur, le poisson passe sous les fourches caudines des poissonniers qui sont loin de travailler pour rien, si bien qu'en Belgique, où les objets de consommation produits par l'agriculture sont plus abondants et meilleurs que dans n'importe quel autre pays d'Europe, le consommateur paie le poisson de mer deux fois plus cher qu'il ne devrait.

La faute en est en grande partie à la multiplicité des intermédiaires et notre Commission, qui est particulièrement soucieuse de la prospérité du pêcheur, devrait, nous semble-t-il, intervenir pour rapprocher le pêcheur belge du consommateur.

La création de minques nouvelles n'apparaît pas comme un remède.

L'organisation de criées, (il en existe un certain nombre notamment dans le pays wallon), offre des avantages : les acheteurs, commissionnaires, revendeurs divers s'y présentent en concurrence et les prix s'y établissent dans des conditions satisfaisantes de sécurité.

Malheureusement les criées profitent peu ou point au pêcheur belge.

L'Angleterre et la Hollande en sont les fournisseurs attitrés et, dans ces conditions et tout en admettant que la criée est excellente en soi, nos intérêts nationaux recommandent de chercher des procédés moins aptes à favoriser le concurrent.

En Allemagne, des marchés locaux de poisson *allemand* sont organisés par le moyen d'agents assermentés (auktionatoren), une sorte de commissaires-priseurs qui, moyennant une redevance de 3 %, ont la charge :

- 1° de la réception,
- 2° de la publicité.
- 3° de la vente,
- 4° de la livraison

Sans appliquer purement et simplement le procédé au cas de la Belgique, il semble que la création de dépôts dans les parties populeuses du pays constituerait un pas dans la voie de l'augmentation de la consommation du poisson et tout particulièrement du poisson commun dont certaines variétés, excellentes cependant pour la consommation, sont aujourd'hui rejetées à la mer par le pêcheur belge, parce que les frais résultant du transport au marché ne seraient pas même couverts. A première vue, ce serait aux intéressés, armateurs ou poissonniers du littoral, à organiser, par voie d'association par exemple, ces débouchés pour leurs marchandises. Il faut tenir compte cependant à nos mareyeurs de ce que l'expédition sur un marché intérieur, dépourvu de clientèle, constitue une spéculation d'autant plus dangereuse que la marchandise est extrêmement périssable, entièrement dépendante de la bonne foi des intermédiaires et des acheteurs et exposée à perdre très rapidement toute valeur.

Cette considération mène à l'expression du vœu de voir l'Administration provinciale de la Flandre Occidentale chercher le moyen d'assister pécuniairement, dans une certaine mesure, l'organisme qui assumerait le risque inhérent à la formation de la clientèle de base dans le lieu du dépôt.

Dès l'instant où la bonne volonté du côté de l'acheteur se serait manifestée, l'organisation définitive pourrait être établie à l'intervention directe de fournisseurs, pêcheurs ou poissonniers du littoral, qui entreprendraient à leur tour, et sans trop de risques cette fois, la commercialisation de l'essai :

1° en alignant le dépôt sur la base du pouvoir d'absorption établi pendant la période expérimentale ;

2° en instaurant le système de bulletins de vente, si hautement prisé en des pays voisins et qui consiste dans l'inscription par la clientèle, sur bulletin, des commandes pour un jour déterminé l'addition par le chef du dépôt de tous les ordres, la réquisition chez le correspondant du littoral des quantités globales des diverses espèces nécessaires, enfin la livraison de l'ordre par les soins du chef de dépôt. R chaque client et aux jour et heure stipulés dans la commande.

A défaut de marchés municipaux dont le fonctionnement, bien qu'il ait été adopté en Allemagne, paraît irréalisable en Belgique, la vente par voie de dépôt constitue vraisemblablement le meilleur moyen d'étendre dans notre pays la consommation de poisson de mer dans toutes les classes, sauf à respecter ce droit imprescriptible de voir l'action bienveillante de la *Commission provinciale de pêche maritime* servir aux Belges, mais à eux seuls.

A. BULTINCK

Ostende, le 23 janvier 1913.

Examen du rapport de M. Bultinck.

La lecture du rapport de Monsieur Bultinck m'a suggéré certaines idées que je me permets de tracluire par les remarques suivantes :

Première remarque :

S'il est vrai que les produits étrangers se débitent en plus grande quantité dans les minques de l'intérieur du pays que les produits de la côte, cela tient à plusieurs motifs.

Premier motif. Les produits du littoral sont insuffisants pour alimenter tout l'intérieur. Les arrivages sont d'ailleurs irréguliers. Les facteurs bruxellois ou anversois ne peuvent compter d'une façon certaine sur Ostende et appellent des expéditions de l'étranger.

Second motif. Les marches de l'intérieur envahies à certains moments par le trop-plein de l'Allemagne, de la Hollande et de l'Angleterre, ne sauraient rémunérer le poisson d'Ostende. Cette dernière place est forcée de rechercher des débouchés à l'étranger ou d'écouler son poisson dans des établissements particuliers.

Deuxième remarque :

Le premier grand défaut de la minque d'Ostende est l'irrégularité dans l'arrivée des proluiits. causée par la pénurie de bateaux. Il est incontestable que s'il y avait plus de vapeurs notamment, les acheteurs pourraient rechercher de nouveaux débouchés, qu'ils seraient certains d'alimenter; et les grands facteurs du pays. une fois qu'ils seraient sûrs de pouvoir toujours s'approvisionner à Ostende, traiteraient avec notre côte plus facilement qu'avec l'étranger. Il se fait à présent que les acheteurs ostendais sont forcés de faire venir du poisson de Londres, à certains jours, pour satisfaire les besoins de leur clientèle. Qui ne voit la difficulté et le côté restreint des transactions ?

Le second défaut est le cliscrédit que subit le poisson commun, tel que cabillands. (lorsqu'ils arrivent en grande quantité en été) merluches, congres, poers, etc., cliscrédit tel que nos équipages se voient obligés de les jeter à la mer parce que les prix de glace et de manutention ne parviendraient pas à être couverts. À l'étranger, tout poisson se mange et se vend. Nos populations au contraire ne connaissent ou n'aiment pas ces espèces. La bourgeoisie mange le poisson fin: l'ouvrier n'en a pas les moyens et considère le poisson comme une nourriture de luxe.

Le troisième défaut de notre minque est la baisse instantanée et profonde que produit une abondance momentanée de poisson. Comme cette abondance n'est que passagère et que des débouchés suffisants pour absorber ce trop-plein n'ont pas été prévus, il en résulte une dépression néfaste. De là résulte aussi que les campagnes d'Islande si fructueuses ont dû être abandonnées.

Plusieurs constatations découlent de cette situation :

- a) les marchés du littoral ne sauraient approvisionner l'intérieur ;
- b) ne pouvant compter sur nos marchés, l'intérieur s'approvisionne à l'étranger ;
- c) l'étranger produisant parfois trop et jouissant de transports très avantageux s'accommode de cette situation ;
- d) l'acheteur ostendais doit restreindre ses débouchés ;
- e) le consommateur ne connaît pas le poisson commun ; celui-ci est déprécié, d'où perte sensible pour l'armement ;
- f) l'armement n'ose pas s'agrandir ni entreprendre des campagnes lointaines parce que le poisson commun se vend à trop bas prix.

Conclusion: Les armements pourraient augmenter en même temps que le nombre des consommateurs augmentera et que ceux-ci mangeront tous les poissons. Une fois que les marchés du littoral seront plus producteurs, ils pourront alimenter d'une façon régulière les minques de l'intérieur ; l'un sans l'autre. Il semble donc que la consommation doive être étendue par tous moyens. À cet effet, la mesure préconisée par Monsieur Bultinck est excellente : installation de dépôts avec encouragement de la part de l'État ?

Il est bien certain que si la fermier et l'ouvrier savaient préparer convenablement le poisson, ils en seraient très friands. Ne pourrions-nous installer un restaurant modèle dans chaque localité importante? S'ils veulent se contenter de poisson appelé corniinin, ils pourront se le procurer à prix raisonnable. Il faudrait aussi que les tarifs de transport diminuent et que le système des petits paquets puisse être développé.

Troisième remarque :

Il serait souhaitable que les droits de minque diminuent, surtout à Bruxelles, où l'on paie 5 1/2, et à Anvers où l'on paie 6 1/2 %. La somme recueillie à Ostende n'est pas en rapport avec le service rendu.

Quatrième remarque :

A Ostende, l'expertise a fait l'objet d'une rectification au règlement. Aucune vente ne pourra se faire sans l'approbation écrite des experts.

Ce règlement sera soumis sous peu au vote du conseil communal. Il est à remarquer que l'expertise devrait plutôt s'exercer très sévèrement à l'intérieur du pays sur les produits étrangers. Le poisson allemand arrivant en vrac est très souvent du rebut. Les experts d'autre part ne sauraient s'occuper de l'examen des emballages. Il y a des jours à Ostende que l'on expédie jusque 2000 colis. Est-ce d'ailleurs bien nécessaire? La plupart des expéditeurs envoient le poisson dans de très bonnes conditions et depuis deux ans les expéditeurs emploient dans les paniers un papier parchemin.

Cinquième remarque :

L'armée peut constituer un excellent débouché. Les adjudications telles qu'elles se font actuellement ne sont guère utiles. Il faudrait une adjudication pour toute une année. Dans ce cas, les grands expéditeurs pourraient soumissionner. Actuellement, les petits seuls le font et ceux-ci achètent le poisson quand il est cher; ils sont donc forcés d'en acheter de seconde qualité.

Sixième remarque :

Dans la question des transports il s'agit de distinguer plusieurs points :

I. Les tarifs. Ceux-ci doivent être réduits. Le retour des paniers vides devrait être assuré gratuitement. A cet égard, je me permets de signaler deux études comparatives faites par M. l'avocat H. Bael, lesquelles furent reproduites au Sénat par M. Verbeke.

II. La rapidité de livraison. Ici pas de plaintes, contrairement à l'avis de M. Bultinck. Le cas que l'honorable membre a cité se rapporte à un retard de douze heures, à la station de Meirelbeke. Ce cas est isolé et ne s'est guère reproduit. Les expéditeurs n'ont plus à se plaindre et les clients sont extrêmement rares.

III. Départ de plusieurs trains par jour. Il ne faut qu'un seul train pour les expéditions vers l'intérieur du pays, celui du soir. A quoi servirait un deuxième train partant à 11 h. 02 du matin? Le poisson devrait forcément rester en gare. Si le poisson arrive à destination le matin, à l'heure de la vente, il paraît que rien de plus ne doit être exigé. Pendant l'été, la chaleur ferait du tort à la qualité du poisson soumis à un long séjour dans les wagons. Le voyage de nuit ne peut que favoriser la fraîcheur de la marchandise.

Septième remarque :

La vente au poils est certes souhaitable. Elle existe dans les ports étrangers. Mais il est impossible de la réaliser immédiatement. L'acheteur est habitué aux usages anciens ; il pèse des yeax les paniers comme les quantités de poissons étalés. Il s'agit de se montrer prucnt dans les changements de systèmes de vente.

Depuis quelque temps, la vente des soles se fait par caisses de 40 kilos. C'est tin commencement. Il y aura moyen de généraliser petit à petit. La vente en caisses pourrait facilement s'introduire et constituerait un progrès réel. Il en résulterait de toute façon qu'à la minque l'on gagnerait beaiicoup de place et l'on éviterait l'encombrement, réellement fâcheux, de certains jours.

Création de nouvelles minques.

Il y a diverses façons dont le poisson de la côte pent arriver au client de l'intérieur :

1° Par l'envoi au cotisommateur, à la suite de la commande faite par lui directement au poissonnier. C'est le système des commissions.

2° Par l'envoi à la criée où se fournissent les consommateurs.

3° Par l'institution de dépôts.

4° Par la oréation de minques.

Les trois derniers modes supposent fatalement cntre le poissonnier et le consommateur un ou plusieurs intermédiaires.

A la criée, le poisson est vendu par les soins d'un crieur, qui vend directement aux consommateurs. Tout le poisson est vendu à quelque prix que l'on arrive. Le crieur reçoit un tantième sur le produit brut. Le risque de l'opération retombe sur l'expéditeur.

Le dépôt suppose un mandataire qui se contente de recevoir le client. Le poisson non vendu retourne à l'expéditeur.

La minque présente beaiiconp d'analogies avec la criée. La vente s'y fait toutefois sous le contrôle des préposés de la commune, par les soins d'un facteur qui touche un tantième et déduit les droits de minque. La vente ne se fait pas directement au consommatenr mais au petit poissonnier et au boutiquier. Le risque est également supporté par l'expéditeur.

Les commissions existeront toujours. Il est bon qu'elles existent. Le vendeur commissionnaire n'y court aucun risque ; il fait son prix d'avance, pour chaque opération ou h forfait dans le système d'abonnement.

Ce sont surtout les bourgeois, les gourmets et aussi les établissements, les couvents, les écoles qui pratiquent ce systbme. Si ce dernier se généralisait, le poissonnier pourrait faire des achats réguliers toujours à bénéfice. En France, le systbme des abonnements est trbs étendu. Il y a des maisons de poissonniers à Boulogne qui fonnissent jusqu'à 300 partcnliers par jour. Il va de soi que ie poissonnier doit attendre la cominande. Il ne peut et ne aaurait la forcer. Mais ce mode de vente sera toujours limité à un certain nombre de privilégiés et à certaines espbes de poisson. Lamasse de la popula-

tion y restera toujours étrangère et le poisson commin ne sera pas débité, exception faite pour les établissements.

Afin de chercher à développer la consommation de poisson et partant l'industrie de la pêche, il faut choisir entre les trois autres modes de vente : la criée, le dépôt, la minque.

Votre avis est que dans les petites communes il vaut mieux s'arrêter aux dépôts et que dans les grandes villes et les communes moyennes, il est préférable d'installer des minques.

Dans les petites communes, en effet, l'on trouverait difficilement le commerçant qui pourrait s'occuper de la vente, à la minque ou à la criée. Le profit serait trop minime. Il vaut mieux s'arrêter à l'installation d'un dépôt laissé aux soins d'un ouvrier ou boutiquier modeste, qui verra dans cette besogne d'un ou de deux jours par semaine un supplément de gain qu'il aurait mauvaise grâce à refuser. La minque comporte des installations, des taxes, des employés, toutes choses irréalisables et absolument inutiles.

Dans les grandes villes et les villes de moyenne importance, la création des minques est préférable à celle des criées, tant au point de vue de l'expéditeur que de la consommation :

1° L'expéditeur est moins exposé aux pertes. Le contrôle officiel de la minque lui donne plus de sécurité que les indications du crieur. Ceci en ce qui touche au produit de la vente de ses marchandises. D'autre part, le poissonnier de la côte préfère s'adresser aux négociants des minques, qui doivent fournir un cautionnement en garantie de leurs paiements, ou présenter, à raison de leur importance, une solvabilité suffisante. Le facteur de la criée échappe à ce cautionnement.

Enfin le poisson vendu à la minque atteint des chiffres plus rémunérateurs, l'offre des négociants était moins capricieuse que celle des simples consommateurs.

2° La consommation recevrait un stimulant plus grand par la création de minques. Pourquoi ?

Parce que de nouvelles minques ouvriraient la voie à des professions nouvelles : celles de facteur, de poissonnier et de boutiquier. Ces personnes exerceraient tous leurs efforts pour se former une clientèle, se chargeraient des démarches, des visites à domicile, de la propagande. La clientèle trouvée, agrandie, c'est la consommation qui augmente.

La criée fait appel uniquement au consommateur. Celui-ci doit se déplacer, jouer au commerçant, se présenter à une heure déterminée, toutes choses bien moins agréables et moins pratiques que l'achat chez le petit poissonnier, toujours prévenant à l'égard des clients dont il s'efforce de gagner la fidélité. L'émulation, la concurrence découlent nécessairement de l'installation des minques.

Il va sans dire qu'en préconisant ce dernier système, j'entends voir appliquer des taxes raisonnables et voir exercer l'expertise dans les conditions indiquées ci-dessus.

Un exemple typique nous démontre que l'agrandissement des installations de la minque, la où il en existe une, amène naturellement des débouchés nouveaux et rend nécessaire et inévitable l'augmentation de la production et de la flotille de pêche.

Il y a 20 ans, Ymuiden possédait une petite minque, il n'y existait qu'un chalutier à vapeur. L'Etat a agrandi les installations; le nombre de vapeurs se portait à 25. Quatre ans après, nouvelle extension de la minque et le port d'Ymuiden comprend actuellement 147 vapeurs. Ce qui est vrai pour la côte, se réalise également à l'intérieur.

Là où le travail est possible, l'homme cherche à travailler et tâche de réussir en formant un rayon d'action. Geestemiinde fournit le même exemple.

Agrandir la clientèle, augmenter le nombre des consommateurs, c'est le meilleur moyen d'étendre le rayon d'action de la pêche.

J. BAELS.

L'assurance mutuelle des chaloupes de pêche de petit tonnage.

Avant d'aborder l'étude technique de cette question et de rechercher les voies et moyens qui comporte sa solution, il faut se demander si l'assurance serait réellement utile et, dans l'affirmative, s'il serait pratiquement possible de la mettre sur pied.

I. — L'utilité d'une mutualité d'assurance d'embarcations de petit tonnage semble devoir être admise.

D'après la statistique officielle, le littoral belge compte actuellement 344 embarcations pontées de moins de 25 tonneaux de jauge nette. Passé 20 ans, le nombre de ces embarcations ne dépassait pas 135. Ces deux chiffres marquent tout le chemin parcouru; pendant que la pêche à vapeur est restée quasi-stationnaire et que la grande pêche à voiles a marché à reculons, la petite pêche à voiles a triplé ses effectifs.

Or, détail important, les deux tiers des embarcations de moins de 25 tonneaux sont armées par des patrons-propriétaires. Elles réalisent ainsi le meilleur mode d'exploitation en même temps qu'elles entraînent à la formation d'un cadre de marins socialement et nautiquement dignes de tout intérêt.

Il n'existe sur notre côte aucun organisme d'assurance maritime approprié aux besoins de l'industrie en question. Le Club mutuel d'assurance de chaloupes de pêche d'Ostende n'étend ses opérations qu'aux chaloupes de fort tonnage. Les compagnies d'assurance maritime ne recherchent pas la clientèle des petits armateurs et si elles l'acceptent, le taux des primes à payer est généralement exagéré. Or, le patron-propriétaire a particulièrement besoin de l'assurance maritime; il en a besoin, s'il est prévoyant, pour mettre son bien, sa famille et lui-même à l'abri des à-coups de la fortune de mer; il en a besoin surtout lorsqu'il doit recourir au crédit pour acheter sa barque ou réparer les avaries qu'elle a subies.

L'hypothèque maritime n'est efficace que pour autant que l'assurance remplace ou complète le gage nautique en cas de perte, d'avarie ou de croances privilégiées du chef d'assistance ou d'abordage.

Les risques de perte qui menacent à la fois le créancier et le propriétaire ne sont pas chimériques. Il ressort d'un calcul effectué sur les éléments fournis par le *Supplément annuel du Lloyd anversois* que, de 1900 à 1911 inclusivement, la moyenne annuelle des pertes totales de chaloupes de moins de 25 tonneaux est à l'estime de 2 % et de 0.7 % pour l'ensemble des barques des autres stations du littoral. La moyenne générale est de 1.4 %.

11. — Il ne suffit pas de prouver que l'institution d'assurance dont il s'agit est théoriquement utile, il importe avant tout d'examiner s'il serait pratiquement possible de l'établir et de la maintenir.

Une excursion dans le domaine de l'assurance mutuelle des chaloupes de pêche existant dans les principaux pays voisins nous apprend que les charges normales d'une assurance suffisamment complète se chiffrent, pour les embarcations de petit tonnage, approximativement à une prime annuelle de 2.26 %, plus un droit d'entrée de 1 % de la valeur assurée, soit pour une chaloupe de 9000 frs avec haleur technique, dont les 2/3 de la valeur seraient assurés, un droit d'entrée de 60 frs à payer une fois et une prime d'assurance de 131 frs à payer tous les ans.

Pareil sacrifice dépasse-t-il le niveau économique de la catégorie industrielle doit-il s'agit? Nous croyons que celle-ci constitue une branche prospère de notre pêche maritime et son rapide développement prouve qu'il en est effectivement ainsi. D'une manière générale, la pêche de marée, celles à la crevette, à l'esprot et au hareng sont pour elle des sources assurées de revenus permettant amplement de supporter les charges de l'assurance; c'est une question d'organisation et d'entraînement.

Il ne paraît nullement impossible de trouver, dans la masse des 250 à 300 armateurs d'embarcations de petit tonnage, une dizaine de gens prévoyants et propriétaires de chaloupes assurables. Une fois que ce noyau existerait, une société d'assurance pourrait se développer peu à peu conformément à ses statuts.

Cette possibilité n'est subordonnée qu'à une seule condition. C'est que dès son entrée en fonctions, la caisse dispose de moyens lui permettant de faire face aux caprices de la fortune en attendant que les risques se soient répartis sur un certain nombre d'années et que ses ressources aient pu s'équilibrer. Pour cela un fonds de réserve d'au moins 15.000 frs serait nécessaire. Ce serait le rôle des pouvoirs publics de le fournir, sous forme de subides de premier établissement. Ce chiffre n'effraiera personne, si l'on sait que des Etats voisins vont jusqu'à allouer des subventions de 50.000 frs dans le même but. Lorsque le fonctionnement de l'assurance serait garanti, on pourrait songer à instituer un système de crédit approprié à la petite pêche.

Si la Commission se rallie aux considérations qui précèdent, il y aura lieu de faire élaborer les statuts d'une mutualité d'assurance.

CH. DEZUTTERE.

ERRATA.

De eerste visscherijoptelling ingeroepen in hoofdstukken I en II, had werkelijk plaats op het einde van 1905, zooals de fransche tekst van het verslag het uitwijst.

Bl. 109, tafel XLVII. Visscherijen *boven* skagen, leest: visscherijen *beneden* Skagen.



STATISTISCHE TAFELS-

Bladz.

Tafel I. Indeeling der <i>gedekte zeilsloepen</i> , ingevolge de nettotonmaat en de bijgevoegde drijfkracht	10
— II. Indeeling der <i>stoomvisschloepen</i> ingevolge de nettotonmaat	12
— III. <i>Opene of halfgedekte</i> visschersvaartuigen niet aanduiding van liet getal opvarenden	13
— IV. Samenstelling der visschersvloot ingevolge de drijfkracht	14
— V. Indeeling der <i>gedekte platbodems</i> , ingevolge de nettotoiimaat	15
— VI. Algemeene indeeling der vaartuigen (opene en gedekte) ingevolge de bemanning	16
— VII. Indeeling der vaartuigen ingevolge bedrijf- en stuwkracht	17
— VIII. Ondernemingen afhangende van eene handelsvennootschap	18
— IX. Indeeling van het personeel der <i>gedekte zeilsloepen</i> ingevolge de nettotonmaat der sloep	21
— X. Indeeling van het personeel der <i>stoomvisschloepen</i> , ingevolge de nettotonmaat der vaartuigen	22-23
— XI. Samenstelling van het belgisch visscherspersoneel der <i>gedekte</i> vaartuigen (stoom en zeil)	24
— XII. De voortbrengst der <i>stoomvisscherij</i> te Oostende (1903-1912)	28
— XIII. De voortbrengst der <i>belgische zeilsloepen</i> ingevolge den verkoop in de mijnen van Oostende, Blankenberghe en Nieuipoort (1903-1912).	29
— XIV. De voortbrengst der <i>belgische visschersvloot</i> , ingevolge den verloop in de kustmijnen (1903-1912).	30
— XV. De voortbrengst der <i>belgische zeilsloepen</i> per aanlegghaven ingevolge den verkoop in de kustmijnen in 1912.	31
— XVI. De verkoop in de knstmijn van Oostende in 1912	32-33
— XVII. De visscherijwedstrijden te Oostende (1904-1912)	34-31>
— XVIII. De groothandelsvisscherij met drijfnetten (1907-1912)	36-37
— XIX. De opbrengst in de Oostendsche vischmijn der <i>haringvisscherij</i> met stroopnet van belgische sloepen (1907-1912)	38
— XX. De verloop van vreemde visch in de Oostendsche vischmijn (1904-1912).	41
— XXI. De vischverkoop in de voornaamste gemeentemijnen van België (1903-12)	43
— XXII. De <i>vischverzendings</i> naar de Brusselsche mijn (1902-1912).	44-45
— XXIII. Opgave der voornaamste vischsoorten <i>verkocht</i> in de vischmijn te Brussel (1906-1912)	46-47
— XXIV. Staat van den verkoop van visch in de Antwerpsche mijn (1903-1912).	48
— XXV. De vischhandel in België in 1911	49-50

Tafel XXVI. Hoeveelheid zeevisch in 1912 per spoor verzonden uit de kuststaties naar verbruikscentrums van het land en naar het buitenland	51
— XXVII. De uitslagen der examens voor het toekennen van leerbearzen in de zeilvisserij (1903-1912)	66-67
— XXVIII. Toestand der vooruitzicht- en hulpkas der visschers van Oostende (1903-1912)	73
— XXIX. Werkzaamheid der vooruitzicht- en hulpkas der visschers van Oostende (1903-1912)	74-75
— XXX. Toestand der hulpkas der 'slachtoffers van zeeongevallen te Oostende (1903-1912)	76
— XXXI. Toestand der hulp- en voorzienigheidskas voor visschers der stad Nieupoort (1903-1912)	77
— XXXII. Toestand der hulp- en voorzienigheidskas voor visschers van De Panne (1903-1912).	79
— XXXIII. Werkzaamheid der hulpkas van xeevisschers der gemeente Heyst a/zee (1903-1912).	80
— XXXIV. Hoeveelheid en waarde van de visch gelost in Engeland en het Land van Walis (1902-1911).	83
— XXXV. Getal der visschers vaartuigen <i>ingeschreven</i> op 31 December in Engeland en het Land van Walis (1880-1911).	84
— XXXVI. Getal en <i>tonmaat</i> der vaartuigen van eerste klas, in de <i>vaart</i> , in de verscheidene visscherijen van Engeland, het Land van Walis en het eiland Man (1906-1911).	85
— XXXVII. Getal mannen en jongens regelmatig of tijdelijk gebezigd in 1911 in de verscheidene visscherijen van Engeland, het Land van Walis, Schotland, Ierland, het eiland Man, de eilanden gelegen in het <i>zeekanaal</i>	86
— XXXVIII. De ontwikkeling der nederlandsche grootharingvisserij (1853-1910).	89
— XXXIX. De nederlandsche visschersvloot van 1893 tot 1910	90
— XL. De fransche visschersvloot (1903-1909)	92
— XLI. De opbrengst der zeevisserij in Frankrijk (1901-1910) . . .	93
— XLII. Ontwikkeling der schotsche zeevisschersvloot (1886-1911) .	100-1
— XLIII. Hoeveelheid en waarde van de visch gelost op de kusten van Schotland (1886-1911)	102-3
— XLIV. De grootharingvisserij in Duitschland (1902-1911) . . .	105
— XLV. Getal duitsche vaartuigen die in de Noordzee, buiten het kustwater visschen (1890-1912).	106-7
— XLVI. Opbrengst van den verkoop van zeevisch in de voornaamste duitsche kustmijnen (1890-1910).	108
— XLVII. Opbrengst in kronen der deensche zeevisserij (1886-1911).	109
— XLVIII. De visschersvloot der westkust van Jutland	110

INHOUDSTAFEL.

Bladz.

Voorwoord.

Lijst der leden der provinciale commissie van zeevisscherij.

Verslag.

I. De visscherij- ondernemingen en vaartuigen 6

II. Het visscherijpersoneel. 19

III. De opbrengst der Zeevisscherij.

Versche visch 25

De grootharingvisscherij 27

De kleinharingvisscherij 27

De sprotvisscherij 27

IV. De vischhandel 39

V. Het beroepsonderwijs der zeevisschers.

A. Het koninklijk werk *van* den IBIS.

De kweekschool voor visschersweezen. 52

De samenwerkende vennootschap *Ibis*. 54

B. De visschersscholen.

De stedelijke visschersschool van Oostende 55

De vrije visschersschool van De Panne 57

De vrije vissoehersschool van Nieuipoort 59

De vrije visschersschool van Coxyde 60

De vrije visschersschool van Oostduinkerke 62

De vrije visschersschool van Heyst *a/zee* 63

C. De leerbeurzen in de zeevisscherij 65

VI. De maatschappelijke inrichtingen ten behoeve der zeevisschers.

De onderstandskas der zeevisschers van Oostende. 68

De Hulpkas der slachtoffers van zeeongevallen te Oostende 68

De hulp- en voorzienigheidskas voor visschers te Nieuipoort 69

De visscherskas van De Panne 70

De hulpkas voor visschers van Heyst 71

VII. De zeevisschesij in de naburige landen.

Engeland	S1
Nederland	87
Frankrijk	91
Schotland	94
Duitschland	104
Denemarken	111

VIII. Verslagen en mededeelingen.

Verslag dervergadering van 22 November 1912	112
Bijlage I. Verordening der pirivinoiale commissie van zeevisscherij	113
Verslag der vergadering van 7 Februari 1913	115
Verslag der vergadering van 21 Februari 1913	117
Verslag der vergadering van 7 Maart 1913	119
Verslag der vergadering van 17 Maart 1913	121
<i>Rapport sur les minques</i> par M. A. Bultinck	124
<i>Examen du rapport de M. Bultinck</i> par J. Baels	133
<i>L'assurance mutuelle des chaloupes de petit tonnage</i> par Uh. Dezuttere	138
Errata	140
Statistische tafels	141



Indeeling van het personeel der *gedekte zeilsloepen* ingevolge de nettotonmaat der sloep.

[illegible]

(1) Waaronder een afgetuigd vaartuig.