

307 P

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN.

DERDE JAARVERSLAG
DER
COMMISSIE
VOOR
ZEEVISSCHERIJ

1919.

Prijs 10,00 Fr.



BRUGGE
DRUK. VERBEKE-LOYS & Cie
10, Wulfhagestraat, 10
1920



INLEIDING

Het hierna overgedrukt besluit, door hetwelk de Bestendige Deputatie van den Provincieraad van West-Vlaanderen de herinrichting beslist heeft der Provinciale Commissie voor Zeevisscherij, wier werkzaamheid geschorst was sedert de oorlog het land kwam beproeven, heeft de bevoegdheid dezer instelling niet gewijzigd. Behalve de nieuwe regelen, wat aangaat de aanstelling der leden, arbeidt zij voort ingevolge de voorschriften der verordening van 21 Maart 1913, door welke zij gesticht werd. Deze verordening bepaalt in haar artikel 8 dat ieder jaar, in eene zitting die in de maand Mei gehouden wordt, de secretaris-schatbewaarder ter goedkeuring aan de Commissie een economisch en statistisch verslag voorlegt, aangaande de samenstelling der belgische visschersvloot, de voortbrengst en den verkoop van zeevisch in het land, den toestand der binnenmarkten en der instellingen van vooruitzicht en van vakonderwijs ten behoeve der zeevisschers.

Het werk dat volgt heeft voor doel aan deze bepaling te voldoen. Er werden sedert 1914 geene andere methodische opgaven nopens den toestand der visscherijnijverheid in België uitgegeven. De bekomen uitslag werd niet zonder moeite verkregen. Men heeft moeten betrekkingen heraanknoopen, die sedert verscheidene jaren onderbroken waren, met besturen en instellingen die bijzonderlijk door den oorlog geleden hebben en wier personeel gedeeltelijk vernieuwd was, sedert de Commissie laatst beroep op hunne medewerking gedaan had. Onze pogingen hebben niet immer geslaagd en aldus kwam het dat er geene voldoende inlichtingen nopens den toestand der voorzienigheidskassen voor zeevisschers ingezameld werden. Die stof zal later hernomen worden.

Voor het overige, blijft het verslag in den omtrek van degene die het voorafgingen. Dewijl wij het aan het publiek mededeelen, houden wij eraan bijzonderlijk de HH. zeecommissa-

rissen van Oostende, Blankenberghe en Zeebrugge te bedanken, die met eene welwillendheid en eene stiptheid aan welke wij gaarne hulde brengen, de voornaamste opgaven geleverd hebben uit welke de volgende bladzijden samengesteld zijn.

Wij hebben gepast geoordeeld in deze verzameling de verslagen op te nemen van de vergaderingen die de Commissie voor Zeevisserij gehouden had, toen het verslag ter druk gelegd werd.

De Bestendige Deputatie van den Provincieraad van West-Vlaanderen.

Gezien de beslissing genomen door den Provincieraad van West-Vlaanderen, in zitting van 9 Juli 1912, houdende dat er eene Provinciale Commissie voor zeevisscherij tot stand zal gebracht worden, en aan ons college de zorg toevertrouwende deze Commissie samen te stellen en hare werking te regelen ;

Gezien hare beslissing van 4 October 1912, de samenstelling regelende der genoemde Commissie, alsook die van 21 Maart 1913, haar reglement van inwendige orde goedkeurende.

Gezien artikelen 65 en 106 der provinciewet ;

Aangezien het in het belang der Provincie en der belgische bevolking is dat de werkzaamheden der Commissie, die ten gevolge van den oorlog geschorst zijn, hernomen worden ;

Aangezien het anderzijds noodig is het reglement van inwendige orde der Commissie te wijzigen ;

BESLUIT :

Art. 1. — Het artikel 2 der gezegde verordening wordt gewijzigd als volgt :

« De Commissie is samengesteld uit den Gouverneur der Provincie en 15 leden.

« De leden worden door de Bestendige Deputatie gekozen voor een termijn van 4 jaar, onder de personen de provincie West-Vlaanderen bewonende, die het meest geschikt voorkomen om diensten te bewijzen in den zin door het artikel 9 bepaald.

« Hun mandaat mag vernieuwd worden. De vernieuwing geschiedt bij helft alle twee jaar. Deze der eerste reeks eindigen de eerste maal op 1 Januari 1922.

« De leden genoemd in vervanging van gestorven of ontslagnemende titularissen eindigen de mandaten hunner voorgangers. »

Art. 2. — De Commissie wordt als volgt samengesteld :
Voorzitter, de **gouverneur** van West-Vlaanderen.

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

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

A. Kervyn de Meerendré, lid der Bestendige Deputatie, te Brugge.

Alb. Liebaert, lid der Bestendige Deputatie, te Kortrijk.

Graaf A. Visart de Bocarmé, Burgemeester der stad Brugge, lid der Kamer van Volksvertegenwoordigers.

A. Hamman, lid der Kamer van Volksvertegenwoordiger, reeder te Oostende.

J. Delaey, Provinciaal raadslid, te Heyst-aan-Zee.

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

R. de Gheldere, burgemeester te Heyst-aan-Zee.

E. d'Arripe, burgemeester te De Panne.

E. Pype, aalmoezenier van het Zeewezen, bestuurder der vrije visschersschool en van het gesticht voor opzoekingen betrekkelijk de zeevisscherij, te Oostende.

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

J. Vierendeel, hoofdingenieur, bestuurder van den Provinciaal dienstdienst der werken, te Brugge.

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

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

Art. 3. — De mandaten van MM. Valcke, Liebaert, Hamman, Rybens, Pype, Delaey en Vierendeel eindigen de eerste maal op 1 Januari 1922.

Gedaan te Brugge den 18 Januari 1920. Tegenwoordig MM. Janssens de Bisthoven, gouverneur, Verhaeghe, Landas, Liebaert, Kervyn de Meerendré, Delaey en Valcke, leden. Verougstraete, griffier.

De griffier, De Voorzitter,
A. VEROUGSTRAETE. (s.) **JANSSENS de BISTHOVEN.**

VERSLAG

I. — De Visscherijondernemingen- en vaartuigen.

De belgische zeevisscherij is deerlijk gehavend en zeer verzwakt uit den oorlog te voorschijn gekomen. Het laatste verslag der Commissie is betrekkelijk tot 1913; het stelt het bestaan vast, op 31 December van dit jaar, van 294 zeevisscherij-ondernemingen met zeil, en van 7 ondernemingen met stoom. De optelling der ondernemingen, op 31 December 1919, duidt een merkeliijken achteruitgang aan, in economisch opzicht, der visscherij met zeil. Het aantal reederijen van gedekte zeilsloepen is op 221 gedaald. De ondernemingen van stoomsloepen waren ten getalle van 9.

De gemeente Coxyde heeft 5 ondernemingen verloren; De Panne 30; Nieupoort 17; Oostduinkerke 18; Oostende 18 ondernemingen. Daarentegen is er eene aanwinst van 2 te Blankenberghe, te Heyst van 10, te Zeebrugge van 4 ondernemingen. Zooals wij het hierna zullen doen opmerken, deze laatste vermeerderingen evenmin als die van het aantal stoomsloepen wijzen op eene wezenlijke uitbreiding der nijverheid; het zijn dus vooral groote reederijen die verdwenen zijn en die voor min gewichtige de plaats geruimd hebben.

De gezamenlijke ondernemingen, gesticht in den vorm eener handelsvennootschap, gingen niet achteruit zooals de persoonlijke reederijen. Op den 31 December 1919, bestonden er 6 gezamenlijke reederijen (tegen 4 in 1913), die 10 zeilbooten uitbaat-ten, en 5 gezamenlijke reederijen (tegen 5 in 1913) 15 stoomsloepen uitbatende. De economische gewichtigheid dezer ondernemingen heeft echter afgenomen, doordien zij slechts 10 zeilsloepen, tegen 11 in 1913, en 15 stoomsloepen, tegen 19 in 1913, in hun bezit hadden.

De verliezen die wij zooeven aangestipt hebben, komen nog duidelijker te voorschijn in de optelling der gedekte visscherij-vaartuigen. In 1913, bezat de vlaamsche kust 454 gedekte vaartuigen, met stoom of met zeil. Op het einde van 1919, bezat zij er slechts nog 285; het volledig verlies bedraagt dus 169 eenheden. Het aantal stoomsloepen is immers van 29 op 25 gezonken en dit der zeilsloepen van 425 op 260. Al de visscherijgemeenten hebben hun aandeel in die ramp. Blankenberghe heeft 35 eenheden verloren, Coxyde 5, De Panne 37, Heyst 18, Nieupoort 17, Oostduinkerke 13, Oostende 30 en Zeebrugge 10 eenheden.

Dit zijn de gevolgen van de wandaden door den vijand gepleegd op de vaartuigen gedurende de bezetting in de nationale havens gebleven, van de verliezen ondergaan of van de vervreemdingen door de eigenaars in het buitenland gedaan.

De vloot der oostendsche stoomsloepen is van 29 op 24 eenheden gevallen. Anderzijds, heeft een kleine stoomtreiler van 20 T. sedert den oorlog de stad Nieupoort als aanleghaven gekozen.

Wat de haven van Oostende betreft, zijn het de groote zeilsloepen die bijna al de opofferingen te verdragen hadden. Het getal vaartuigen van meer dan 25 T. is immers van 66 op 36 gevallen, terwijl die van min dan 25 T. ten getalle van 74 zijn, dit is een meer dan in 1913. Om deze evolutie nog beter te kenschetsen, stellen wij vast dat in 1904, de haven van Oostende nog 118 groote zeilersloepen bezat.

Een verschijnsel dat den tegenvoet uitmaakt van hetgene wij zooeven aangewezen hebben is merkbaar op het gebied van het kleinvisserijbedrijf. Het aantal visscherijondernemingen met opene of half gedekte booten was 176 in 1913 en deze ondernemingen waren in het bezit van 177 vaartuigen. In 1919, heeft men in deze reeks 273 ondernemingen in het bezit van 275 vaartuigen opgeteld. Al de visscherijgemeenten hebben hun aandeel in deze uitbreiding, die slechts door de huidige wisselvalligheden van het economisch leven uit te leggen valt. De reeders en de visschers die na den oorlog van hun arbeidstuig beroofd waren en die uit oorzaak van de duurtccrisis over de noodige middelen niet beschikten om hun vaartuig van voorheen te vervangen, hebben de voorkeur aan de minst kostelijke booten gegeven, namelijk aan de schuiten. Voorzeker, is hunne vruchtbaarheid geringer dan die van een zeeschip voor visscherij. Zij stellen niettemin de bezitters in staat

een in de huidige omstandigheden bijzonder winstgevend bedrijf voort te zetten.

Dat deze werkwijze versterkt werd niet alleen door de uitbreiding van het aantal schuiten, maarook en voornamelijk door die der aangewende menselijke krachten, volgt uit tabel III. Men kan er opmerken, dat het personeel aan boord der opene of halfgedekte vaartuigen aangewend, gestegen is van 186 in 1913 tot 515 in 1920, wat beteekent dat de meerderheid der schuiten thans met meer dan een man aan boord uitvaren. Overigens groeit in deze visscherij het aantal reeders die geen zeeman zijn ras aan, want 55 vaartuigen (tegen 20 in 1913) behooren toe aan personen die van de bemanningen geen deel uitmaken.

Op de 260 gedekte zeevaartuigen, waren er 97 of 38 t. h. uitsluitelijk met zeil, 147 of 56 t. h. waren voorzien van eene technische inhaalspil en 16 of 6 t. h. waren voorzien van een hulpmotor. Die toestand is betrekkelijk beter dan in 1913; in dit jaar immers waren de aangeduide verhoudingen wederzijds 48, 47 en 5 t. h., wat bewijst dat, spijs hare tegenslagen, onze kustvisscherij niet buiten den technischen vooruitgang gebleven is, die tijdens den oorlog in de voornaamste visschershavens van het buitenland te voorschijn gekomen is. De sloepen van Heyst, Oostende en Zeebrugge bezitten wederzijds 3, 8 en 4 booten met hulpmotor. Blankenberghe, die er voor den oorlog 8 had, bezit er thans maar een meer.

De visschers der Scheldeboorden, die wij in onze voorgaande studie begrepen hebben, alhoewel zij onder een wettig regiem gesteld zijn, dat verschillend is van hetgene dat voor hunne kameraden der kust bestaat, hebben niet min dan deze laatsten aan den oorlog hun tol betaald. Het aantal hunner vaartuigen is op 27 gedaald, van 75 dat het vóór den oorlog was. De kleine haven van Bouchaute onder andere bezit nog slechts 11 halfgedekte booten, met 29 manschappen.

De verliezen wier uitgestrektheid zoeven aangeteekend werd, wat de ondernemingen en de vaartuigen betreft, komen nog heviger in de statistiek der tonnenmaat te voorschijn.

Wat de gedekte zeilvaartuigen aangaat, was de volledige tonnenmaat in 1913 opgegeven 6351 28100 T.; zij was 3936 9100 op het einde van 1919; het verschil in min bedraagt

dus 2415 19/100 of 38 t. h. Dit bekrachtigt de reeds gemaakte bemerking dat het de voornaamste visscherijplaatsen zijn, waar de groote vaartuigen in gebruik zijn, die het meest geleden hebben. Het verlies van 30 groote oostendsche zeilsloepen komt duidelijk in de bovenaangehaalde getallen te voorschijn.

Dezelfde bestatiging volgt uit de berekening van de gemiddelde tonnenmaat per visscherijplaats. De havens van Oostende en Blankenberghe leveren eenen achteruitgang van 3 T. op, vergeleken met den toestand in 1913. Daarentegen, heeft De Panne den vooruitgang vermeerderd voorheen in dit opzicht vastgesteld; in deze gemeente, heeft de gemiddelde tonnenmaat sedert 1913 met 5 T. toegenomen, wat toelaat te besluiten dat de visschers van De Panne ofwel hunne sterkste booten bewaard hebben, ofwel gedeeltelijk hun materieel, sedert het begin van den oorlog, door middel van sterkere booten vervangen hebben.

Het is ten voordeele der vaartuigen van gemiddelde tonnenmaat, van 8 tot 20 T. dat de kentering geschiedt. Zij vertegenwoordigen thans immers 50 t. h. der vloot, tegen 39.5 t. h. zooals voorheen vastgesteld werd. Dit levert het bewijs dat onze kustvisscherij deel neemt aan de beweging die de voornaamste zeevarende natiën voert tot het gebruik van middelmatige vaartuigen, die als de gunstigste voor het invoeren der hulpmotorkracht aanzien worden. Deze bijzonderheden komen uit de volgende tabel te voorschijn.

AANLEGHAVENS.	Gemiddelde tonmaat 1913	Gemiddelde tonmaat 1919
Blankenberghe.	16.7	13.1
Coxyde	7.4	10.3
De Panne.	12.0	17.3
Heyst	8.5	9.6
Nieuipoort	14.9	14.2
Oostduinkerke	7.2	7.5
Oostende	21.2	17.9
Zeebrugge	9.0	9.7

De invloed die deze schommeling op de volledige samenstelling der vloot uitoefent blijkt uit de volgende opgaven.

INDEELING DER SLOEPEN	AANTAL SLOEPEN			
	1913	t. h.	1919	t. h.
min dan 5 ton	36	8.4	8	3
van 5 tot 8	111	26.1	60	23
— 8 — 10	49	11.5	38	15
— 10 — 15	74	17.5	61	23
— 15 — 20	45	10.5	31	12
— 20 — 30	30	7.1	13	5
— 30 — 40	77	18.2	49	19
— 40 — 50	1	0.2	»	»
— 50 — 60	»	»	»	»
— 60 — 70	»	»	»	»
— 70 — 80	2	0.5	»	»

In het opzicht der tonmaat, werd de visscherij met stoom min beproefd dan die met zeil. Het geheel verlies bedraagt 2251-1711: 540 T. of 24 t. h. Nochtans is de gemiddelde tonmaat gezakt van 77 T. op 71 T., wat eens te meer bewijst dat het de beste schepen zijn die de oorlog ons ontnomen heeft.

Tabel I

Indeeling der gedekte zeilsloepen ingevolge de

AANLEGHAVEN.	Aantal ondernemingen.	Aantal vaartuigen.	Totale tonnaal.	GETAL.											
				min dan 5 ton.			van 5 tot 8 ton.			van 8 tot 10 ton.			van 10 tot 15 ton.		
				Zeil alleen.	Met donkey.	Met hulpmotor.	Totaal.	Zeil alleen.	Met donkey.	Met hulpmotor.	Totaal.	Zeil alleen.	Met donkey.	Met hulpmotor.	Totaal.
Blaukenberghe.	18	25	329 17/100	"	"	1	1	6	"	"	6	3	"	1	4
Coxye (1).	3	3	31	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	1	2
De Panne (2).	50	50	869	4	"	4	4	2	"	2	1	2	"	3	12
Heyst.	41	40	478 6/100	1	"	1	22	4	"	26	7	1	"	8	5
Nieuipoort (3).	11	11	156	"	"	"	3	2	"	5	"	1	"	1	"
Oostduinkerke.	2	2	15	"	"	"	1	"	"	1	1	"	"	1	"
Oostendo (4).	89	110	1985	1	"	1	2	16	"	2	18	13	4	17	10
Zeebrugge.	8	10	97 86/100	"	"	"	2	"	"	2	1	1	1	3	2
Totaal 1919	221	260	3986 9/100	6	"	2	8	52	6	2	60	27	9	38	23
" 1918	294	425	6351 28/100	5	1	"	36	101	8	2	111	37	11	40	29
" 1912	298	422	6104 28/100	5	1	"	39	106	9	2	117	34	14	49	29

- (1) Een vaartuig is voorloopig afgetuigd.
 (2) Drie vaartuigen zijn voorloopig afgetuigd.
 (3) Twee vaartuigen zijn voorloopig afgetuigd.
 (4) Twaalf vaartuigen zijn voorloopig afgetuigd.

nettotonmaat en de bijgevoegde drijfkracht.

[illegible]

Tabel II. Indeeling der Oostendsche stoombischloepen, ingevolge de nettotonmaat. (1)

JAAR.	Aantal onder- nemingen.	Aantal vaartuigen.	Totale tonmaat.	VAARTUIGEN METENDE.						
				min dan 40 ton.	van 40 tot 50 ton.	van 50 tot 60 ton.	van 60 tot 70 ton.	van 70 tot 80 ton.	van 80 tot 90 ton.	van 90 tot 100 ton en meer.
1912	6	26	2039	"	3	3	4	6	5	5
1913	7	29	2250	"	3	3	6	6	5	6
1919	8	24	1711	"	2	4	9	2	3	4

(1) De haven van Nieuwpoort bezit een stoomsloop van 20 86 100 T. en waarvan de bemanning is aangesteld is uit: een stuurman-eigenaar, een mast, drie matrozen, een machinist en een stoker.

Tabel III.

Opene of halfgedekte visschersvaartuigen met aanduiding van het aantal opvarenden.

AANLEGHAVEN.	Aantal onder-nemingen.	Aantal vaartuigen.	AANTAL VAARRUGEN TOEBEHORENDE		AANTAL OPVARENDEN.
			aan een opvarende	aan een nietopvarende	
Blankenberghe . .	29	29	13	16	59
Coxyle	5	5	5	»	11
De Panne	48	48	38	10	84
Heyst.	8	8	7	1	32
Nieuipoort	16	16	15	1	18
Oostduinkerke . .	2	2	2	»	4
Oostende	158	160	134	26	280
Zeebrugge	7	7	6	1	27
Totaal 1919	275	275	220	55	515
» 1913	176	177	157	20 (1)	186
» 1912	172	176	156	20	176

(1) In dit getal zijn twee vaartuigen met hulpmotor begrepen.

Tabel IV. Samenstelling der visschersvloot ingevolge de drijfkracht.
(Gedekte hooten met stoom of zeil).

AANLEGHAVEN.	Aantal ondernemingen.	Aantal vaartuigen.	TOTALE TONMAAT.	Zeil alleen	Zeil en donkey	Zeil & hulpmotor	Stoom
Blankenberghe.	18	25	329 17/100	" 3	24	1	"
Coxyde	3	3	31	" 7	" 43	"	"
De Panne . . .	50	50	869	37	9	3	"
Heyst	41	49	473 6/100	3	8	"	" 1
Nieuipoort . . .	12	12	176 86/100	2	"	"	" 24
Oostduinkerke .	2	2	15	"	"	"	"
Oostende	8	24	4711	40	62	8	"
Oostende Zeil.	88	110	1965.	5	1	4	"
Zeebrugge . . .	8	10	97 86/100				
Totaal 1919	280	285	5667 95/100	97	147	16	25
" 1918	301	454	8607 23/100	206	198	21	29
" 1912	303	447	8143 72/100	212	193	16	26

Tabel V.

Indeeling der *gedekte platbodems* ingevolge de nettotonmaat.

AANLEGHAVEN	AANTAL VAARTUIGEN METENDE						Algemeen Totaal
	min dan 5 ton.	van 5 tot 8 ton.	van 8 tot 10 ton.	van 10 tot 15 ton.	van 15 tot 20 ton.	van 20 tot 25 ton.	
Heyst	1	31	7	5	2	1	47
Zeebrugge	.	1	1	.	.	.	2
Totaal 1919	1	32	8	5	2	1	49
„ 1913	6	43	6	4	2	.	61
„ 1912	6	44	7	5	5	.	64

Tabel VI.

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

AANLEGHAVEN.	Volledig		Volledig (personeel)		Aantal vaartuigen wier bemanning bevalt de stoomman inbegrepen.											
	aantal vaartuigen				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.
Rankenheghe	38	153	25	4	21	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Cuyde	8 (1)	49	4	1	2	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
De Panne	38 (2)	250	37	22	29	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Heys	57	227	10	39	7	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Nieuwpoort	26 (3)	55	12	2	4	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Oostdinkerke	4	15	2	2	2	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Oostende	24 (4)	952	146	50	84	16	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Zeebrugge	17	62	2	3	13	1	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Totaal 1919	559	1741	229	94	142	25	4	1	37	37	37	37	37	37	37	37
— 1918	691	2075	195	128	217	46	1	37	37	37	37	37	37	37	37	37
— 1912	629	2048	192	130	200	62	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37

(1) Waaronder 1 afgetuigd vaartuig.

(2) Waaronder 9 vaartuigen voorloopig afgetuigd.

(3) Waaronder eene stoomsloop; 9 zeilers zijn voorloopig afgetuigd.

(4) Waaronder 24 afgetuigde vaartuigen.

Tabel VII. Ondernemingen afhangende van eene handelsvennootschap.

AANLEGHAVEN	AANTAL ONDERNEMINGEN		AANTAL VAARTUIGEN	
	ZEIL	STOOM	ZEIL	STOOM
Blankenberghe	2	»	3	»
Coxyde	»	»	»	»
De Panne	»	»	»	»
Heyst	1	»	2	»
Nieuipoort	»	»	»	»
Oostduinkerke	»	»	»	»
Oostende	3	5	5	15
Zeebrugge	»	»	»	»
Totaal 1919	6	5	10	15
Totaal 1913	4	5	11	19

Tabel VIII. Belgische vaartuigen die in 1913 in de Westerschelde gevischt hebben, bij toepassing der artikelen 6-11 der overeenkomst van 's Gravenhage. (Verklaring van 27 Februari 1890).

AANLEGPLAATSEN	AANTAL VAARTUIGEN			GEZAMENLIJKE TONMAAT	AANTAL OPVARENDEN
	OPENE	HALF GEDEKTE	GEDEKTE		
Antwerpen . . .	•	3	•	28	8
Doel	•	•	•	•	•
Kieldrecht . . .	1	•	•	2	2
Rupelmonde . . .	•	•	•	•	•
Bouchaute . . .	•	11	•	98	29
Markekerke . . .	•	12	•	24	30
TOTAAL 1919.	1	26	•	152	69
• 1913.	9	86	•	451	168

II. — Het visscherijpersoneel.

De verwarring zoeven ten opzichte der vloot in het voorgaande hoofdstuk aangeduid komt, op eene niet min gewichtige wijze, in den toestand van het personeel te voorschijn.

Als men dezen laatste vergelijkt met den toestand in 1913 vastgesteld, in de verschillende nijverheidstakken, te weten: de visscherij met stoom, de kustvisscherij met gedekte zeilvaartuigen en de zeer kleine visscherij met opene of halfgedekte booten, bekomt men den volgende uitslag:

	1913	1919
	Gefal visschers	
Visscherij met stoom	321 of 15.4 t.h.	317 of 18.5 t.h.
Visscherij met zeil	gedekte vaartuigen 1570 " 75.6 "	899 " 51.5 "
	opene vaartuigen 186 " 9.0 "	515 " 30.0 "
	<u>2077</u>	<u>1731</u>

Daarenboven heeft men in 1919 slechts 69 visschers op de Scheldeboorden aangetroffen, tegen 168 in 1913.

Alhoewel zij in getal verminderd zijn, vereischen de stoomsloepen thans een grooter aantal matrozen dan in 1913 (144 tegen 93). Dit is ongetwijfeld het gevolg der wijzigingen die aan de samenstelling der bemanningen der stoomvaartuigen toegebracht werden, ten gevolge van de werkstakingen uitgebroken op het einde van 1919, en van de scheidsrechterlijke beslissing die ze op 4 November van hetzelfde jaar geëindigd heeft. Aldus heeft deze nijverheid haren betrekkelijken toestand ten opzichte van het personeel versterkt; zij gebruikt thans 18.5 t. h. der manschappen tegen 15.4 t. h. in 1913.

De verliezen in manschappen zijn bijzonder hoog in de visscherij met zeil; deze bezigt niet veel meer dan de helft der manschappen van 1913, 899 tegen 1570, of 51.5 t. h. van het totaal. Zooals wij het reeds aangestipt hebben, een gedeelte der visschers die de slachtoffers der omstandigheden geworden zijn, hebben ondersteuning in de visscherij met booten gezocht en gevonden. De zeevisschers die aan dezen laatsten nijverheidstak toebehooren maken thans 30 t. h. van het totaal uit.

In de zeevisscherij meer dan in elke andere nijverheid levert de vorming van het aankomend personeel een voornaam belang op. Wij hebben vooreen de moeilijkheden aangehaald

die deze vorming belemmeren en de middelen die aangewend werden om ze te overkomen, middelen onder dewelke men moet de examens aanstippen tot vaststelling van de bekwaamheid der scheepjongens en de leerbeurzen die de doelmatigheid ervan verzekeren. Dit stelsel werd nog niet terug in voege gebracht.

Zoo de visscherij—met zeil en de visscherij met stoom tezamen de leerscholen der zeevisschers zijn, stelt men vast dat de toestand erger dan ooit geworden is, ten gevolge van de langdurige onderbreking die dit leerlingschap gedurende den oorlog ondergaan heeft. Het aantal leerlingen is immers gedaald van 298 in 1913 op 126 in 1919, dit is van 15.8 t. h. op 10.4 t. h. De crisis van het leerlingschap komt in de verscheidene visscherijplaatsen met eene gelijke scherpste vooruit: te De Panne, waar de verhouding van 15 t. h. op 7.5 t. h. gevallen is, te Heyst waar zij gevallen is van 22.4 op 13.8 t. h., en ook te Oostende, waar zij nog slechts 9.1 t. h., tegen 15.7 t. h. in 1913 bedraagt. Indien eenige beweegreden pleit ten behoeve eener krachtdadige herneming van het beroeps onderwijs der visscherij en van de middelen tot aanmoediging van de voorbereiding van goede stuurlieden, dan is het degene die men in de vaststelling van het voorafgaande aantreft. De visscherij met stoom evenals die met zeil komt te kort in het opzicht van het besproken vraagstuk. Het aantal scheepjongens die op hare sloepen varen is gevallen van 42 op 24.

Aanlegplaats	1912			1913			1919		
	Gezamenlijk personeel	Aantal sloepjongens	t. h.	Gezamenlijk personeel	Aantal sloepjongens	t. h.	Gezamenlijk personeel	Aantal sloepjongens	t. h.
Blankenberghe	203	28	14.3	206	25	12.1	88	17	17.
Coxyde	89	9	23.3	29	5	17.2	8	2	25.
De Panne	362	49	13.5	312	47	15.0	172	13	7.5
Heyst	249	56	22.5	263	60	22.4	185	27	13.3
Nieuipoort	101	14	13.9	116	13	11.2	28	1	8.8
Oostduinkerke	50	11	22.7	51	9	19.6	6	»	»
Oostende	832	128	15.1	845	133	15.7	689	61	9.1
Zeebrugge	38	5	19.7	69	6	8.0	39	5	13.0
	1874	209	11.1	1891	298	15.8	1216	126	10.4

Tabel X.

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

AANLEGHAVEN	STUURLIJEDEN		Maats	Matrozen	Jongens min dan 18 jaar	Machien- personeel	Totaal
	Eigenaars	Niet- eigenaars					
Blankenberghe . . .	4	21	"	57	17	"	99
Coxvde . . .	1	1	"	3	3	"	8
De Panne . . .	23	18	"	112	13	"	172
Heyst . . .	24	25	"	119	27	"	195
Nieuport . . .	7	2	"	18	1	"	28
Oostduinkerke . . .	1	1	"	4	"	"	6
Oostende } stoom	"	24	24	144	24	96	312
Oostende } zeil	48	50	"	217	37	"	352
Zeebrugge . . .	3	7	"	24	5	"	39
Totaal 1919 . . .	117	149	24	698	127	96	1211
• 1918 . . .	204	241	31	989	298	128	1891
• 1912 . . .	224	224	32	1013	299	82	1874

Indeeling van het personeel der stoomsloepen te Oostende

JAAR				GETAL OPVARENDEN DER											
	Aantal ondermeesters	Aantal vaartuigen	Volledig personeel	min dan 40 ton				van 40 tot 50 ton				van 50 tot 60 ton			
				Schipperen		maat- machienpersoneel	matrozen	Schipperen	maat- machienpersoneel	matrozen	Schipperen	maat- machienpersoneel	matrozen	Schipperen	maat- machienpersoneel
				eigenaars	niet-eigenaars			eigenaars	niet-eigenaars		eigenaars	niet-eigenaars		eigenaars	niet-eigenaars
1912	8 26	252	—	—	—	—	—	—	9	3	8 13	3	—	3	9 10 12
1919	7 20	321	—	—	—	—	—	—	9	3	9 12	4	—	3	3 9 13 (1)
1919	9 25	317 (2)	1	—	1	3	3	—	2	2	8 12 (2) (3)	2	—	4	16 4 24 (2) (3)

(1) Een telegraphist voor draadloze telegraphie erin begrepen.

(2) Een trimmer per vaartuig erin begrepen.

(3) Een kok en een lichtmatroos erin begrepen.

En alsof elk middel van ontwikkeling haar moest ontbreken, ziet de visscherij met zeil eene daadzaak aangroeien op welke de aandacht reeds gevestigd werd, te weten eenen betreurlijken omkeer in den toestand der reeders-stuurlieden. In 1912, bestonden er 224 reederijen onder het bevel van den eigenaar en een zelfde getal stuurlieden niet-eigenaars. In 1913, waren hunne wederzijdsche getallen 204 en 241. De stuurlieden-reeders vertegenwoordigden 46 t. h. van het totaal. In 1919, is hunne positie nog verzwakt. Zij zijn nog slechts 44 t. h. van hetzelfde totaal. Het is duidelijk dat de economische toestand die de toetreding tot den eigendom van een visschersvaartuig min en min gemakkelijk maakt, hier zijn invloed doet gelden.

III. — De voortbrengst der zeevisscherij.

Ons onderzoek nopens deze stof zal zeer kort zijn. Zooals wij het reeds in 1913 verklaarden, ontbreken de bestanddeelen eener studie der verschijnselen met betrekking tot de voortbrengst der visscherij in ons land geheel en al. De statistiek van den verkoop in de kustmijnen stelt zelfs niet meer in staat de opbrengst der sloepen per visscherijplaats na te gaan, evenmin als die der seizoenvisscherijen die de visschers gedurende een deel des winters uitoefenen. Onze statistiek levert enkel een fiscaal belang op; haar nut beperkt zich tot het dienen als grondslag voor het heffen van het mijnrecht.

Dergelijke toestand bestaat slechts in België. In al de kustlanden der Noordzee, wordt de statistiek der visscherij opge maakt met het oog op de handelsinlichtingen die zij moet bevatten en in het opzicht der studie van de verschijnselen die de natuurswetenschappen aanbelangen. Zij bevat dus stipte opgaven nopens de prijzen, de vischsor ten, de hoeveelheden en de herkomst van de visch die voor het verbruik geleverd wordt.

De uitwerking dezer opgaven moet geen inbreuk op de handelsgebruiken en op de bestuursvereischten maken. Het is eene kwestie van inrichting; in ons land, zou zij kunnen door de plaatselijke overheid onderzocht worden, wat de politieverordening aangaat, die eene wijze van tekoopstelling moet opleggen, die in staat stelle de hoeveelheden, de soorten

en de herkomst der visch vast te stellen. Anderszijds, een middenbestuur, als vertegenwoordiger van het algemeen belang, zou de geringe kosten moeten afdragen, die de geschriften zouden veroorzaken van hem die met de samenvatting der opgaven in elke visscherijplaats zou gelast zijn.

Door een brief van 11 Juli 1914, heeft de heer Minister van het Zeewezen naar de meening der Commissie betrekkelijk de inrichting eener statistiek der visscherij gevraagd. De omstandigheden hebben helet dat dit vraagstuk ter studie gelegd werd. Het is te wenschen dat zij kunne op de dagorde eener aanstaande vergadering gebracht worden.

In afwachting zullen wij ons bij de vaststelling bepalen dat de volledige opbrengst, zooals zij in 1919 in de kustmijnen vastgesteld werd, 12.410.193.65 fr. bedraagt. Deze som is noch de volledige opbrengst, daar talrijke belgische sloepen slechts laat in het jaar de nationale havens vervoegd hebben, noch eene basis van vergelijking met de opbrengst van voorgaande jaren, daar de economische veranderingen de voorgaandelijk vastgestelde grondslagen van alle beteekenis beroofd hebben.

Het zijn de visscherij op verse visch, die op garnalen met het kornet en die op sprut met het stroopnet, die al de werkzaamheid der visschers in beslag genomen hebben. De grootvisscherij op haring wier geringe aanvang met twee vaartuigen in 1913 aangestipt werd, werd eens te meer door de gebeurtenissen tegengewerkt; zelfs de kleinvischerij op haring met drijfnetten heeft opgehouden te bestaan.

Tabel XII.

De voortbrengst der stoomvisscherij te Oostende (1905-1919)

J A A R	Aantal stoomsloepen op 31 D��cember	Volledige nettotonmaat	Gezamenlijke voortbrengst	Gemiddelde nettotonmaat	Voortbrengst per ton
			fr.		fr.
1905	23	1626	2,305,181.10	71	1417.70
1906	23	1606	2,477,131.90	70	1542.80
1907	23	1721	2,577,597.60	75	1497.70
1908	26	1977	2,661,119.40	76	1347.00
1909	24	1827	2,539,516.30	76	1390.00
1910	26	1992	2,582,868.10	76	1493.00
1911	26	2008	2,954,267.80	77	1471.00
1912	26	2039	3,230,049.00	78	1584.00
1913	29	2256	3,555,147.90	77	1576.80
1919	24	1711	4,027,723.40	71	2348.17

Tabel XIII.

De voortbrengst der *belgische zeilsloepen* ingevolge den verkoop in de mijnen van Oostende, Blankenberghe en Nieuipoort (1905-1919).

JAAR	Oostende	Blankenberghe	Nieuipoort	Totaal
	fr.	fr.	fr.	fr.
1905	1,987,557.10	260,471.20	*	2,248,028.30
1906	1,937,469.13	257,590.40	*	2,195,059.53
1907	2,170,968.41	247,608.00	*	2,418,576.41
1908	1,876,243.02	262,155.20	*	2,268,204.12
1909	1,908,759.97	275,289.60	159,805.60	2,392,548.37
1910	1,773,957.06	335,162.85	208,498.80	2,302,119.71
1911	1,735,142.49	295,431.90	192,999.80	2,257,298.79
1912	1,531,597.00	352,539.00	246,089.30	2,130,226.00
1913	1,491,085.48	456,110.45	251,741.80	2,201,937.73
1919	6,906,696.65	1,475,773.60	*	8,382,470.25

Tabel XIV.

De voortbrengst der *belgische visschersvloot* ingevolge den verkoop
in de kustmijnen (1905-1919)

JAAR	Stoomsloepen	Zeilsloepen	Totaal
fr.	fr.	fr.	fr.
1905	2,305.181.10	2,248.028.30	4,553.209.40
1906	2,477.731.90	2,195.059.53	4,671.791.43
1907	2,577.597.60	2,418.576.41	4,996.174.01
1908	2,661.119.40	2,288.204.12	4,949.323.52
1909	2,539.516.30	2,392.548.37	4,932.064.67
1910	2,582.868.10	2,302.119.71	4,884.987.81
1911	2,954.267.80	2,257.298.79	5,211.566.59
1912	3,230.049.00	2,130.266.49	5,360.315.49
1913	3,555.147.90	2,201.937.73	5,757.085.63
1919	4,027.723.40	8,382.470.25	12,410.193.65

Tabel XV. De verkoop in de vischmijn te Oostende in 1919.

MAANDEN	BELGISCHE VAARTUIGEN		Kleine Visch	TOTAAL	AANTAL REIZEN (1)
	ZEILSLOEPEN	STOOMSLOEPEN			
Januari	551.790 75	» »	» »	551.790 75	771
Februari	232.792 80	121.510 20	250 »	354.553 »	281
Maart	423.711 10	427 021 40	470 »	851.202 50	748
April	645.830 90	331.391 30	1.415 »	978.637 20	1.195
Mei	626.860 70	210.914 10	3.275 »	841.049 80	1.510
Juni	464.575 »	247.319 60	2.680 »	714.574 60	563
Juli	495.652 30	454.976 50	3.620 »	954.248 80	807
Augustus	445.611 30	384.084 60	4.120 »	833.815 90	910
September	687.443 90	191.822 10	3.615 »	882.881 »	1.280
October	845.139 50	57.133 40	4.225 »	906.497 90	1.068
November	697 226 40	488.609 90	5.120 »	1.190.956 30	443
December	780.062 »	1.112.940 30	5.440 »	1.908.442 30	560
Totaal 1919	6.906.696 65	4.027.723 40	34.230 »	10.968.650 05	10.137
» 1918	1.692.208 61	3 555.147 90	40.115 »	6.659.565 81	2.925
» 1912	1.696.540 89	3.230.049 »	39.649 »	6.010.369 19	3.201

In deze getallen zijn de schepen van andere havens der kust dan Oostende niet begrepen.

IV. — De Handel in Zeevisch.

tabellen betreffende den vischhandel moeten uitgelegd worden rekening houdende met de volgende bemerkingen.

De herneming van dezen handel werd grootelijks belemmerd door de moeilijkheden van vervoer die de verzenders noodzakelijk ondervonden hebben, gedurende het tijdperk van herstelling van de belgische spoorbanen, door de verwoestingen die de bezetter in zekere verkoopinstellingen van het binnenland teweeg gebracht had en door de traagheid met welke de belgische sloepen hunne havens na de verlossing van het land vervoegd hebben.

De oostendsche vischmijn heeft de gewichtigheid niet hernomen die zij voor den oorlog als loshaven van vreemde visschersvaartuigen verworven had. In 1913, hadden deze vaartuigen, meest engelsche stoomtreilers onder deensche vlag varende, te Oostende voor 1.372.094.30 fr. zeevisch verkocht. In 1919, heeft geen enkel schip onder vreemde vlag te Oostende gelost.

Zoo, in algemeenen regel, de vischmijnen van het binnenland, vóór of gedurende het jaar 1919, in moeilijke omstandigheden geopend werden, is het toch van belang te doen opmerken dat zij overal waar het mogelijk was hunne bedrijvigheid hernomen hebben. In verscheidene plaatsen, dringt de overheid aan op de schaarschte of de ontoereikendheid, der vischaanvoeren. Dit is het geval onder andere met Bergen, Kortrijk en Doornijk, waar de pogingen door het gemeentebestuur aangewend, zoo langs onze kust als in het buitenland, om meer regelmatige verzendingen naar de gemeentemijn te bekomen, te vergeefs gedaan werden.

De voornaamste binnenlandsche markten, te weten Brussel, Antwerpen, Gent, Leuven, Mechelen hebben spijs alles, in 1919 de verkoopsommen van 1913 overtroffen; maar de uitgestrektheid der handelsverrichtingen is er voor niets in. De prijsstijging alleen heeft de wijzigingen teweeg gebracht. De binnenlandsche vischmijnen hebben eenen totalen verkoop van 13.588.084.25 fr. verwezenlijkt, tegen 6.028.160.00 fr. in 1913, dit zonder rekening te houden met den afzet in de private hallen van Luik, afzet die grootendeels van belgische herkomst is en geschat op 300.000 kil.

De inrichting der mijnen werd weinig of niet gewijzigd. De statistieken in deze gestichten opgemaakt leveren slechts een bestuurlijke waarde op; zij hebben geen hoegenaamd nut

in handels- of wetenschappelijk opzicht. De verkoop per gewicht, die dank zij de rechtstreeksche regiën door de gemeentebesturen voor den verkoop van hollandsche visch, gedurende de bezetting, vooruitgang gemaakt had, schijnt nergens algemeen geworden te zijn.

Doen wij echter opmerken dat de nieuwe verordening op den openbaren verkoop in de eetwarenhallen (voormalige vischmijn) te Gent, aangenomen door den gemeenteraad in zittingen van 16 Juni 1919 en 23 Januari 1920, bepaalt dat de afroeper aan de koopers het ruw gewicht bekend maakt van het lot dat te koop gesteld wordt, en dat de loten gevormd zijn per soort, in de volgorde door het reglement vastgesteld. Van daar tot de uitwerking van eene beredeneerde statistiek blijft er slechts nog een stap te doen over.

Te Gent, werd het mijnrecht van 5 op 6 t. h. gebracht. Geene andere wijzigingen van mijnrechten werden te onzer kennis gebracht.

Het Spoorwegbeheer heeft voor het besproken jaar de gewone inlichtingen niet kunnen verschaffen, aangaande de hoeveelheid zeevisch in 1913 per spoorweg verzonden, uit de kuststaties naar de verbruikcentrums van het binnen- en het buitenland. Bevelen werden gegeven opdat voortaan de opgave dien zendingen regelmatig opgemaakt worde.

Het volledig gewicht der verzendingen van zeevisch uit Oostende, beloopt 6919 tonnen (tegen 21218 in 1913), uit Blankenberghe 600 tonnen (tegen 447 in 1913).

Tabel XVI

De vischverkoop in de voornaamste

JAAR	Antwerpen	Bergen	Brugge	Brussel	Dendermonde	Gent	Geeraertsbergen
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1905	1,597.691.00	90.361.50	5.293.00	2.183.989.00	41.699.00	684.111.00	"
1906	1,635.900.00	89.322.50	1.885.00	2,119.429.00	43.995.00	643.517.00	1.467.00
1907	1,865.100.00	102.176.50	530.00	2.302.934.00	43.651.00	689.855.00	1.179.00
1908	1,804.282.00	94.601.50	818.00	2.030.959.00	45.689.00	662.825.00	832.00
1909	1,804.082.00	87.277.00	2.164.00	2,013.219.00	44.648.00	656.538.00	1.082.00
1910	1,858.061.00	83.695.00	1.579.00	2,181.054.00	43.820.00	661.282.00	910.00
1911	1,937.883.00	90.777.75	597.00	2.222.530.00	50.252.00	701.337.00	1.124.00
1912	2,124.757.00	90.781.00	695.00	2,438.866.00	51.749.00	751.737.00	772.00
1913	2,154.443.00	84.168.00	412.00	2,333.389.00	54.799.00	778.562.00	500.00
1914	4,887.710.30	18.552.00	27.10	6,717.113.75	63.037.00	1,016.359.00	"

gemeentemijnen van België (1905-1919)

Leuven	Lier	Lokeren	Mechelen	St Nikolaas	Yper	Doornijk	Totaal
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
220.070 00	21.780 00	24.691 00	181.836 00	29.629 00	19.152 00	"	"
221.470 00	26.190 00	22.488 00	190.433 00	24.417 00	16.279 00	"	"
227.550 00	25.718 00	26.541 00	211.673 00	22.359 00	18.305 00	"	"
231.378 00	28.999 00	25.686 00	204.751 00	19.241 00	16.194 00	"	"
233.780 00	28.680 00	28.215 00	196.075 00	21.119 00	15.571 00	"	"
241.708 00	28.809 00	25.015 00	195.283 00	21.573 00	17.037 00	41.814 00	"
249.030 00	31.089 00	26.412 00	222.696 00	23.942 00	17.280 00	47.075 00	"
251.811 00	39.581 00	28.990 00	235.860 00	2.892 00	19.663 00	46.155 00	"
251.008 00	29.398 00	30.678 00	250.905 00	18.318 00	16.518 00	42.162 00	6.128.160 00
250.515 80	24.843 40	36.247 00	298.339 60	39.086 30	"	253 00	12.838.084 25

Tabel XVII.

De verzending van visch naar de
(Pakken, manden

PLAATS VAN VERZENDING	1905	1906	1907
Oostende	43.140	40.036	39.319
Blankenberghe.	3.886	2.739	1.956
Heyst			
Nederland	50.562	52.105	62.526
Engeland.	4.806	6.361	6.824
Duitschland.	9.342	8.470	9.820
	37 wagons		
Frankrijk	1.268	2.348	25.02
Noorwegen	71	81	7
Canada	158	152	44
Luxemburg	—	—	—
Spagne	—	—	—
Binnenland	—	—	—
Opbrengst van den verkoop aller verzending fr.	2.183.989	2.119.429	2.302.934

vischmijn te Brussel (1905-1919).
en (tonnen)

1908	1909	1910	1911	1912	1913	1919
33.189	33.277	33.736	34.441	26.836	21.194	25.429
2.013	2.657	2.176	1.223	1.380	789	63
60.770	55.182	66.847	70.965	81.480	79.464	72.764
7.212	7.552	7.658	7.209	6.912	4.824	391
9.275	9.105	7.507	6.745	6.383	9.826	—
2.698	3.870	4.100	4.003	4.569	2.675	726
294	551	626	855	860	1.101	1.097
69	135	99	11	37	21	22
238	226	64	50	26	89	•
—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	3.744
2.030.959	2.013.219	2.181.054	2.222.530	2.438.166	2.333.389	6.717.113.75

Tabel XVIII.

Opgave der voornaamste vischsoorten

SOORTEN	1906		1909		1910	
	Getal manden, kisten en tonnen	Ophrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Ophrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Ophrengst
Oesters (tonnen) . .	42	fr. 284	19	fr. 172	30	fr. 232
Kreeften en stekel- krabben	1.140 (61.085 stukks)	152.462	1.213 (65.353 stukks)	168.366	1.439 (86.260 stukks)	179.711
Zalm	498 (2.540 stukks)	49.090	565 (3.031 stukks)	54.335	475 (2.654 stukks)	44.028
Tongen	11.247	212.669	11.627	209.951	15.776	246.556
Grieten	865	25.773	538	16.875	625	24.533
Kabeljauw	8.909 (180.424 stukks)	267.684	9.351 (153.407 stukks)	278.024	9.866 (164.895 stukks)	330.520
Terbut	218 (1.240 stukks)	14.394	226 (1.317 stukks)	18.244	243 (1.282 stukks)	15.985
Steur	112 (116 stukks)	15.620	145 (147 stukks)	17.553	191 (196 stukks)	28.262
Heilbut	1.436 (11.923 stukks)	126.879	1.076 (7.746 stukks)	108.133	1.165 (7.392 stukks)	135.731
Pladijs	14.753	164.593	15.127	164.127	16.070	178.285
Roggen en vleten . .	23.418	438.030	22.072	414.264	21.264	407.556
Schorsvisch	17.599	247.065	14.459	219.740	12.747	204.707
Makoreel	1.982	33.485	2.146	31.467	2.686	38.380
Riviervisch	172	2.888	170	2.656	117	2.074
Andere soorten . . .	34.042	286.292	34.012	309.311	39.859	349.494

verkocht in de vischmijn te Brussel (1908-1919).

1911		1912		1913		1919	
Getal manden, kisten en tonnen	Ophrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Ophrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Ophrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Ophrengst
	fr.		fr.		fr.		fr.
54	494	80	701	182	1.075.25	210	5.502.50
1.432 (79.512 stukks)	158.772	1.574 (88.730 stukks)	197.484	1.337 (69.803 stukks)	161.696.75	428 (19.181 stukks)	105.965.25
530 (2.527 stukks)	44.057	429 (2.469 stukks)	39.941	551 (2.892 stukks)	59.942.25	105 (790 stukks)	51.760
17.120	283.955	15.333	222.227	14.057	182.680.75	10.203	487.615.50
1.050	32.431	1.174	34.280	1.837	53.540.25	1.101	112.070.75
10.221 (175.878 stukks)	350.158	12.612 (185.128 stukks)	396.640	13.700 (175.565 stukks)	429.155.75	9.159 (99.585 stukks)	951.769.25
410 (2.110 stukks)	25.358	662 (3.731 stukks)	46.347	488 (2.783 stukks)	32.261.25	1.501 (12.274 stukks)	246.870
182 (765 stukks)	21.374	162 (871 stukks)	24.165	194 (1387 stuk.)	26.596.00	63 (330 stukks)	22.672
208 (8.283 stukks)	122.305	765 (7.288 stukks)	137.172	704 (5.476 stukks)	121.923.50	181 (945 stukks)	35.729.75
19.359	204.404	15.804	171.504	13.868	159.235.25	15.868	1.118.859
23.240	420.373	27.640	409.082	27.608	491.720.00	12.248	687.152
10.927	201.410	18.483	238.498	9.601	186.704.50	20.790	1.242.654.50
2.589	37.650	9.127	40.797	2.078	33.123.75	715	57.626
103	1.619	72	1.658	72	1.292.75	975	45.986
37.465	368.167	36.004	388.359	33.761	389.441.00	31.206	1.344.672.25

Tabel XIX.

Staat van den verkoop van visch in de Antwerpsche vischmijn (1908-1919).

JAAR	Riviervisch	Oostendsche visscherij	Buitenlandsche visscherij	Algemeen totaal
1908	141.235,90	245.326,69	1.417.619,90	1.804.282,40
1909	152.655,60	243.435,90	1.408.190,50	1.804.082,00
1910	152.015,50	248.056,50	1.437.979,40	1.858.061,40
1911	95.339,00	251.175,00	1.591.369,00	1.937.883,00
1912	121.844,60	264.803,50	1.738.109,50	2.124.757,60
1913	193.481,20	191.555,00	1.669.406,90	2.154.443,00
1914	208.147,40	170.107,90	1.165.162,50	1.543.417,80
1915	100.761,10	"	718.461,30	819.222,40
1916	144.812,70	"	744.261,30	889.074,00
1919	188.282,50	140.823,00	4.558.604,80	4.887.710,30

V. — Het vakonderwijs der zeevisscherij.

A. — Het koninklijk werk van den Ibis.

Gedurende den oorlog, heeft het Werk der weezen van zee-lieden onder hare bescherming de scheepsjongens bewaard, die zonder familiebetrekkingen waren of die in de onmogelijkheid verkeerden naar huis te gaan. De school van kweekelingen voor de visscherij heeft een onderkomen te Milfordhaven in Engeland gezocht, waar dank zij de schuilplaats aan de bel-gische stoomsloepen verleend, zij best in staat was het onder-wijs voort te zetten tot hetwelk zij hare beschermelingen he-steemde.

Aldus werden 32 scheepsjongens, dadelijk na hunne aan-komst, ondergebracht aan boord van het bijship Ibis III als ligschip ingericht.

De scheepsjongens oud genoeg om te varen werden opvol-genlijk door de zorg van den beheerraad op de belgische stoomsloepen ingescheept, zonder van het Werk afgescheiden te zijn; dit laatste nam zorg voor hunne belangen en gaf hun een onderdak tijdens de rustpoozen in de haven.

Op het einde van 1917, werden eenige kinderen uit De Panne in het Werk opgenomen, om de leemten aan te vullen, die de opvolgenlijke inscheping in de visscherij teweeg gebracht hadden.

Dadelijk na den wapenstilstand, werden schikkingen geno-men om het ligschip, te Oostende gelaten en door de vijande-lijke legers geheel en al onbruikbaar gemaakt, te herstellen.

In afwachting heeft de Beheerraad, bijzonder om het wel-zijn der kweekelingen bekommerd, schikkingen genomen om een gebouw te Slykens voor de herinrichting van het werk vaardig te maken. Den 19 Juli 1919, zijn de kweekelingen te Oostende teruggekeerd om zich in deze nieuwe gebouwen te vestigen.

De voormalige scheepsjongens hebben oorlof ontvangen om naar hunne familie terug te keeren en den 1 September heeft de Beheerraad de 20 eerste kweekelingen aangenomen. Het getal van 32 scheepsjongens werd allengskens bereikt.

Sedert den 1en September, is het personeel van vóór den oorlog terug aan het gesticht gehecht en wordt een voorloo-pig programma gevolgd, derwijze dat de nieuwe kweekelingen trapsgewijze in het bedrijf van zeevisscher ingewijd worden; onder hen werden eenige oorlogsweezen genomen.

Op 31 December, was de uitslag der eerste driemaandelijke onderzoeken zeer bevredigend.

B. — De visschersscholen.

a) De vrije visschersschool te Oostende.

Ons tweede jaarverslag (bl. 53) bevat eene nota nopens de inrichting die geplaatst is onder het bestuur van den E. H. Pype, aalmoezenier van het Zeewezen te Oostende. Deze school werd noch tijdens noch na den oorlog gewijzigd.

De voorbereidende klas werd in 1919 door 48 leerlingen bezocht; de hoogere klas door 43 leerlingen.

De bestuurder deed opmerken dat de geleerdheid der kinderen uit het buitenland teruggekeerd over het algemeen verachterd is.

Begrooting van het gesticht voor 1919-1920.

Bestuurlijke Commissie	6057
Toelage der Provincie	879
Toelage van den Staat	4624
	11560

Het gesticht voor opzoekingen aangaande de zeevisscherij bleef aan de vrije visschersschool van Oostende gehecht.

In 1919, hadden de opzoekingen in deze instelling voornamelijk voor doel het inleggen van garnalen, zonder toevoeging van antiseptische middelen. Zij hadden den gewenschten uitslag en, leidden tot de nijverheidsmatige aanwending der methode. Een fabriek van ingelegde garnalen begon te Oostende te arbeiden.

Het gesticht onderzoekt thans de middelen om den afval dezer fabricatie te benuttigen.

De begrooting voor 1919-1920 voorziet de volgende ontvangsten :

Bijzondere inschrijvingen	11460
Toelage der Provincie	600
Staatstoelage	8640

fr. 20100

b) De gemeentelijke visschersschool van Oostende.

Het onderwijs in deze school onderging geene voorname wijzigingen. Het gesticht staat onder het bestuur van den heer L. Boehme, bijgestaan door twee onderwijzers, van een zeilmaker en een handwerker.

De school telde, op het begin van het schooljaar 1918-1919, vijf leerlingen en op het einde elf leerlingen min dan 18 jaar oud.

De schoollokalen werden door de duitsche troepen van het begin tot het einde der bezetting opgevorderd. Het onderricht werd geschorst tot in het begin van 1915, toen het met 18 leerlingen in een toevallig lokaal hernomen werd. In den loop van den oorlog viel dit getal op 6. Het meerendeel der visschersfamilies hadden immers de stad verlaten en de ingeschreven leerlingen verlieten allengskens de school om te gaan arbeiden; de nieuwe inschrijvingen waren buitengewoon zeldzaam.

De gevaren aan welke de kinderen en de leerjars, ten gevolge van de krijgsverrichtingen bloot gesteld waren, hebben overigens menigvuldige onderbrekingen der leergangen voor gevolg gehad.

Het meerendeel der visscherskinders hebben den duur van den oorlog in het buitenland doorgebracht. Eenigen hebben geene school bijgewoond; anderen hebben eene school gevolgd waar het onderricht niet in hunne taal gegeven werd. In algemeenen regel, was hunne verstandelijke ontwikkeling er zoodanig door beïnvloed, dat het grootste getal niet bekwaam geacht werden, in weerwil van hunnen ouderdom, de leergangen eener visschersschool te volgen. De school zal slechts allengskens hare voormalige bevolking terugwinnen. Deze was 41 leerlingen in 1912-1913.

Schoolbegroting voor 1919.

Overschot van het voorlaatste jaar	5218.32
Stadstusschenkomst	1885.68
Staatstusschenkomst	1256.—
	fr. 8360.—

c) Vrije visschersschool van Coxide.

Deze school sloot hare werkzaamheid in 1916. Het schoolmaterieel is gedurende den oorlog geheel en al verdwenen; de leergangen zullen hernomen worden zoodra het zal kunnen vervangen worden.

d) Vrije visschersschool van Blankenberghe.

Het gesticht wordt bestuurd door den heer Aug. Le Roux, bijgestaan door twee leeraars.

De hoogere afdeeling der school bestemd voor de gemonsterde leerlingen heeft opgehouden te bestaan in 1915; de leerlingen waren gevlucht voor den Duitschen inval of voor den gedwongen arbeid opgevorderd.

De lagere afdeeling uitsluitelijk gevolgd door niet gemonsterde kinderen was slechts korten tijd geschorst. Zij werd regelmatig sedert 1915 door een twintigtal leerlingen gevolgd. De theoretische leergangen worden gegeven den Woensdag en den Vrijdag van elke week, van 10 $\frac{1}{4}$ ure tot 11 $\frac{1}{2}$ uren.

De herinrichting der hoogere afdeeling, die tot voornaamste doel heeft de voorbereiding der scheepsjongens tot de examens voor de toekenning der beurzen, wordt bemoeilijkt door het feit dat de visschers van Blankenberghe de gewoonte verloren hebben hunne haven den Zaterdag van elke week op te zoeken en den Maandag of den Dinsdag daarna terug in zee te steken. Het was in dezen tusschentijd dat de leergangen in de school gegeven werden. De onregelmatigheid der terugkomst maakt thans de leergangen in deze sectie onmogelijk.

De begroting der school voor 1920 werd als volgt vastgesteld:

Tusschenkomst der Gemeente	600
Tusschenkomst der Provincie	250
Tusschenkomst van den Staat	200
Tusschenkomst der Besturende Commissie	450
	fr 1500

e) Vrije visschersschool van Heyst-aan-Zee.

De school staat onder het beheer van den heer Masschelein, die bijgestaan is van een leeraar der theorie en van twee leeraars van praktische kennis.

Zij is gedurende den oorlog, sedert 1915, zoo regelmatig als de omstandigheden het toelieten voortgezet geweest, ingevolge het programma in ons eerste verslag aangeduid. Van 25 tot 30 leerlingen gemiddeld volgden de leergangen. Het schoolmateriaal, behalve enkele voorwerpen, kon bewaard worden.

Vijftien niet gemonsterde leerlingen zijn thans in de eerste afdeeling ingeschreven; vijf en veertig scheepsjongens, waarvan drie meer dan 18 jaar oud, zijn in de twee afdeelingen

der school verdeeld. Deze bevolking is de talrijkste die de school gekend heeft.

Nochtans stelt het bestuur vast dat de schorsing der examens voor de toekenning der leerbeurzen en die van de uitbetaling der premien voor de scheepsjongens zeer schadelijk is voor de regelmatigheid van het schoolgaan en voor de aanwerving der leerlingen.

De begrooting voor 1919-1920 voorziet:

Toelage der Gemeente	fr. 300
Toelage der Bestendige Commissie	fr. 627
Toelage der Provincie	fr. 1000
Toelage van den Staat	fr. 2418
	fr. 5955

f) De vrije visschersschool van Oostduinkerke.

De leergangen der inrichting zijn toevertrouwd aan den heer G. Chieux, dd. bestuurder.

De school werd gedwongen geschorst gedurende de vijandelikheden. Het lokaal, de meubelen en het schoolgerief werden volstandig vernietigd gedurende den oorlog. De zeevisschers die de gemeente Oostduinkerke bewoonden waren uiteengedreven.

De leergangen konden noch in 1918-1918 noch in 1919-1920 hernomen worden. Zij zullen regelmatig herbeginnen den 1en October 1920, ingevolge het programma voor de examens van scheepsjongens. Ingezien de schaarschheid aan vaartuigen en vischtuig, zal de school onvermijdelijk een overgangstijdperk moeten doormaken, gedurende hetwelk de leergangen voor gemonsterde scheepsjongens slechts aan een beperkt aantal toeoorders zullen kunnen gegeven worden. De bevolking verwacht met ongeduld de heropening der school. In afwachting, gaat de bestuurder voort eenige beginselen van zeevaartkunde aan de visscherskinderen die hij onder de hand heeft te onderwijzen.

g) Vrije visschersschool van De Panne.

De belangen der school zijn in handen van den heer J. Noterdaeme, dd. bestuurder.

De school was in gang in 1915-1916 en in 1916-1917. Rond dit laatste tijdstip, gingen een aantal visschers van De Panne zich te Dieppe in Frankrijk vestigen en de leergangen moes-

ten afgeschaft worden. Zij konden na den wapenstilstand niet heringesteld worden, ten gevolge van het vertrek naar Oostende van het meerendeel der visschers van de gemeente en ten gevolge van de onmogelijkheid, in welke talrijke andere visschers waren, hun bedrijf uit te oefenen, bij gebrek aan vaartuigen. Deze visschers arbeiden thans in gelijk welke werken. Ook werden de gebouwen voorheen door de school ingenomen voor het gewoon onderwijs gebruikt.

De heropening der school zal op 1 October 1920 plaats hebben.

VI. — De zeevisscherij in de naburige landen.

ENGELAND (1).

De engelsche statistiek van zeevisscherij voor de oorlogsjaren geeft de gewone bijzonderheden niet op aangaande de samenstelling der visschersvloot. Zooda in Schotland, heeft deze laatste aan de Admiraliteit een onschatbare hulp verleend. Immers, 1467 stoomtreilers, 1502 stoomloggers, en 51 motorloggers werden gedurende den oorlog voor den zeedienst opgevorderd en voorzien van bemanningen voornamelijk uit visschers samengesteld. Een totaal van 672 visschersvaartuigen met een brutotongehalte van 71.000 T. zijn verloren gegaan ten gevolge van vijandelijke aanvallen; 416 visschers hebben, in den loop van den visscherijarbeid, hun leven verloren ten gevolge van dezelfde aanvallen; een aantal visschers werden krijgsgevangen gemaakt.

Het verslag zooëven aangehaald drukt de hoop uit dat zulke daden aan de engelsche natie, die gewoonlijk een voorbijgaande aandacht aan hare visscherijnijverheid gunt, de zeer groote praktische waarde van dit deel van haar zeevaartgebied zal doen uitschijnen.

Wat de opbrengst betreft, doet het verslag, zooals in de overige landen die in oorlog waren, tezelfdertijd uitschijnen een zeer aanzienlijke vermindering der geloste aanvoeren (4.681.000 cwt in 1918, tegen 16.152.374 cwt in 1913) en een rasse prijsstijging (14.598.311 £. in 1918 tegen 10.336.689 £. in 1913):

Een groot getal belgische visschersvaartuigen staken in 1914 in zee, vóór de overrompeling der kuststreek door de duit-

(1) *Fisheries in the great war, being the report on the sea fisheries for the years 1915, 1916, 1917 and 1918, of the Board of Agriculture and Fisheries. Parts I and II.*

sche strijdkrachten, en namen eene schuilplaats in Engeland. Ziehier hoe deze vaartuigen gemachtigd werden hunne nijverheid in Engeland uit te oefenen.

« In het begin der maand Augustus 1915, heeft de **Board** de taak opgenomen de uitoefening te regelen van de visscherij door de Belgen in de britsche havens gevestigd. De meerderheid der belgische visschersvaartuigen tijdens den inval van den vijand langs de belgische kust, zetten den kop op Engeland en brachten in algemeenen regel de vrouwen en de gezinnen van stuurman en manschappen mede. Deze vluchtelingen waren eerst door de schielijkheid der ramp te zeer verbluft om een regelmatig werk te verrichten, en hun bestaan werd een zekeren tijd verzekerd, dank zij de gastvrijheid die zij vrij zoopals bannelingen genoten. Nochtans, werd er weldra eene beweging op touw gezet om ze in staat te stellen de visscherij huiten de engelsche havens uit te oefenen en, ten gevolge van verscheidene plaatselijke maatregelen, gingen eenige dier vaartuigen uit op de visscherij van Lowestoft en Milfordhaven en van de tusschenliggende andere havens, terwijl belgische visschers monsterden aan boord van engelsche visschersvaartuigen. Het was een open geheim dat er onder de belgische vluchtelingen een aantal ongewenschten waren en de werkzaamheden dezer vaartuigen brachten eenige onrust te weeg in het gemoed der overheden die voor de verdediging der kust verantwoordelijk waren. Na overleg met de ambtelijke vertegenwoordigers der belgische regeering, werden twee ontwerpen van vergunning opgevat. Van dit oogenblik af mocht geen enkele belg aan boord van een engelsch vaartuig dienst nemen, zonder van een dezer vergunningen voorzien te zijn; anderzijds geen enkel belgisch vaartuig met eene belgische bemanning mocht de visscherij uit eene engelsche haven uitoefenen, zonder van de andere vergunning voorzien te zijn. De toelating was slechts dan geldig als zij tegengeteekend was door den zeecommissaris, door het belgisch Middenbestuur van het Zeewezen voor het betrokken gewest aangewezen, alsook door een beambte voor de havenpolitie verantwoordelijk en door den **senior naval officer**. In het vervolg, werd de verklaring der zeepolitie dikwijls weggelaten; maar in vergelding werd de eenzelvigheidskaart van den persoon ingeleverd om door de **Board** onderzocht geworden, vóór dat de vergunning toegestaan werd. Wijzigingen mochten slechts aan de monsterrol van belgische vaartuigen toegebracht worden, met de goedkeuring van den belgischen zeecommissaris, die gelast was de-

zelve aan de **Board** mede te deelen, om aangeteekend te worden. Daarenboven werden toelatingen in de fransche taal opgesteld om op de fransche stoomtreilers benuttigd te worden, maar kort daarna werd een schikking getroffen opdat deze schepen zouden kunnen de visscherij uitoefenen, krachtens toelatingen af te leveren door de fransche **admiraliteit**, wat de toelatingen van de **Board** overbodig meik » (1).

Gedurende den oorlog en uit oorzaak deszelven, heeft Engeland getracht de opbrengst te vermeerderen van hare visschersvaartuigen die de **Admiraliteit** aan de nijverheid niet ontnomen had en in het belang der bevolking de zeevischverdeeling te regelen.

Het heeft dit met behulp van het **Fish Food and motor Loan committee** gedaan. Deze instelling had voor voornaamste zending het gebruik van den hulpmotor onder de kustvisschers te verspreiden en een waakzaam oog te houden op de verdeeling, het vervoer en de bewaring van het materieel, met een woord, elken maatregel eigen om de opbrengst te vermeerderen, na te gaan.

Een krediet van 50.000 £. werd te zijner beschikking gesteld om gebruikt te worden in leeningen aan de visschers die begeerig waren een hulpmotor in te richten.

Dit college heeft een ploeg scheepstimmerlieden in zijn dienst genomen, ervaren in de ombouwing van zeilsloepen in motorsloepen, en van werktuigkundigen bevoegd in het toepassen der ontploffingsmotoren op de vaartuigen tot welke zij bestemd waren. Deze techniekers moesten daarenboven de bemanningen met het gebruik der machien bekend maken.

Het komiteit heeft uit zijne proefnemingen het besluit getrokken dat de ingebruikstelling van een hulpmotor aan hoord van een zeilsloep voor zeker en dadelijk gevolg heeft, de opbrengst te verdubbelen, ja zelfs te verdriedubbelen en tezelfdertijd den arbeid der bemanning aanzienlijk te verlichten.

De uitleeningen werden toegestaan aan den intrest van 4 t. h. aande visschers die zich in de vereischte voorwaarden aanboden; zij zijn terugbetaalbaar binnen de vijf jaan in halfjaarlijksche afkortingen. Op het einde van 1918, waren 152 leeningen toegestaan tot beloop van 28.350 £.

Op hetzelfde tijdstip, waren 207 plaatsingen van motoren van 3 tot 80 paardekracht gedaan geweest.

(1) *Loc. cit.* bl. 14.

Wat de algemeene uitslagen betreft, ziehier een beknopt overzicht: « Het personeel van het komiteit was in bestendige aanraking met de werking der motoren; elk gebrek en elke moeilijkheid die veropenbaard werden, werden onderzocht in het licht eener ruime ondervinding. De fabrikanten werden volledig onderricht nopens de manier op welke de machienen toegepast worden op het visscherijwerk. Een type van motor werd bijzonderlijk voor het visschersvaartuig aangewezen, maar nog niet volledig beproefd. Het vaartuig der toekomst van middelmatige grootte en bestemd tot de kustvisscherij zal zonder twijfel gebouwd worden met het oog op de inrichting van den motor. De weg tot deze evolutie is open en de schatkist heeft 23.500 £. toegestaan voor het bouwen van vaartuigen met hulpmotor, geschikt ingevolge de voorwaarden die zich in de verscheidene havens voordoen. »

Het is ook uit oorzaak van het oorlogsgevaar en ten gevolge van de krachtingspanningen der engelsche regeering om den geest van vooruitzicht onder de kustvisschers te ontwikkelen, dat de onderlinge verzekering tegen het zeegevaar een nieuwen aanstoot ontvangen heeft. Eene onderlinge verzekering gesticht ingevolge de beginselen vastgesteld door de **Board of Fisheries**, heeft ten behoeve harer leden, het voorrecht der volledige vergoeding van het oorlogsgevaar door den Staat bekomen, op voorwaarde haren werkkring over geheel Engeland en het land van Wales uit te strekken en tot de verzekering tegen het zeegevaar en het oorlogsgevaar, alle vaartuigen aan te nemen, zekere afmetingen overtreffende; de verzekeringspremiiën waren wederzijds op 40 en 80 sh. per 100 pond voor de motorvaartuigen en voor de zeilvaartuigen vastgesteld.

Op het einde van December 1918, heeft de Regeering 6.571 £. 11 sh. 11 d. oorlogsongevallen vergoed; 487 polissen waren in gang en het maatschappelijk reservefonds, wat de verzekering tegen zeegevaar betreft, bedroeg 1.048 £. 5 sh. 1 d.

Tabel XX.

Hoeveelheid en waarde van de visch gelost in Engeland en het Land van Wallis (1908-1918)

JAREN	Visch, weekdieren uitgezonderd	Weekdieren	Algemeen totaal
	cwt	£	£
1908	13.282.000	294.000	8.042.000
1909	13.955.000	263.800	7.760.000
1910	13.118.000	228.000	8.194.000
1911	14.419.000	273.000	8.324.000
1912	14.612.000	327.000	9.211.000
1913	16.152.374	327.363	10.336.689
1915	5.785.233	290.406	7.681.521
1916	4.244.181	327.862	7.550.827
1917	4.051.613	335.973	9.487.609
1918	4.681.000	450.501	14.598.311

Tabel XXI.

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

JAAR.	STOOMSCHEPEN						ZEILSCHEPEN					
	Trawlers		Bangers		Drifters		Trawlers		Bangers		Drifters	
	Aantal	Bruto-tonmaat	Aantal	Bruto-tonmaat	Aantal	Bruto-tonmaat	Aantal	Netto-tonmaat	Aantal	Netto-tonmaat	Aantal	Netto-tonmaat
1906	1254	222101	57	4832	280	18267	915	34097	40	1481	622	16737
1907	1317	243393	54	8383	349	24047	932	34216	45	1769	635	17406
1908	1331	250255	58	8960	393	27535	947	34597	49	1834	547	15174
1909	1336	263321	51	7897	431	30015	941	33851	39	1508	449	13018
1910	1331	252230	63	11675	487	34276	902	32825	47	1779	426	11909
1911	1340	269645	72	12338	572	41039	867	30523	44	1694	346	9418
1912	1341	264095	67	11301	650	45805	828	28822	49	1931	246	6714
1913	1363	273298	66	11354	671	42733	817	28190	38	1625	192	5340

(1) Ingevolge Annual report of proceedings under acts relating to Sea Fisheries for the year 1913

Tabel XXI.

Aantal mannen en jongens regelmatig of tijdelijk gebezigd in de verscheidene visscherijen in 1913. (1)

STREKEN	REGELMATIG GEBEZIGD		TIJDELIJK GEBEZIGD			Algemeen totaal
	In de trawl- visscherij (behalve op garnalen)	Andere visscherijen	Totaal	In de trawl- visscherij (behalve op garnalen)	Andere visscherijen	Totaal
Engeland en Land van Walis	19470	17972	37442	1438	5924	7362
Schotland	3090	26732	29822	*	4682	4682
Ierland	1528	6324	7852	139	11023	11162
Elland Man.	105	323	428	*	150	150
Ellanden gelegen in het Zeekanaal.	109	395	504	7	119	126
Totaal 1913	24302	51746	76048	1584	21898	23482
1912	24475	52763	77238	1591	22359	23950
(1) Ibid. 1911	24129	53624	77753	2516	23637	25153
						102906

NEDERLAND (1).

De visscherijrijverheid heeft in dit land, gedurende de eerste oorlogsjaren, een tijdperk van ongehoorden voorspoed genoten, die bevestigd wordt zoowel door eene schielijke uithreiding der vloot, als door den wonderbaren aangroei van de hoeveelheid en van de waarde der vangsten.

Het aantal vaartuigen voor de grootvisscherij is geklommen van 1323, in 1913, tot 1493 in 1916, en 1482 in 1918, dit is een vermeerdering in getal van 18 t. h. in 1916. Wat de tonmaat betreft, zij is geklommen van 297.880 m³, in 1913, tot 367.247 m³ in 1916, en 329.823 m³, in 1918. In 1916, was de tonmaat vermeerderd met 23 t. h. In verband gebracht met het tenhondend der getaltoeneming, toont dit bedrag aan dat het niet alleen eene gewichtige uitbreiding, maar tevens de gedeeltelijke vernieuwing der vloot geldt, dank zij het in de vaart brengen van meerdere vaartuigen.

Van 1913 tot 1918, heeft de visscherij met stoom hare sterkte met 100 eenheden vermeerderd, die aangewend werden in de grootvisscherij met de kor, met lijnen en drijfnetten. De visscherij met lijnen werd nochtans door de vermeerdering weinig of niet gebaat. Het verslag der visscherijinspectie voor 1918 doet opmerken dat het de geschiktmaking voor de visscherij van een aanzienlijk getal tuibootten en andere kleine stoomvaartuigen is, die merkelijk tot dien uitslag bijgedragen heeft. De groote meerderheid der stoomsleepers worden aangewend in de korvisscherij en hebben Ymuiden voor aanleghaven. Eenigen doen in het gunstig seizoen de visscherij met de kor of die met drijfnetten. De stoomloggers waren ten getalle van 63 in 1916.

In 1914, legden zich 15 stoomvaartuigen, 41 vaartuigen met hulpmotor en 4377 andere hollandsche vaartuigen toe op de kustvisscherij. In 1918, waren die wederzijdsche getallen tot 24.86 en 4580 geklommen.

De hulpmotor heeft zijn aandeel in den vooruitgang die op al de gebieden van de hollandsche zeevisscherij bestaat. Hij wordt met een stijgenden bijval gebruikt zoowel in de visscherij met de kor als in die met drijfnetten. De klachten voorheen vastgesteld, wat de schaarschheid aan goede motorleiders betreft, worden in de laatste verslagen nog herhaald, maar het wordt

(1) *Jaarverslagen der visscherij-inspectie 1913 tot 1918. Verslagen betreffende den staat der zeevisscherij.*

anderzijds erkend dat de praktische aanwending van een hulpmotor over het algemeen gunstig beoordeeld wordt.

Nochtans, blijft de zeillogger steeds den voorrang in de haringvisserij met drijfnetten behouden, dank zij de gestadige vervanging der platbodems door kielvaartuigen. De eerste soort vaartuigen is bijna niet meer in gebruik. Aangaande de economische belangen dezer omwerking, doet het verslag voor 1912 uitschijnen dat de vergelijking der opbrengst gedurende een tijdperk van 25 jaar toelaat vast te stellen dat de visserij toegenomen heeft in verhouding met de vlootuitbreiding, maar zooveel niet als het in de vaart brengen der stoom- en der motorvaartuigen, tezelfdertijd als de hoeveelheid platbodems verminderd werd, het deed verhopē. Voor de eerste twaalf jaar, was de jaarlijksche middelmatige opbrengst 1021 kantjes per vaartuig en, gedurende de laatste twaalf jaar, 1233 kantjes.

In 1916, was 57 $\frac{1}{2}$ t. h. der geheele opbrengst der nederlandsche zeevisserij aan de haringsloepen verschuldigd.

In 1917 en 1918, heeft het getal zeilvaartuigen een gevoeligen achteruitgang ondergaan, en dit verschijnsel kan uitgelegd worden door de hinderpalen die de grootvisserij toen ten gevolge van den oorlog in den weg stonden, hinderpalen die in 1918 haren volledigen stilstand veroorzaakt hebben en aanleiding waren dat een aantal zeilsloepen als vervoerscheper in de binnenvaart aangewend werden.

De opgebrachte hoeveelheid en de economische opbrengst zijn in rechtstreeksch verband met de zooēven aangestipte bijzonderheden. Van 1914 tot 1916, hebben de hollandsche reederijen een gulden tijd doorgemaakt die de voortbrengst heeft doen klimmen tot 80.000.000 gulden, van 22.000.000 gulden die zij in 1913 was. Alle visscherijen hebben om zoo te zeggen in gelijke maat hun aandeel in dezen uitslag.

De opbrengst van al de takken der kustvisserij steeg van 5.160.096 gulden in 1913 tot 14.761.478 gulden in 1918 (1).

Wij hebben eertijds aangedrongen op den aanzienlijken uitweg dien de nederlandsche zeevisserij in de belgische verbruikscentrums veroverd heeft. Hierna deelen wij eene tabel mede die dit punt bevestigt, tezelfdertijd als zij doet uitschijnen, wat de visch betreft, welk voordeel Holland genomen heeft in de bevoorrading van België, gedurende de eerste oorlogsjaren.

(1) *Jaarverslag der visscherijinspectie 1918.* — Kustvisserij.

De maatregelen door de Duitschers in België genomen hebben dezen invoer sedert 1916 belemmerd. Men kan immers uit de tabellen die wij aangaande den vischhandel te Brussel en te Antwerpen bekend gemaakt hebben afleiden, dat de hollandsche handel zijn klimmenden gang op onze binnenmarkten dadelijk na den wapenstilstand hernomen heeft.

« België was weder, — aldus luidt het in het jaarverslag voor 1912 — de groote afnemer van de goedkoopere vischaorten, platvisch zoowel als rondvisch, welke in groote hoeveelheden naar verschillende markten in consignatie werden verzonden.

« Evenals het vorige jaar, verleende de hollandsche spoorweg ook gedurende het verslagjaar een zeer belangrijke reductie op het vervoer per spoor naar België. Dat de lagere spoorwegvrachten de consignatie zeer bevorderen, behoeft geen betoog.

« Ook met de graagte, waarmede de voor consignatie geschikte visch op deze markt wordt verkocht, wordt bij de uitbreiding der vloot rekening gehouden. Daarom worden ook kleine booten in de vaart gebracht, geschikt om op de kusten meer op platvisch te visschen. Deze booten zijn meestal niet alleen in aanschaffing, maar ook en vooral goedkoop in exploitatie dan de grootere schelvischbooten. »

Uitvoer van Hollandsche visch in België.

JAAR	Versche zeevisch. Kgr.	Gezouten of gepekelden Haring. Kgr.	Bakking Kgr.	Gezouten Kabeljauw. Kgr.	Andere soorten Kg.	Totaal Kgr.
1912	14,372.050	6,564.133	1,071.214	90.655	685.722	22,783.774
1914	8,352.835	6,652.181	1,806.754	61.769	453.440	17,326.979
1915	7,876.029	11,000.867	3,083.765	312.453	1,666.238	23,939.352
1916	6,924.000	2,298.288	322.373	351.000	"	9,897.662
1918	243.542	465.789	"	9.781	"	719.061

In 1900 voerde Ymuiden 25 t. h. van zijne zeevisch naar België uit; in 1913, was dit bedrag tot 30.9 t. h. gestegen. In het begin van 1914, had de vereeniging der vischverzendens van Ymuiden een regelmatig vervoerdienst van visch per stoomschip op Antwerpen ingericht.

Een ander punt is voor ons land van onrechtstreeks belang. De hollandsche visschersscholen zijn op dezelfde bestuurlijke grondslagen als de gelijkaardige belgische scholen ingericht; het zijn gemeentelijke of door het bijzonder initiatief

gestichte scholen, die door de openbare machten geldelijk ondersteund worden; nochtans bedoelt het onderwijs dat er gegeven wordt voornamelijk de voorbereiding tot het examen van machienist, stuurman of maat van visschersvaartuigen. Een getuigschrift van bekwaamheid voor deze bedieningen is niet verplichtend in Holland. De volgende samenvattende tabel geeft beknopt de uitslagen op die sedert de stichting van het diploma bereikt werden.

JAREN	Onderzocht	Hobben voldaan	Hebben niet vold.
1918	121	109	12
1917	97	79	18
1916	87	73	14
1915	117	97	20
1914	86	71	15
1913	89	73	16
1912	89	71	18
1911	97	74	23
1910	44	33	11
	827	680	147

De haven van Ymuiden als staatsregie ingericht, krachtens de wet van 22 Juni 1914, is het middenpunt van den nederlandschen handel in versehe visch. Hier volgt de statistiek aangaande de uitbreiding van dezen handel gedurende de tien laatste jaren.

JAREN.	Opbrengst der op den rijksafslag verkochte visch.	Vermoedelijke waarde der aangevoerde maar niet publiek verkochte visch.	Totale waarde van den aanvoer.
	guld.	guld.	guld.
1908	4.433.283	189.250	4.622.533
1909	4.484.234	197.520	4.681.824
1910	5.030.382	240.609	5.270.991
1911	5.379.029	254.707	5.633.736
1912	6.974.394	316.371	7.290.765
1913	6.995.785	42.876	7.038.661
1914	7.134.466	154.608	7.289.074
1915	17.887.709	144.101	18.031.810
1916	36.602.555	179.787	36.782.342
1917	"	"	13.763.678
1918	"	"	18.497.099

Tabel XXIII. Grootte der Nederlandsche zeevisscherijvloot (1909-1918)

JAAR	AANTAL				Totaal aantal vaartuigen	Bruto inhoud in M ³
	MECH. VOORTBEW. VAARTUIGEN.		ZEILVAARTUIGEN.			
	Stoomvaartuigen	Motorvaartuigen	Geheel gedeelte	Half gedeelte		
1913	299	86	608	489	1482	329,323
1917	269	88	730	399	1486	350,520
1916	241	58	814	380	1493	367,247
1915	204	26	753	397	1380	320,328
1914	201	20	727	397	1327	305,596
1913	199	18	713	393	1323	297,830
1912	177	14	718	398	1307	281,814
1911	149	12	728	396	1285	263,646
1910	124	4	739	607	1474	200,865
1909	124	4	726	588	1442	192,755

Tabel XXIV.

De vischhandel te

JAAR	Hoeveelheid verzonden versche visch in K. G.			Hoeveelheid verzonden en gezouten visch	
	per spoor	per vaartuig	te zamen	per spoor	per vaartuig
1918	25.707.853	5.732.850	31.440.703	?	209.610
1917	30.546.835	6.411.170	36.958.005	?	969.780
1916	82.990.887	8.250.190	91.241.077	521.642	486.690
1915	76.753.603	6.421.380	83.174.983	447.461	808.380
1914	35.503.241	7.009.040	42.512.281	631.926	957.260
1913	34.391.926	7.064.285	41.456.211	723.396	1.134.810
1912	38.728.235	6.992.420	45.720.655	593.342	893.520
1911	30.825.743	6.194.045	37.019.788	727.430	755.680
1910	28.752.458	5.960.250	34.712.708	825.542	722.510
1909	26.639.532	5.667.510	32.307.042	937.142	902.560
1908	26.407.890	4.907.160	31.315.050	712.875	534.460
1907	27.262.805	4.242.150	31.504.955	778.770	288.150
1906	28.188.583	2.436.240	30.624.823	881.363	497.850
1905	22.617.253	2.665.900	25.283.153	965.127	196.500
1904	22.288.336	2.674.100	24.962.436	1.001.297	101.000
1903	17.851.728	2.499.500	20.351.228	1.152.299	111.600

Ymuiden (1903-1918).

gedroogde in K. G.	Hoeveelheid verzonden Haring in K. G.			Totale verzonden hoeveelheid visch
te zamen	per spoor	per vaartuig	te zamen	kilogrammen
?	?	2.502.240	?	34.999.126
?	?	1.757.760	?	40.567.015
1.008.332	2.614.299	7.521.780	10.136.079	102.385.488
1.225.841	3.195.615	4.757.580	7.953.195	92.384.019
1.589.186	1.638.811	1.855.380	3.494.191	47.595.658
1.858.206	647.974	4.649.066	5.297.040	48.611.457
1.486.862	1.072.969	4.121.596	4.519.465	52.402.682
1.483.110	656.234	3.820.140	4.476.374	42.979.272
1.548.052	637.907	2.522.640	3.160.547	39.421.307
1.839.702	632.780	2.043.360	2.676.140	36.822.884
1.247.335	683.345	1.745.460	2.428.805	34.991.190
1.066.920	1.302.420	1.153.440	2.455.860	35.027.735
1.379.213	404.845	1.379.250	1.784.095	33.778.131
1.061.627	229.543	1.471.100	1.700.634	28.045.423
1.102.297	871.126	1.496.000	2.367.126	28.431.859
1.263.899	201.765	1.204.100	1.405.865	23.020.992

Tabel XXV.

Aantal zeevisschers in Nederland van 1908 tot 1918.
(grootvisscherij)

Jaar	Trawl visseherij	Beug visscherij	Drijfnet visscherij	Totaal aantal visschers
1918	1.489	504	2 912	7 905
1917	5.829	1364	388	7.573
1916	2.758	78	11.376	14.212
1915	2.648	91	9.469	12.208
1914	2.698	78	9.370	12.146
1913	2.743	156	9.028	11.927
1912	2.588	260	8.905	11.753
1911	2.239	290	9.290	11.819
1910	2.680	326	9 393	12.399
1909	2.659	339	9 175	12.173
1908	2.524	367	9.374	12.265

Tabel XXVI.

Totale hoeveelheid en opbrengst der visch, gedurende de jaren 1908-1918
door alle takken der nederlandsche zeevisserij aangevoerd.

JAAR	TRAWLVISSERIJ		BEUGVISSERIJ		Drijnetvisserij op haring		ALGEMEEN TOTAAL	
	Hoeveelheid	Opbrengst	Hoeveelheid	Opbrengst	Hoeveelheid	Opbrengst	Hoeveelheid	Opbrengst
	I. G.	Guld.	R. G.	Guld.	R. G.	Guld.	R. G.	Guld.
1908	33 201 451	20 000 470	1 000 500	1 622 895	15 067 230	6 000 700	16 067 730	31 691 540
1907	30 506 888	14 231 234	2 813 400	2 035 990	339 000	230 000	33 758 612	25 960 000
1906	64 385 778	30 703 033	2 010 500	1 228 330	501 110 000	40 541 000	465 512 789	79 000 113
1905	61 115 229	14 010 164	1 041 110	4 100 000	50 000 000	30 911 000	448 058 621	50 000 000
1904	36 000 640	6 000 000	500 000	307 300	55 141 120	12 000 000	303 057 271	10 000 000
1903	31 507 000	5 077 200	1 500 000	300 000	100 000 000	15 000 000	333 507 000	21 750 000
1902	35 290 000	6 000 000	2 000 000	604 600	55 200 000	11 732 000	310 700 000	17 136 000
1901	29 445 537	4 000 000	2 300 500	103 600	85 000 000	13 000 000	317 000 000	18 543 700
1900	26 540 028	4 000 000	2 075 661	186 500	97 700 000	11 500 000	426 000 000	18 832 300
1900	20 110 000	3 770 000	2 200 340	600 000	100 800 000	11 200 000	426 100 000	13 070 000
1900	20 000 000	3 975 000	2 500 000	700 000	82 000 000	9 000 000	100 000 000	13 000 000

SCHOTLAND (1).

In 1913, telde de schotsche visschersvloot in het geheel 8991 zeevaartuigen en 38262 zeelieden. In 1918, had zij slechts nog 4612 vaartuigen, waarvan 271 stoomschepen, en 15416 zeelieden. Het verschil tusschen deze getallen verbeeldt de opofferingen door de bedoelde nijverheid gedaan, ten behoeve van de verdediging op zee van Groot-Bretagne, gedurende den wereldoorlog.

Het is wel verstaan dat het in 1918 schepen geldt wezenlijk in de visscherij in gebruik. Deze getallen bevatten niet, verklaart het verslag van de **Fishery Board for Scotland**, de vaartuigen ter beschikking van het land gesteld voor dezes verdediging, noch de schepen afgetuigd uit oorzaak van gebrek aan manschappen. Het aantal stoomschepen en motorschepen, door de Admiraliteit overgenomen voor de opzoeking van zeemijnen en voor andere diensten, bedraagt 1249, terwijl 20.000 visschers op ongeveer 33.000 tot den werkelijken dienst geroepen of anders op de zeebases gebruikt werden.

Deze vaartuigen en mannen zijn voor de nijverheid niet verloren; zij zullen voor het meeste deel hun gewoon werk sedert 1919 hernomen hebben, en het is slechts als het schotsche verslag over de uitslagen van dit jaar zal verschenen zijn dat men den nijverheidstoestand der schotsche zeevisscherij zal kunnen vergelijken met dien welke vóór den oorlog bestond.

De hoeveelheid der opbrengst is klaarblijkelijk in rechtstreeksch verband met de voorwaarden zooëven aangewezen. Van 7.828.350 cwt in 1913 in Schotland gelost, valt men op 3.313.228 cwt in 1918, dit is op min dan de helft. De pelagische zoowel als de grondvissen hebben bijna in gelijke maat hun aandeel in de vermindering.

Daarentegen, doet de economische opbrengst zooals in Holland de prijsstijging uitschijnen. De voortbrengst die in 1918, zooals wij zooëven aangestipt hebben, zelfs den helft niet bedroeg van die van 1913, wordt op 6.066.588 £. geschat, alhoewel dit laatste jaar slechts 3.208.536 £. opgebracht had. Hetzelfde verschijnsel wordt bevestigd, echter in eene veel min tastbare maat, door de schatting van de vaartuigen en van het vischtuig gedurende de betrokken jaren in gebruik. Deze schattingen bedragen 6.035.952 £. in 1913 en 3.038.592 £. in

(1) *Annual Reports of the Fishery Board for Scotland for the years 1914, 1915, 1916, 1917, 1918.*

1918. Het vischtuig was zeldzaam in Schotland zooals overal elders en zeer gezocht.

De invloed van den oorlog heeft zich nog anders op de samenstelling der vloot doen gevoelen. Men treft in het totaal vaartuigen voor 1918, 1337 motorvaartuigen aan — 1518 zoo men rekening houdt met de vaartuigen nog in de visscherij in gebruik niet — tegen 523 in 1919. De getalsterkte der stoomsloepen wordt overtroffen door die der motorvaartuigen, en het gebruik van den motor zou nog veel grooter geweest zijn, zoo de fabrikanten in staat geweest waren rapper de gevraagde motoren te leveren.

Ziehier in het kort de uitleggingen die wij dienaangaande in de laatste schotsche verslagen aantreffen.

De groote meerderheid der motorvaartuigen zijn voormalige zeilsloepen in welke de eigenaars een motor geplaatst hebben. Betrekkelijk weinig nieuwe vaartuigen werden gebouwd met het oog op deze plaatsing. In 1918, was de toestand in het opzicht der afmetingen der vaartuigen de volgende:

1 ^e klas	meer dan 45 voet kiel	348
	van 30 tot 45 voet kiel	239
2 ^e klas	van 18 tot 30 voet kiel	673
3 ^e klas	min dan 18 voet kiel	77

Het is in de middenklas dat de ontploffingsmotor de voorkeur verworven heeft en dat hij voort rassen vooruitgang maakt, des te meer daar eenige typen die ruwe petroleum branden in het gebruik gebracht werden. Het geldt in algemeen een regel vaartuigen, die zich voornamelijk op de klein-visscherij en bijkomstig op de drijfnetvisscherij in het zicht der kust toeleggen.

De vooruitgang van den ontploffingsmotor in de reeks der eerste klas vaartuigen waren tot in de laatste tijden zeer traagzaam. Deze motor was immers aanzien als zijnde van mindere waarde als de stoommotor voor de visscherij in volle zee. Het feit dat tot nu toe de toepassing van den ontploffingsmotor of de spil voor het inhalen der netten de hoop niet schijnt verwezenlijkt te hebben die men erop gevestigd had, moet ertoe bijgedragen hebben om deze meening te bevestigen. Nochtans, gedurende de laatste oorlogsjaren, werden een goed getal eerste klas vaartuigen van een motor voorzien. Het schijnt dat de behoefte, gedurende den oorlog, den stoom in alle geval in de haringvisscherij te vervangen, voor iets in deze strekking zij.

Tabel XXVII.

Hoeveelheid en waarde van de visch gelost

VISCHSOORTEN	1912		1913		1914	
	Hoeveelh.	Waarde	Hoeveelh.	Waarde	Hoeveelh.	Waarde
	cwt.	P. St.	cwt.	P. St.	cwt.	P. St.
Haring	5,201 300	1,910 533	4,449.823	2,087.754	4,383 265	1,339 046
Makereel	48 010	8 742	74.348	10.190	80 204	15 660
Sprot	5 597	1.866	8.117	1 972	27.294	8 442
Spiering	4 00	1 063	305	902	550	1 37
Kabeljaauw	1,235.043	506 212	1,223.449	583.451	1,064.459	548 970
Leng	190 964	59 764	216 404	79 554	210.384	78 62
Zeekarpel	16 503	5 112	17 365	6364	18.503	7 90
Koolvisch	286 882	48 936	410 585	78.491	340.879	78 05
Schelvisch	953 226	575.957	730.104	549.711	610 522	474.87
Witting	173 892	70.151	223.746	105 179	224.890	135.88
Zeezalting	36.863	11.554	21 943	9 960	26.627	11.66
Terbut	4 034	13.845	3.791	12.625	4.005	12.17
Helbot	49 696	107.795	48.945	111.549	45.512	110.01
Schar	40 818	83.413	36.696	83.472	33 790	83 11
Bot, pladys en griet	60 225	75.999	54.607	77.548	61 612	97 02
Rog	144 010	37.085	135.498	35 817	149 648	44 9
Andere soorten	139.539	70.657	172.225	69.821	157.177	95.5
Weekdieren	"	67 594	"	72 357	"	65 0
	8,587.106	3,656.178	7,828 350	3,987.717	7,440 321	3,208 5

de kusten van Schotland van 1912 tot 1918.

1915		1916		1917		1918	
Hoeveelheid.	Waarde.	Hoeveelheid.	Waarde.	Hoeveelheid.	Waarde.	Hoeveelheid.	Waarde.
cwt.	P. St.	cwt.	P. St.	cwt.	P. St.	cwt.	P. St.
701 000	441.980	2 086 177	1.350 609	1,972.346	1,563 824	2,061.741	2,537.110
72 729	21 262	55.091	20 557	62 870	35.018	60 841	65 333
2 710	1.013	12 119	3.159	36.856	23 598	61.791	45 386
510	1.199	253	789	127	758	232	1 053
481 448	416.938	381.424	505 033	317 915	618 969	273.794	908 243
17 000	57.324	35.714	36.211	24.292	34 325	19 312	50 803
8 941	8 021	4 357	5 445	1 217	1 332	1.220	1.780
120 080	49.738	88 527	47 397	44.504	46 018	45.614	81 528
364 621	600 351	440.778	664.870	392 171	857.184	507 029	1,513 807
112 613	94.385	106 701	127.675	59.927	112 882	74.878	173 590
11 802	7.683	6.489	5 982	15 705	16.954	32.384	62 587
2 802	11.493	7.347	3.035	7.173	4.306	11.788	12 447
18.774	54 125	13.416	51.029	4.905	23.979	8.244	63.917
26 536	99.311	19.807	80 105	8.420	46 967	9.741	65 917
61 012	97.227	48 120	141.460	46 389	148 159	44 487	204.208
23 031	41 818	50.670	32.716	38.753	33 685	52.316	86 168
55.476	47.393	55.040	42 174	46 198	77.078	47.816	117.746
	58.294		58.294		59 774		74 895
2 310.390	2,109.465	3,412.030	3,206 550	3,079.768	3,704 789	3,313 228	6,066 588

Tabel XXVIII.

Ontwikkeling der schotsche zeevisschersvloot van 1910 tot 1918.

JAAR.	STOOMTRAWLERS.				Andere stoomschepen (beugers, drifters).			
	Aantal	Netto- tonnaal	Benaming	Waarde van schepen en tuig	Aantal	Netto- tonnaal	Benaming	Waarde van schepen en tuig
1913	82	.	865	£ 620,950	173	.	1,476	£ 137,207
1917	100	.	940	£ 718,621	219	.	1,735	£ 627,799
1916	137	.	1,240	£ 833,420	196	.	1,567	£ 496,886
1915	181	.	1,620	£ 684,350	246	.	1,826	£ 581,606
1914	322	22,948	3,166	£ 1,487,560	4437	44,569	11,500	£ 773,833
1913	330	28,157	3,056	£ 1,387,750	1741	36,926	11,026	£ 552,901
1912	622	45,519	3,061	£ 1,305,530	2232	36,156	10,522	£ 320,189
1911	328	47,070	3,132	£ 1,351,941	1158	33,354	9,000	£ 308,065
1910	320	45,906	3,070	£ 1,281,820	1073	30,471	9,194	£ 289,710

Tabel XXIX.

Ontwikkeling der schotsche zeevisschersvloot van 1910 tot 1918 (vervolg.)

JAAR	MOTORSCHEPEN				ZEIL- EN ROEIBOOTEN				TOTALEN DER VIER SOORTEN			
	Aantal	Nettotonmaat	Bemanning	Waarde van schepen en tuig	Aantal	Nettotonmaat	Bemanning	Waarde der schepen en tuig	Aantal	Nettotonmaat	Bemanning	Waarde der schepen en tuig
				P. St.				P. St.				P. St.
1910	159	3,051	787	94,758	8175	90,211	25,895	1,218,563	2,724	139,701	38,941	5,439,857
1911	233	4,237	1,123	129,127	7,824	83,399	24,651	1,054,790	9,543	137,930	38,626	5,523,087
1912	358	5,216	1,615	150,369	7,350	77,697	23,418	980,500	9,290	136,530	34,434	5,777,102
1913	523	7,562	2,216	206,535	5,897	71,371	21,934	888,962	8,991	136,905	38,262	6,065,952
1914	894	10,555	2,776	284,424	6,406	63,660	20,125	766,693	8,869	144,062	37,594	6,297,746
1915	655	"	"	219,400	3,571	"	9,084	190,119	4,658	"	13,244	1,668,765
1916	519	"	"	429,425	3,458	"	7,964	275,915	4,650	"	14,892	1,827,846
1917	1,123	"	"	564,754	3,167	"	7,395	275,964	4,809	"	14,800	1,902,167
1918	1,337	"	"	1,298,668	3,006	"	7,397	922,837	4,614	"	15,416	3,088,592

1) De tonmaat, de bemanning en de waarde van enkele zeilvaartuigen zijn begrepen.

FRANKRIJK (1).

De tabel XXXI duidt de ontwikkeling aan van de fransche zeevisscherij tot in 1916. Het geldt de visscherij met vaartuigen en de visscherij te voet. Zij bevat bijgevolg noch de opbrengst der visch- en schaaldierijvers, noch die van de be- waarplaatsen van schelpdieren, noch die van de mosselbanken, noch de uitslagen van den oesterkweek. Als men met al deze bestanddeelen rekening houdt, is de opbrengst der fransche vischerijen in 1913 geklommen tot 188.900.973 fr. (tegen 131.468,259 fr. in 1902).

De gestadige vermeerdering van de waarde der gevischte voortbrengselen, in den loop der zeven jaren die den oorlog voorafgingen, komt voornamelijk voort van de uitbreiding die de nijverheidsmatige visscherij genomen heeft. Men behoeft geen ander bewijs ervan dan de toegeneming der tonnenmaat der sloepen met stoom of met mechanische stuwkracht. Frankrijk immers, dat 169 stoomsloepen in 1904 bezat, had er 356 met een globaal tongehalte van 54.237 T. verworven in 1913. Daarenboven, bezat het, in hetzelfde jaar, 433 vaartuigen met mechanische stuwkracht metende te samen 1877 T. Men merkt een wonderbaar verschil op, als men de opbrengsten der visscherij vergelijkt in de plaatsen waar zij op hedendaagschen voet ingericht is en de opbrengsten in de havens waar de werkwijze niet gewijzigd werd.

Gedurende den oorlog, heeft de fransche visscherijnijverheid erg beproefd geweest. De reederijen zijn met bijna 50 t. h. verminderd, wat het aantal vaartuigen betreft, en met 60 t. h. als men de tonmaat in acht neemt. In 1916, telde de stoomsloepvloot slechts nog 84 eenheden van geringe tonmaat. De vaartuigen met mechanische stuwkracht waren slechts nog ten getalle van 260, maar de vermeerdering van tonmaat dezer vaartuigen is treffend, en zooals het fransche verslag het doet uitschijnen, een eerste uitslag der pogingen van het Bestuur om het gebruik der mechanische stuwkracht uit te breiden.

Eene ontzettende vermindering van macht van het visch- tuig eenszijds, en de stilstand der grootvisscherij (haring en makereel) anderzijds, hebben noodzakelijk eene vermindering

(1) *Ministère des Travaux publics et des Transports. Sous-Secrétariat d'Etat de la Marine marchande. — Statistiques des Pêches Maritimes, années 1912, 1913, 1914, 1915, 1916.*

in de gevischte hoeveelheid en, ingevolge de economische wetten, de prijsstijging tawegg gebracht door de verzeldzaming der koopwaren. De fransche visscherij heeft niettemin, gedurende de schrikkelijke beproevingen van den oorlog, in 1916, weten hare voortbrengst aanzienlijk te doen aangroeien, zooals het blijkt uit de bovengemelde tabel.

Het is ook gedurende den oorlog dat het Bestuur der vischerij hare statistische bewijsvoering verbeterd heeft. Met reden achtende dat deze laatste niet een louter bestuurswerk moet blijven, maar moet kunnen met vrucht geraadpleegd worden door de nijveraars en al de personen op zoek naar commerciële of wetenschappelijke inlichtingen, heeft zij sedert 1915 in de tabellen de hoeveelheid en de waarde uiteengezet van de vischsoorten, die eene aanzienlijke plaats op de voedselmarkten innemen, het weze fijnvisch of gewone visch, evénals de zeestreek waar zij gevangen werden.

Het is van belang te doen opmerken dat deze nieuwigheid zelfs toegepast werd op de belgische vaartuigen, die in de fransche havens gevlucht waren en, krachtens het besluit van 30 October 1914, gemachtigd waren hun bedrijf op fransch grondgebied uit te oefenen. De vangsten dier vaartuigen hebben in 1916 het totaal bedrag van 485.644 fr. voortgebracht.

Krachtens de wet van 26 Februari 1911, betaalt Frankrijk aan zijne reeders uitrustingspremiën voor de visscherij in de streken van New-Foundland, IJsland, Feroë-eilanden en de kusten van West-Afrika; en aan zijne nijveraars uitvoerpremiën op de voortbrengselen dier nijverheid. Het verleent ook premiën voor den invoer en den aankoop van gezouten vischkuit. De kredieten te dien einde in de staatsbegrooting voor 1916 ingeschreven beliepen 538.500 fr. op welke er een totaal van 440.237 fr. uitbetaald werd.

Brugge, den 1 Juli 1920.

Namens de Zeevisscherijcommissie :

Dé secretaris-verslaggever,

Ch. DEZUTTERE.

Tabel XXX.

De fransche visschersvloot (1910-1916)

	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916
Aantal visschers	128,869	137,057	154,981	150,955	152,920	89,183	47,529
Aantal zeilbooten	28,288	28,266	28,505	27,507	25,946	14,905	14,493
Aantal motorbooten	"	358	389	483	375	267	260
Aantal stoomsloepen	454	291	339	356	347	148	84
Tonmaat der zeilsloepen . .	206,129	199,886	216,905	215,114	201,130	95,739	108,127
Tonmaat der motorbooten . .	"	1,975	1,897	1,877	1,865	844	1,036
Tonmaat der stoomsloepen . .	38,000	45,803	52,489	54,237	66,604	16,160	5,166
Waarde der zeilsloepen. fr.	51,933,057	43,768,975	48,273,155	46,715,305	45,298,102	23,157,714	28,674,824
Waarde der motorsloepen fr.	"	2,192,800	1,779,736	2,087,050	2,151,250	841,350	946,466
Waarde der stoomsloepen fr.	23,945,330	26,373,500	30,882,900	24,503,000	33,999,332	10,656,400	4,887,000
Waarde van het vischt. fr.	25,308,360	24,619,807	24,628,704	"	22,657,720	12,944,219	14,407,742

VII. Verslagen der Vergaderingen der Commissie voor Zeevisscherij.

Verslag der Vergadering van 19 Maart 1920.

De Commissie komt bijeen, ten 11 uren 's morgens in de vergaderzaal der Bestendige Deputatie van den Provincialem Raad, in het gouvernementshotel, onder het voorzitterschap van den heer Janssens de Bisthoven.

Wonen de vergadering bij: de HH. Kervyn de Meerendré, Liebaert, Hamman, Bauwens, d'Arripe, de Gheldere, Dezuttere.

Zijn verontschuldigd: de HH. Baron Ruzette, Valcke, Snauwaert en Baels.

De heer kommandant Goor, beambte bij het middenbeheer van het Zeewezen, vertegenwoordigt den heer Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien.

I. De heer Gouverneur drukt de vreugde uit die hij gevoelt door zich opnieuw onder de leden der Zeevisscherijcommissie te bevinden. Deze kon sedert 1914 niet meer vergaderen; van toen af werd de belgische kust verwoest en in een slagveld herschapen. Spijts alles en dikwijls ten koste van hun leven, hebben de visschers zoolang het mogelijk was hun bedrijf uitgeoefend, aldus de bewondering afdwingende van alwie ze aan het werk zag.

Het oogenblik is gekomen deze nijverheid in haren normalen toestand te herstellen en ze opnieuw te doen bloeien. Aan die taak kan de Provinciale Zeevisscherijcommissie nuttig medewerken en het is met het oog op deze samenwerking dat de Bestendige Deputatie beslist heeft dit college herin te richten.

De Provinciale Commissie voor zeevisscherij is bijgevolg heraangesteld.

Het achtbaar hoofd der Provincie geeft kennis van de samenstelling der Commissie, zooals bij de Bestendige Deputatie in zitting van 13 Februari 1920 besloten werd.

II. Door een brief van 18 Maart wordt de Commissie erover ingelicht dat de heer kommandant Goor, gelast werd het Middenbeheer van het Zeewezen, in de zitting van heden te vertegenwoordigen.

De HH. Snauwaert en Baels bevinden zich in de onmogelijkheid hun mandaat aan te nemen; zij vragen dat de Bestendige Deputatie zou willen ze wederzijds vervangen door de HH. P. Ryhens, schepen en lid der Plaatselijke visscherijcommissie van Nieupoort,

en Henri Baels, gemeenteraadslid en lid der Kamer van Volksvertegenwoordigers, te Oostende.

Deze aanvragen zullen aan de Bestendige Deputatie onderworpen worden.

III. De heer Gouverneur geeft kennis van het ontwerp van begrooting der Commissie voor het jaar 1920-21.

Dit ontwerp bedraagt in ontvangsten en uitgaven de som van 8.500 fr. Het heeft den weerslag der economische gebeurtenissen ondergaan, want zijn beloop verdubbelde ten opzichte der cijfers van het jaar 1914.

Het voorziet onder de ontvangsten eene toelage van 2.000 frank vanwege het Departement van Zeewezen.

Verscheidene leden doen opmerken dat deze geldelijke tussenkomst der Regeering, dewelke het $\frac{1}{4}$ der uitgaven niet beloopt, niet in verhouding met de betrokken belangen is. Het ware nuttig dat de Regeering tusschenkome niet voor een vaste som maar voor een vast bedrag.

De heer kommandant Goor doet opmerken dat de Regeering overtuigd is dat het oogenblik aangeboren is om de visscherij ter hulp te komen. Men zou naar het Beheer van het Zeewezen eene aanvraag kunnen sturen, opdat zij in de onkosten der Commissie voor een vast bedrag tusschenkome.

De Commissie sluit zich aan bij dit voorstel. De subsidievraag zal bij dringendheid verzonden worden; het is immers wenschelijk dat de beslissing spoedig genomen worde, opdat de Provincie ermede rekening kunne houden wat hare eigene begrooting betreft.

Leden doen ook opmerken dat het beter ware dat het dienstjaar niet over twee jaren loope, maar met een kalenderjaar overeenstemme. Dit punt zal onderzocht worden.

IV. De heer Gouverneur verzoekt de Commissie het programma hater aanstaande werkzaamheden vast te stellen.

Hij doet opmerken dat er vooral met de huidige economische toestanden moet rekening gehouden worden. Het geldt de voortbrengst, voornamelijk die van eetwaren te vermeerderen en den invoer te beperken. Welnu, de belgische zeevisscherij is vatbaar voor eene groote uitbreiding, want er wordt jaarlijks in ons land eene ontzaggenlijke hoeveelheid zeevisch ingevoerd. Anderzijds zijn ongeveer 150 eenheden der visschersvloot, ingevolge kommandant Goor, juist 2054 T. schepston zeilsloepen en 507 T. stoomsloepen ten gevolge van den oorlog verloren gegaan; -daaruit volgt dat honderden zeevisschers niet meer kunnen gemonsterd worden en in andere bedrijven moeten gaan arbeiden.

Begroo-
ting voor
1920.

Program-
ma der
werk-
zaamhe-
den.

In algemeenen regel heeft de reeder het kapitaal niet kunnen samenbrengen dat noodig is voor de herstelling of de heruitrusting van zijn schip, dit kapitaal sedert 1914 vervijfdubbeld zijnde.

Het middel moet gevonden worden om hem dit kapitaal te bezorgen. De wet van 10 Februari 1908 heeft de scheepshypothek zoo volledig mogelijk ingericht. Anderzijds, heeft de wet van 16 Maart 1919 de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid tot stand gebracht, dewelke over 275.000.000 frank beschikt. Het is wenschelijk dat alles in het werk gesteld worde om de zeevisscherijnijverheid van dit krediet te doen genieten. Die zaak moet des te meer de aandacht der Commissie vestigen, daar zij in 1914 hare werkzaamheden geëindigd heeft op een punt nauw ermede verbonden, namelijk de onderlinge verzekering der zeilsloepen.

Het vraagstuk der maatschappelijke verzekering der zeevisschers is gebleven zooals de Commissie het in 1914 gelaten heeft en verscheidene vakkwesties nopens welke de Commissie door de hoogere overheid geraadpleegd werd, zooals de statistiek der zeevisscherij en de verbetering der havens, zijn onopgelost gebleven.

M. de kommandant Goor doet opmerken dat de Regeering de manier bestudeerd om kredietmiddelen en het visschersgerief dat in Duitschland zal ingezameld worden ter beschikking der visschers te stellen. De stichting eener onderlinge verzekering is er noodig, maar dit ontwerp stuit op groote moeilijkheden.

M. Dezuttere doet uitschijnen dat het vraagstuk van het zeevaartkrediet alle andere in de schaduw stelt. Het komt de Commissie toe de kleinvisserij zonder uitstel te helpen de belangrijkheid hernemen die zij voor den oorlog gewonnen had. Dit kan alleen door de kredietinrichting ten behoeve der kleine reeders bereikt worden. Alle noodige vereischten daartoe bestaan of kunnen tot stand gebracht worden: de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, de scheepshypothek en de onderlinge verzekering tegen het zeegevaar. Het is noodig beslist de haan der verwezenlijking op te gaan. De heer afgevaardigde Liebaert die deel uitmaakt van den beheerraad der Nationale Maatschappij zal met genoegen al zijnen invloed doen gelden, opdat de vraag met de meeste welwillendheid onderzocht worde. Als zakelijke waarborg kunnen de visschers de scheepshypothek geven, een belangrijk onmiddellijk aandeel in de kosten van aanwerving eener sloep en de verzekering tegen zeegevaar. Het komt de Commissie toe eene onderlinge verzekering voor de gansche kust tot stand te brengen. Dergelijke verzekering bestaat in alle kustlanden der Noordzee; zij kan dus bij ons ook bestaan. Nochtans moeten de vertegenwoordigers der openbare machten, die van de Commissie deel uitmaken

ervan doordrongen zijn, dat deze verzekering thans in Vlaanderen niet kan leefbaar gemaakt worden, zoo zij in de eerste jaren van haar bestaan door die machten niet ondersteund wordt. Welnu, noch de Provincie, noch de Staat hebben nooit in hunne begrooting het minste krediet ingeschreven om de economische en maatschappelijke inrichtingen ten behoeve der zeevisscherij te bevorderen. Het ware te wenschen dat er zoohaast mogelijk eene ondercommissie gesticht werde, die zou gelast zijn zonder uitstel stellige en vaste voorstellen in te dienen, nopens de inrichting van het krediet aan de zeevisscherij en van de onderlinge verzekering tegen het zeegevaar.

M. A. Liebaert antwoordt dat de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid nog geene bewerkingen gedaan heeft in den zin door den voorgaanden spreker aangewezen, maar het voorstel zooëven ontwikkeld verdient alle aandacht vanwege het bestuur dezer maatschappij en vanwege de Commissie; de stichting eener ondercommissie komt dus gewenscht voor. Wat de politiek van den Staat en der Provincie ten opzichte der zeevisscherij betreft, zij is door vergetenheid gekenmerkt. Het zal eene der voorname verdiensten van den heer Janssens de Bisthoven zijn eene nieuwe richting der Provincie op dit gebied voorbereid te hebben.

De heer Gouverneur stelt voor de ondercommissie zooals volgt samen te stellen: de HH Liebaert, Bauwens, d'Arripe, de Gheldere, Rybens, Dezuttere. M. Goor wordt verzocht hare werkzaamheden te volgen.

V. M. d'Arripe doet uitschijnen dat de visschers van De Panne, wier vaartuigen gedurende den oorlog door vijandelijke daden beschadigd werden, er niet in gelukken die schade te doen vaststellen door den staatscommissaris bij de rechtbank van oorlogsschade. Het ware nuttig eene spoedige tusschenkomst vanwege dezen beambte te vragen.

Oorlogsschade.

M. de Gheldere uit den wensch dat de schuilhaven voor visscherssloepen der haven van Zeebrugge zou uitgemergeld worden en dat het staketsel langs de havengeul herbouwd worde, ten einde den in- en uitgang der sloepen in stil weder te vergemakkelijken. De visschers vragen ook dat de verlichting der schuilhaven beter gedaan worde.

Schuilhaven van Zeebrugge

M. Bauwens vraagt dat de Commissie al haren invloed doe gelden om de werken van aanlegging der nieuwe haven te Oostende te bespoedigen.

Visschershaven van Oostende.

De heer kommandant Goor zet de Commissie aan het Middenbeheer van het Zeewezen te verzoeken ter beschikking der visschers

van Zeebrugge eenen tuiboot voor binnenschepen te stellen, ten einde de bewegingen der sloepen te vergemakkelijken.

De Commissie beslist dat de gewenschte voetstappen bij de bevoegde overheid zullen aangewend worden.

De eerstkomende vergadering zal den 16 April 1920 ten 10 ure plaats hebben.

De zitting wordt ten 12 $\frac{1}{2}$ ure geheven.

De Secretaris,
Ch. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
JANSSENS de BISTHOVEN.

Verslag der Vergadering van 16 April 1920.

De Commissie vergadert ten 11 ure 's morgens, in de zaal van de Bestendige Deputatie van den Provincialen Raad in het Gouvernementshotel, onder het voorzitterschap van den heer Gouverneur Janssens de Bisthoven.

Wonen de vergadering bij: de HH. Pype, Bauwens, Vierendeel, Baels, Hamman, Kervyn, Liebaert, Rybens, Valcke; Dezuttere.

De HH. d'Arripe en de Gheldere zijn verontschuldigd.

I. M. de Gouverneur heet de HH. Baels en Rybens, nieuwe leden, welkom.

Mededeelingen.

II. De secretaris geeft kennis van de brieven gericht tot den heer staatscommissaris bij de rechtbank voor oorlogsschade te Veurne, tot den heer algemeen bestuurder der kust, tot de maatschappij der Zeevaartinrichtingen te Brugge, tot den heer Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen en tot den heer Minister van Openbare Werken, dit alles in uitvoering der beslissingen genomen in de zitting van 19 Maart 1920. Hij geeft lezing der ontvangen antwoorden op deze brieven vanwege den heer staatscommissaris bij de rechtbank voor oorlogsschade te Veurne, de maatschappij der zeevaartinrichtingen te Brugge en den heer Minister van Openbare Werken.

M. Hamman vraagt dat er gevolg gegeven worde aan de kwestie der verlichting der schuilhaven van Zeebrugge in den zin aangewezen door den brief van de Maatschappij der zeevaartinrichtingen door deze zaak bij het stadsbestuur van Brugge aan te bevelen.

De heer Gouverneur vestigt de aandacht der HH. leden der Kamer van Volksvertegenwoordigers op de mededeelingen die tot de

Regeering gestuurd werden, aangaande den tuihoot voor binnenschepen te plaatsen in de havengeul van Zeebrugge, en de tusschenkomst der Regeering in de kosten van de Provinciale Commissie voor visscherij.

III. Door een verzoekschrift gericht tot den heer Burgemeester van De Panne en dat deze aan de Commissie voor Zeevisscherij medegedeeld heeft voor onderzoek, doen de visschers-stuurlieden van het westelijke deel der kust uitschijnen dat, ten gevolge van de onbeveerbaarheid der haven van Nieuupoort en van de aanstaande sluiting der haven van Oostende, zij in de noodzakelijkheid zullen verkeeren hunne vangsten te Duinkerke te lossen en te verkoopen. Welnu, de fransche toldienst heft op deze invoeren een recht van 20 p. c. ad valorem. De belanghebbenden vragen dat er voetstappen aangewend worden opdat de Fransche Regeering de belgische visschers van dit recht vrijstelle, zooals zij gedurende den oorlog en na den oorlog tot 30 Maart 11. gedaan heeft.

Inkomrecht op de visch in Frankrijk.

M. Hamman doet uitschijnen dat vóór den oorlog de helgische visschers, die Boulogne, Kales en Duinkerke aanliepen, van deze inkomrechten op de visch in Frankrijk vrijgesteld werden, in alle gevallen dat hunne aankomst het gevolg van hoogere macht was. Die oorzaak werd door den franschen toldienst breed opgevat en de belgische consuls verleenden te dien einde eene nuttige hulp. Er bestaan geene redenen om te gelooven dat de toestand in dit opzicht gewijzigd zij sedert den oorlog.

M. Baels voegt daarbij dat het belang dat de kwestie oplevert zich in werkelijkheid tot de gansche kust uitstrekt, Frankrijk en voornamelijk Elzas-Lotharingen waren immer belangrijke uitwegen voor de belgische visch. Welnu, de terugkeer van Elzas-Lotharingen tot Frankrijk heeft de toepassing, op deze provincies voor gevolg gehad van het fransche toelstelsel en bijgevolg van het recht van 20 t. h. ad valorem op de zeevisch. De toestand in dit opzicht is min gunstig dan vóór den oorlog. Ook werd er aangedrongen bij het Ministerie van Buitenlandsche Zaken, opdat het dit punt aan den economischen Raad der Verbondenen onderwerpe. Het doel van het verzoekschrift der visschers van De Panne maakt deel uit van eene stof die slechts door de algemeene bepaling van de toelwetten of van een handelsverdrag kon geregeld worden.

De heer Dezuttere voegt er nog bij dat de wegruiming van het laatste wrak dat nog de haven van Oostende verspert in het voorkomend geval de sluiting der haven slechts voor twee of drie dagen zal voor gevolg hebben, naar luid der inlichtingen dienaan-

gaande door den Bijzonderen Dienst der Kust gegeven. Deze omstandigheid wettigt het verzoekschrift niet en laat de belgische overheid niet toe thans den uitvoer van onze zeevisch te vergemakkelijken.

De Commissie beslist dat er in dien zin aan de aanvragers zal geantwoord worden,

*Onderlinge
verzekering en
krediet in
de zeevis-
cherij.*

IV. De heer voorzitter der Commissie geeft erover bericht dat hij aan den heer gouverneur der Nationale Bank, door tusschenkomst van den heer Bestendige afgevaardigde Liebaert een schrijven gezonden heeft, vergezeld van eene nota ten einde een onderzoek te vragen nopens de vraag of, in grondbegin, de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid bereid is kredietaanvragen in acht te nemen, ten behoeve van de zeevischerij voor het houden of het aanwerven van visschersvaartuigen.

Het officieel antwoord van het bestuur der kredietmaatschappij werd nog niet ontvangen; er blijkt echter uit eene mededeeling van het Wisselkantoor der Nationale Bank te Brugge, door wiens tusschenkomst de onderhandelingen met de Nationale Maatschappij desnoods zouden moeten gevoerd worden, dat deze instelling bereid is in zekere voorwaarden, de kredietbewerkingen te waarborgen ten behoeve der belgische visschers aangegaan. Deze voorwaarden zijn de volgende: 1) beperking van het voorschot op de helft van de waarde van het vaartuig; 2) uitsluiting der rechtstreeksche voorschotten aan de visschers. Deze laatste zouden door een gemeenschappelijk organisme moeten vertegenwoordigd zijn, rechtstreeks tegenover het wisselkantoor verantwoordelijk; 3) volledige waarborgen wat de verzekering der sloepen betreft.

Het wisselkantoor heeft dus op de gestelde vragen bepaald geantwoord; er volgt eruit dat geld in het bereik der visschers is, maar dat om het te bekomen, moeilijke voorwaarden te vervullen zijn.

De intrest, de wisselvergoeding aldoek de vergoeding van eene kredietvennootschap zouden de onkosten hoog doen oploopen.

De financieelieden verkiezen de waarborg eener verzekering aangegaan door eene handelsvennootschap boven die eener onderlinge verzekering. De onkosten van dergelijke verzekering zouden hoog oploopen en men kan aannemen dat eene onderlinge maatschappij die 25 t. h. der verzekerde waarde in reserve zou gebracht hebben, voldoende waarborgen van vastheid en stevigheid zou aanbieden. De openbare machten alleen kunnen de onderlinge verzekering tegen zeegevaar helpen de gevaren overkomen die haren aanvang zou bedreigen.

De vraag zooals zij gesteld is valt in het bereik niet van het bijzonder initiatief; zij veronderstelt de overdachte samenwerking van deze laatste en van de belanghebbende openbare besturen.

De Commissie zal gelieven te onderzoeken of het raadzaam voorkomt de Regeering te raadplegen nopens het middel de voorwaarden door het wisselkantoor te Brugge gesteld te verwezenlijken.

M. Liebaert doet opmerken dat de Nationale Maatschappij voor krediet aan de Nijverheid niet-ambtelijk geantwoord heeft op de nota der Commissie voor Zeevisscherij. Er volgt uit dit antwoord dat de maatschappij zich in deze stof niet door vaste regelen mag verbinden; elk geval moet in het bijzonder in het opzicht der aangeboden waarborgen onderzocht worden. Het zal bijgevolg moeilijk vallen langs dezen weg te slagen. De achtbare bestendige afgevaardigde heeft zich ook tot de *Société Anst-Belge de constructions navales* te Gent gericht. Deze heeft geantwoord dat hare standregelen haar niet toelaten bewerkingen als deze waarvan spraak is in acht te nemen. Het geld is in sterke rijzing. De discontokoers staat aan 7 t. h. Zich in dergelijke voorwaarden tot andere instellingen wenden, als men niet met vaste voorstellen te doen heeft, schijnt gansch nutteloos. Verder is het overbodig in de tegenwoordige omstandigheden het staatskrediet in te roepen.

M. Baels bevestigt deze meening. Onze staatsfinanciën bevinden zich in een betreurenswaardigen toestand. Waarom bijgevolg zich niet gewend voor het verkrijgen van voorschotten voor de visschers, tot de kapitalisten die ze hun verschaft hebben voor den oorlog en die er belang bij hebben ze nu nog te verschaffen. Het geldt de vischafslagers, de scheepsbouwers, met een woord, al degenen die er belang bij hebben dat de visscherij bloeie. Vóór den oorlog leenden zij dikwijls tot 45 der waarde van een schip aan den intrest van 4 t. h. De groote hinderpaal voor de ontwikkeling van dit krediet is het gebrek aan waarborgen ten gevolge van de onmogelijkheid de sloepen in aanneembare voorwaarden te verzekeren. De Oostendsche onderlinge verzekering verschaftte eene bijna volledige verzekering voor eene gemiddelde premie beneden de 2 t. h.; zij is verdwenen ten gevolge van den oorlog en de stuurlieden-eigenaars willen in algemeenen regel niets met verzekeringsmaatschappijen te doen hebben. Men moet bijgevolg de onderlinge verzekering tegen het zeegevaar herinrichten. Dit is een hoofdkwestie zelfs voor de maatschappijen voor stoomvisscherij, en deze zullen geldelijk in het werk tusschenkomen. Welnu, de grondregelen voorheen opgesteld door de zee-

visscherij-commissie zouden kunnen volledig worden rekening houdende met de huidige omstandigheden. De eenige waarborg aan de openbare besturen te vragen betreffen de samenstelling der reserven. *Maken wij een bepaald ontwerp op en roepen wij de belanghebbenden bijeen om het te onderteekenen.*

M. **Liebaert** haalt het voorbeeld aan der doortastende en gelukkige voorbeelden der provinciale overheid van Henegouwen in economische en maatschappelijke zaken, en doet uitschijnen hoezeer eene eigene handeling der Provincie, op het gebied der zeevisscherij dat haar uitsluitelijk toebehoort, zou overeenstemmen met de overleveringen harer politiek in landbouwzaken en veeverzekering. Deze politiek werd met schitterende uitslagen bekroond. Daarentegen was er in den loop van bijna eene eeuw nooit spraak in de provinciale instellingen de zeevaartnijverheden praktisch te ondersteunen. Het komt den heer Gouverneur toe, die eene verandering in de gedachten teweeg gebracht heeft, het werk te volledigen dat hij gelukkig begonnen heeft.

De heer Gouverneur sluit zich aan bij de zienswijze van den heer Liebaert, wat de wenschelijkheid voor de Provincie het betreft hare zeevaartbelangen meer in het oog te houden en stelt voor de heeren Liebaert, Baels en Dezuttere te gelasten een ontwerp van onderlinge verzekering op te maken dat binnen kort aan de Commissie en aan de Provinciale overheid zou moeten voorgelegd worden. Het is wenschelijk dat de Provincieraad geroepen worde daarover in den loop van den aanstaanden gewonen zitting te beslissen.

M. **Valcke** vraagt dat de heer Rybens aan de voornoemde ondercommissie toegevoegd worde.

Het voorstel van den heer Gouverneur, volledig door dit van den heer Valcke wordt goedgekeurd.

**Verbod
van uit-
voer der
zeevisch.**

V. M. **Baels** vestigt de aandacht der vergadering op den moeilijken toestand waarin de zeevisscherij verkeert ten gevolge van de afkondiging van het ministerieel besluit van 26 Maart (Staatsbl. 3 April 1920) dat eene vergunning voor den uitvoer oplegt voor alle voortbrengselen bestemd voor de menschelijke voeding die er niet uitdrukkelijk van ontslagen zijn. De zeevisch geniet geene vrijstelling. Deze maatregel treft de zeevisscherij in hare levenskracht, den uitvoer van sijne visch, voornamelijk den terbut, de tong, de schaar, het mooi meisje, de wijting. Deze uitvoer bedraagt slechts 10 t.h. van de vangsten, maar in het opzicht der geldelijke uitslagen der ondernemingen, is hij van zulk een overwegend belang dat, zoo het verbod van uitvoer staande gehouden wordt, de maatschappijen voor visscherij met stoom tot stilstand zullen genoopt zijn. De

belangen der volksvoeding zijn daarin niet betrokken, want de voornaamste uitweg van de hijnvisch der vlaamsche kust was te allen tijde in het buitenland. De heer Minister van Bevoorrading werpt tegen de intrekking van het verbod op dat het voldoende is de vergunning voor den uitvoer aan te vragen om dien te verkrijgen. Welnu, dergelijke vraag is feitelijk onmogelijk, omdat men tot het laatste oogenblik in de onzekerheid verkeert nopens de hoeveelheid beschikbare koopwaar en dat het een bij uitstek verderfbare waar geldt. Het is hoogst wenschelijk dat de Commissie al haren invloed doe gelden om de intrekking van het besluit waarvan sprak, te krijgen.

M. Idehaert brengt in dat in de huidige omstandigheden het wettelijk onmogelijk is voor iemand die met een openbaar mandaat bekleed is en voor een ambtelijke instelling, zooals de zeevisscherijcommissie, een maatregel tegen te werken die bestemd is om de levensduur te bestrijden.

M. Hamman antwoordt dat de Commissie voornamelijk de zeevisscherijnijverheid vertegenwoordigt en dat zij in die hoedanigheid bevoegd is om aan den minister de gewichtigheid en de bestanddeelen der zaak die in bespreking is te doen uitschijnen en hem tevens te verzoeken dezelve diepgrondig te onderzoeken.

M. Bauwens bevestigt deze zienswijze en steunt op de dringendheid der mededeeling aan den heer minister te doen.

De Commissie sluit zich aan bij het voorstel van M. Hamman. De beweegredenen hooger aangehaald zullen aan den heer Minister van Bevoorrading medegedeeld worden.

VI. M. Rybens geeft een vertoog van de nadeelen die de stad Nieupoort onderstaat uit oorzaak dat de havengeul en de loskaaien den haven voor de vischsloepen niet toegankelijk zijn. Hij verzoekt de Commissie bij het ministerie van Openbare Werken tusschen te komen opdat deze toestand verbeterd worde.

De Commissie beslist aan den heer minister van Openbare Werken een wensch in dien zin toe te sturen.

VII. De volgende zitting is vastgesteld op 21 Mei op een uur later te bepalen.

De zitting wordt ten 12 ½ ure geheven.

De Secretaris,
Ch. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
JANSSENS de BISTHOVEN.

Verslag der Vergadering van 21 Mei 1920.

De Commissie komt bijeen te 10 ure 's morgens in de vergaderzaal der Beständige Deputatie, onder het voorzitterschap van den heer Janssens de Bisthoven, Gouverneur der Provincie.

Zijn tegenwoordig op de vergadering: MM. Liebaert, Rybens, Kervyn de Meerendré, H. Baels, Valcke, Bauwens, de Gheldere, graaf Visart de Bocarmé, d'Arripe, Dezuttere.

Worden verontschuldigd: MM. Pype en Hamman.

I. Het verslag der vergadering van 16 April 1920 wordt door den secretaris afgelezen en door de vergadering goedgekeurd.

Mededeelingen.

II. De heer Voorzitter geeft mededeeling van een schrijven van den heer minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen, houdende dat de heer Claessens, Kommissaris van het Zeewezen te Oostende, voorloopig aangesteld is om, als afgevaardigde van het Beheer van het Zeewezen, de vergaderingen der Commissie bij te wonen, in vervanging van den heer kommandant Goor, met eene zending in het buitenland gelast.

Er blijkt uit eene telephonische mededeeling van M. Claessens dat hij te laat van dit bericht ingelicht werd om op de vergadering van heden tegenwoordig te zijn.

III. De vergadering neemt kennis van de brieven toegezonden door de heeren Ministers van Openbare Werken, van Bevoorrading en van het Zeewezen, in antwoord op de vragen die hem onderworpen werden nopens den toestand der haven van Nieupoort, het verbod van uitvoer van fijnvisch en de tusschenkomst der Regeering in de onkosten der visscherijcommissie.

De aanbeveling nopens de haven van Nieupoort wordt door het Ministerie van Openbare Werken onderzocht; wat de toelating van den uitvoer van fijnvisch betreft, zij werd door de Regeering verleend.

Het Beheer van het Zeewezen heeft zijne toelage ten behoeve der Commissie voor het jaar 1920 op een vierde der vermoedelijke uitgaven vastgesteld, dit is 2125 frs.

Door een schrijven gedagteekend van 12 Mei 1920, vraagt de heer Minister van Bevoorrading dat de Commissie hem hare meening doe kennen nopens eenen wensch uitgedrukt door den gemeenteraad van Oostende en strekkende tot het bekomen van den vrijen uitvoer van alle zeevischsoorten, het vermogen om fijnvisch uit te voeren voorheen toegestaan geweest zijnde.

De heer **Baels** doet opmerken dat hij de ontwerper geweest is van dezen wensch en dat hij persoonlijk door het ministerie verzocht werd zijne meening dienaangaande te doen kennen.

De voldoening der reeders en der vischhandelaren op welke er door den ministerieelen brief, zooëven medegedeeld, gewezen wordt, was slechts betrekkelijk, om reden van de toegevendheid die de Regeering in zake van vischuitvoer wel heeft willen aan den dag leggen. Het is wezenlijk van belang een volledige toelating van uitvoer toe te staan. De uitvoer bedraagt slechts 10 t. h. der voortbrengst en dit gering gedeelte, genomen op de kleine voortbrengst der belgische visschersvloot, kan geen schatbaren invloed noch op het verbruik noch op de prijzen hebben.

In het huidig geval, hecht de Regeering te veel belang aan de prijkswestie. De prijzen worden om zoo te zeggen door den groot-handel niet beïnvloed; het zijn de tusschenpersonen en de klein-handelaars die de prijzen tot overdreven cijfers doen opklimmen. Aldus werden de tongen te Oostende tegen 3.50 fr. den kilo verkocht en te Brussel tegen 10 fr. den kilo. Het verbod van uitvoer kon deze misbruiken in niets tegenhouden. Men zou eene prijsregeling en de aanplakking der prijzen moeten invoeren.

M. d'Arrive bekrachtigt deze zienswijze wat De Panne betreft.

M. **Baels** antwoordt dat de uitvoer van visch voor het gewoon gebruik slechts een faktor voor de marktregeling is op de dagen van prijsinzakking, om klimaterische of andere redenen, in het begin des zomers. Het is alsdan dat het behoud van het verbod noodlottige gevolgen zou kunnen hebben voor de visscherij, die in de huidige omstandigheden achting verdient. De kosten van uitbating der vischstoomsloepen bedragen thans 55.000 fr. te maande en hunne opbrengst overtreft de 50.000 fr. niet. Reeds is een deel der vloot ten einde verlies te vermijden werkeloos.

Anderszijds, moet de faam der belgische fijnvisch in het buitenland ondersteund worden door de mogelijkheid alle visch uit te voeren. De klanten voor fijnvisch vragen immers somtijds een lot gewone visch en verzaken aan alles, zoo zij geen voldoening op dit laatste punt kunnen bekomen.

M. **Dezuttere** doet gelden dat men den toestand moet onderzoeken in het opzicht van den strijd tegen de levensduurte. Het is duidelijk dat de invoer vrij zijnde en de uitvoer verboden, de belgische leveraars zich in eenen nadeeligen toestand bevinden, maar geldt hetzelfde ook voor den verbruiker?

Deze vraag is twijfelachtig. De groote voorziener van onze hinnenvischmarkten is de kust niet, maar wel Holland. Vóór den oor-

**Verbod
van uit-
voer der
zeevisch.**

log voerde Holland jaarlijks 22.000.000 kilo visch in België en deze invoer heeft denzelfden gang onmiddellijk na den wapenstilstand hernomen. Dit blijkt uit de statistiek der mijnen van Brussel, Antwerpen en Gent. In de eerste stad, waren de vreemde aankomsten, om zoo te zeggen uitsluitelijk Hollandsche, 72.000 manden, tegen 25.000 manden belgische; te Gent 10.000 manden vreemde visch tegen 11.000 manden belgische; te Antwerpen heeft men voor 4 $\frac{1}{2}$ miljoen buitenlandsche visch tegen 141.000 fr. binnenlandsche zeevisch verkocht. De visscherij en de vischhandel in Holland zijn bijzonderlijk ingericht met het oog op de geregelde bevoorrading der belgische markten met gewone visch in consignatie verzonden. De belgische nijverheid en vischhandel kunnen thans tegen deze mededinging niet strijden, en het verbod van uitvoer, in de oogenblikken van krisis die de heer Baels zooëven opgegeven heeft, zullen ze slechts kunnen berooven, zonder schijnbaar nut voor de verbruikers, van de uitwegen waar zij met meer voordeel opkomen.

M. Ranwens doet opmerken dat dit werkelijk de toestand van den vischhandel in België is. Men moet echter rekening houden met de rechtstreeksche verzendingen naar de kleinhandelaars der belgische verbruikcentrums gedaan, zendingen die voorzeker de hoeveelheid uitgaande van de kust verdubbelen.

De heer Gouverneur vat de bespreking samen en stelt vast dat het noodig is in het belang der nijverheid de vergunning van uitvoer af te schaffen, namelijk hierom dat belgische uitvoer slechts 10 t. h. der opbrengst bedraagt en dat de maatregel geen tastbaren invloed noch op het verbruik noch op de prijzen kan hebben. Wat in het algemeen belang vereischt wordt is dat de kleinhandel doeltreffend verordend en bewaakt worde.

De vergadering sluit zich eenstemmig bij deze zienswijze aan en besluit dat een uittreksel uit het verslag der vergadering dat de bespreking samenvat naar den heer Minister van Bevoorrading zal gezonden worden.

V. M. Baels vraagt de tusschenkomst aan van de Commissie bij de bevoegde overheid nopens de punten hierna aangeduid:

*Uitvoer
der
Garnalen.*

1) De invoer van garnalen naar Frankrijk werd pas verboden. Dit verbod treft bitter de visschers van het grootste deel der kust. Het is van belang de tusschenkomst van den heer minister van Buitenlandsche Zaken in te roepen.

*Visch
vervoer.*

2) Het vischvervoer naar Zwitserland vereischt van 6 tot 8 dagen. Het is wenschelijk dat de belgische visch als spoedbestelling kunne verzonden worden met den trein vertrekkende van Oostende

ten 20 ure en dat de vervoeren geen stilstand te Thionville ondergaan.

Een verzoekschrift in dezen zin zal naar den heer Minister van Spoorwegen verzonden worden.

VI. M. de Gouverneur brengt in bespreking de voorstellen der ondercommissie voor de onderlinge verzekering aangaande de tuschenkomst der openbare besturen in de stichting eener onderlinge verzekering van de zeilsloepen tegen het zeegevaar.

*Onderlin-
ge verzeke-
ring tegen
het zeege-
vaar.*

Deze voorstellen zijn aldus samengevat dat de openbare besturen ter beschikking der maatschappij een fonds van 1.000.000 fr. stellen dat van de reserve deel zou uitmaken, maar aan eene bijzondere boekhouding zou onderworpen worden. Dit fonds zou in tien jaardoodingen uitbetaald worden, die het voorwerp van evenveel beloften van betaling zouden uitmaken, die in het voorkomend geval kunnen gediscoteerd worden. Alle uitleening op dit bijzonder fonds gedaan zou door de overschotten der volgende jaren moeten aangevuld worden. Het fonds of het beschikbaar gedeelte ervan is terugbetaalbaar na 10 jaar, indien de eigenlijke reserve der maatschappij 25 t. h. der verzekerde waarde bedraagt en later zoodra zij dit bedrag bereikt heeft. Het gedeelte van het fonds dat 25 t. h. overtreft, als er rekening met de normale reserve gehouden wordt, is in dezelfde voorwaarden terugbetaalbaar. Het deel van het miljoen dat uitbetaald, maar niet aangewend werd zal op intrest ten behoeve der belanghebbende machten geplaatst worden.

M. Baels doet uitschijnen dat er blijkt uit een onderhoud dat hij met den heer Minister van het Zeewezen nopens het ontwerp gehad heeft dat deze laatste erover verrukt is en dat hij al zijne ondersteuning zal verleenen om van de wetgevende Kamers het noodige krediet te bekomen, ter gelegenheid van de bespreking van de begroting van het Zeewezer. De aanvraag zal een krediet van 750.000 frank bedoelen, daar 250.000 fr. door de Provincie te storten zijn. In deze voorwaarden zal de tuschenkomst der kustgemeenten niet moeten vereischt worden.

De heer Voorzitter bedankt het achtbaar lid wegens zijne gelukkige tuschenkomst en stelt voor de Bestendige Deputatie dadelijk die voorstellen bekend te maken, dit met het oog op de vergadering van den Provincieraad van Juli aanstaande.

Na eene gedachtenwisseling nopens verscheidene schikkingen van het ontwerp van standregelen, gedachtenwisseling die in de aanstaande zitting zal hernomen worden, neemt de vergadering het bovengemeld voorstel aan.

*Krediet
aan de zee-
visscherij.*

VII. De heer Voorzitter geeft mededeeling van eenen brief van den aangestelden beheerder van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, zooëven ontvangen als antwoord op eene vraag om inlichtingen aangaande de mogelijkheid aan de zeevisscherijnijverheid voorschotten op lang termijn te bezorgen, voor het aanwerven van sloepen.

Er blijkt uit dit schrijven :

1) dat de beheerraad der maatschappij geheel en al genegen is dergelijke voorschotten aan de visschers te bezorgen op voorwaarden in elk geval te onderzoeken.

2) De zorg deze bewerkingen te regelen zou moeten toevertrouwd worden aan een bijzonder organisme gesticht in den vorm der samenwerkende maatschappijen. Deze tusschenkomende en waarborgende instelling zou aan de Nationale Maatschappij de beloften onderteekeend tot verwezenlijking der leeningen overzetten.

Met andere woorden, de samenwerkende kredietvennootschap zou ten opzichte der nationale maatschappij den rol te vervullen hebben die aan het wisselkantoor der Nationale Bank ten opzichte dezer bank voorbehouden is. Als een voorbeeld van dergelijke instelling, kan men het waarborgfonds van een miljoen inroepen door den Koning met behulp van particuliere intekeningen gesticht ten behoeve der kleinburgerij, en deze laatste in staat stellend vanwege de nationale maatschappij een vijfde dubbel krediet, dit is vijf miljoen, te bekomen. De samenwerkende vennootschappen die in de voornaamste steden het wisselkantoor vervangen, wat aangaat de betrekkingen der Nationale Maatschappij met de kleinburgers hebben dezelfde bestemming.

3) De Nationale Maatschappij raadt ten opzichte der verzekering een stelsel aan dat volstrekt overeenkomt met dit der ondercommissie die de zaak onderzocht heeft.

4) Het risico voortspruitende uit de huidige waardevermindering van het geld wordt voor rekening der ontleeners gelaten. Om dit te bereiken is het voldoende ermede rekening te houden in het vaststellen van het bedrag der leeningen.

Met een woord, de volledige oplossing van het vraagstuk is meer gevorderd dan men het kon hopen. Alles hangt af van de stichting van een tusschenorganisme.

Wat men voor de kleinnijverheid en den kleinhandel kan te weegbrengen, zou men het niet kunnen voor de kleinvisserij stichten, voornamelijk als men op dit laatste gebied over een kredietmiddel beschikt dat in het eerste niet bestaat, te weten de scheepshypotheek? Het is hier veel meer dan in de onderlinge

verzekering, dat de maatschappijen voor zeevisscherij met stoom zouden kunnen en moeten een machtigen aanstoot geven, door het inteekeken van een belangrijk deel van het kapitaal der kredietmaatschappij, mits maar een tiende of een twintigste ervan te moeten storten.

De heeren Liebaert en Dezuttere steunen op de gewichtigheid der verklaringen afgelegd door de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid. Het is hewezen dat in het huidig geval de openbare machten ten behoeve der visscherijnijverheid gedaan hebben wat van hen afhangt. Het overige hangt af van de werkzaamheid en het initiatief der belanghebbenden. Het ware betreurlijk dat de eenige gelegenheid om tot de heropheuring van deze nijverheid te arbeiden zou verloren gaan ten gevolge van onachtzaamheid der belanghebbenden. De heeren reeders van Oostende en bestuurders van groote visscherijmaatschappijen moeten de vraag in zeer ernstige overweging nemen.

De heeren Baels en Bauwens sluiten zich bij deze beweegredenen aan en beloven de zaak op de dagorde eener aanstaande vergadering der reeders te brengen.

Voor het overige zal dit punt op eene aanstaande vergadering der Commissie die op 11 Juni vastgesteld is, gebracht worden.

De vergadering wordt ten 12 ure geheven.

De Secretaris,
Ch. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
JANSSENS de BISTHOVEN.

Verslag der Vergadering van 11 Juni 1920.

De Commissie komt bijeen ten 10 ure 's morgens, in de zittingzaal der Bestendige Deputatie in het gouvernementshotel, onder het voorzitterschap van den heer Janssens de Bisthoven.

Zijn tegenwoordig: MM. A. Liebaert, Rybens, Hamman, de Gheldere, H. Baels, graaf Visart de Bocarmé, Kervyn de Meerendré, Bauwens, Valcke, Dezuttere.

M. Claessens, commissaris van het Zeewezen te Oostende vertegenwoordigt het middenbestuur van het Zeewezen.

Worden verschoond: de heeren Baron Ruzette, d'Arripe en Pype.

I. Het verslag der vergadering van 21 Mei wordt afgelezen door den secretaris en door de vergadering goedgekeurd.

Verslag.

Op voorstel van den heer Voorzitter, wordt er beslist dat er

voortaan een dubbel van het verslag naar ieder lid, vóór de volgende vergadering zal gezonden worden.

*Schuilha-
ven te
Zeebrugge*

II. Er wordt mededeeling gegeven van een schrijven van het gemeentebestuur van Brugge, aangaande de vraag of de aanbeveling hem toegestuurd betrekking heeft tot de verlichting der haven van Zeebrugge in het belang der beweging van de sloepen, ofwel of het de verlichting geldt der omgeving van het schuildok, zoodat zij voor den oorlog bestond, om de toegangswegen tot de visschershaven te vergemakkelijken.

Er volgt uit de uitleggingen van den heer de Gheldere dat er sprake is van den toegang tot het schuildok en van de herinrichting der verlichting zoodat zij voor den oorlog bestond.

Er zal in dien zin naar het gemeentebestuur van Brugge geschreven worden.

*Uitvoer
van
Garnalen.*

III. De heer Minister van Buitenlandsche Zaken laat weten, als antwoord op den wensch uitgebracht door den heer Baels in zitting van 21 Mei 14, aangaande het nadeel berokkend aan de garnaalvisschers door het fransch dekreet van 23 April, dat den invoer van eene reeks artikelen verbiedt, dat hij zich gehaast heeft kennis van dezen toestand aan den heer Minister van Economische Zaken te geven, door wiens tusschenkomst de schikkingen met de Fransche Regeering overeengekomen werden aangaande de toepassing der bedoelde bepalingen.

De heer Minister van Buitenlandsche Zaken heeft verder de aandacht van zijnen kollega gevestigd op het belang dat er aan vast is dat onze garnaalvisschers vergunning voor den uitvoer bekomen, in afwijking van de nieuwe maatregelen pas in Frankrijk genomen.

Op aanvraag van den heer Baels, zal een afschrift van dezen brief aan den heer Brassine te Coxyde gezonden worden.

M. de Gheldere vraagt insgelijks om mededeeling van den inhoud van den brief te bekomen.

*Onderlin-
ge verzeke-
ring tegen
het zeege-
vaar.*

IV. M. Baels doet kennen dat in zitting van 10 Juni, de Kamer van volksvertegenwoordigers eene door hun voorgestelde wijziging aan de begroting van het Zeewezen aangenomen heeft, ingevolge de voorstellen der Commissie ten behoeve van de stichting eener onderlinge verzekering der zeilsloepen der vlaamsche kust tegen het zeegevaar. Die wijziging werd door de heeren Poulet en Delacroix goedgekeurd en luidt als volgt:

Tusschenkomst der Regeering tot beloop eener maximum van 750.000 fr. in de stichting van een waarborgfonds, ten behoeve eener onderlinge verzekering der zeilsloepen van de vlaamsche kust te

gen het zeegevaar, wier stichting door de Zeevisscherijcommissie van West-Vlaanderen ontworpen is. Eerste annuïteit 75.000 fr.

De heer Voorzitter bedankt den achtbaren volksvertegenwoordiger voor zijn gelukkig initiatief en voor de toewijding aan het zeevisscherijbedrijf van welke hij in deze omstandigheid het bewijs afgelegd heeft, en stelt aan de vergadering voor hem eenstemmig te bedanken.

Deze woorden worden door gansch de vergadering warm toegejuicht.

De heer Gouverneur verklaart op zijne beurt dat in zitting van 4 Juni de Bestendige Deputatie beslist heeft dat de zaak voor den Provincieraad zal gebracht worden in dezelfde voorwaarden wat de tusschenkomst der Provincie betreft, tusschenkomst die op 250.000 frank geschat werd.

V. A. — De heer Voorzitter brengt opnieuw in bespreking het ontwerp van standregelen der onderlinge verzekering en doet uitschijnen dat de bemerkingen die ingebracht werden en de wijzigingen die voorgesteld werden in de laatste vergadering, ten gronde mis opgevat zijn, daar zij er naartoe streven allen invloed aan de maatschappelijke aandeelen te geven.

Dezen weg inslaan ware een misslag begaan die zou voor gevolg hebben den aard van de maatschappij van onder tot boven te veranderen. Men mag niet vergeten dat de maatschappelijke aandeelen slechts voor zoo veel in de instelling tusschenkomen als zij noodig zijn om haar het uiterlijke van eene handelsmaatschappij te geven. Het is een loutere vormkwestie. Het eenige en ware maatschappelijk belang is de verzekerde waarde en het is in verhouding met deze waarde dat de rechten der leden moeten gemeten worden. Daarom ook werd artikel 5 in dezen zin gewijzigd dat elk lid slechts een aandeel kan nemen. Als het zoo is, zal de maatschappij nooit met nuttelooze en zware intresten beladen worden.

Anderzijds houdt artikel 14 rekening wat het stemrecht betreft met de gewichtigheid der wederzijdsche belangen der leden; van het oogenblik dat de verzekerde waarde 5000 fr. overtreft, — dit is de prijs van eene schuit — verwerft het lid eene bijgevoegde stem per 10.000 fr. meerwaarde. Derwijze zal het evenwicht tusschen zijne belangen en zijne rechten bestendig zijn.

Deze oplossing is des te meer aanneembaar daar zij overeenstemt met artikel 57 dat bepaalt dat, in geval van ontbinding der maatschappij, haar bezit verdeeld wordt onder de leden in evenredigheid met hunne bijdragen, die zooals men weet in verhouding met de verzekerde waarde zijn.

De heer **Dezuttere** is van meening dat het nutteloos ware aan de leden, zooals men het voorgesteld heeft, het inteekenen van een aantal aandeelen op te leggen, hetzij naar hunne keus hetzij in verband met hunne betrokken belangen. De eisch der wet is voldaan zoo de wijze waarop het maatschappelijke fonds gevormd wordt en het minimum van dit fonds bepaald zijn; een enkel aandeel, hoe gering ook is voldoende. De leden vragen niets beters dan zoo weinig kapitaal mogelijk te moeten storten en de maatschappij zoo weinig intresten mogelijk te moeten betalen. De wet bepaalt nergens dat het stemrecht in evenredigheid met het aantal ingeteekende aandeelen is en in het voorhanden zijnde geval zal dit recht uitdrukkelijk door de standregelen geregeld worden, door voor grondslag de verzekerde waarde aan te nemen.

De heeren **Liebaert** en **Hamman** spreken zich uit ten voordeele van de inrichting van het stemrecht op den grondslag van de aandeelen door de leden ingeteekend; het is een algemeene regel in de handelsmaatschappijen dat het stemrecht geregeld zij naar het maatschappelijk belang van elk lid.

De heer **Baels** toont aan door juiste opgaven, dat dit doel bereikt wordt door den tekst van artikel 5 en 14 van het ontwerp zooals hij gewijzigd wordt.

Deze artikelen worden goedgekeurd.

B. — De heer **Voorzitter** doet uitschijnen dat eene andere vraag in de laatste vergadering opgeworpen, betrekking heeft tot de deelneming der openbare besturen in het toezicht der maatschappelijke werking.

Het handelswetboek belet geenszins de deelneming van niet-leden aan het bestuur en het toezicht van handelsmaatschappijen, behalve wat denaamloze maatschappijen betreft, dat het in artikel 57 bepaalt dat de beheerders een aantal acties moeten bestemmen bij voorkeur als waarborg van hun beheer. Deze aandeelen mogen overigens door andere aandeelhouders gegeven worden. Wat de samenwerkende maatschappijen aangaat, zegt artikel 116 uitdrukkelijk dat zij door deelhebbende of niet-deelhebbende mandatarissen beheerd worden. Daarom heeft men bij artikel 21 een lid gevoegd houdende dat de subsidieerende machten elk het vermogen hebben van ambtswege een beheerder aan te duiden, die beslissende stem heeft en wiens mandaat slechts door hen moet vernieuwd worden.

Het is duidelijk dat deze beheerders, die aan het wezenlijk bestuur der maatschappij deel nemen, aan de gemeenrechtelijke ver-

antwoordelijkheid in zaak van handelsmaatschappijen onderworpen zijn.

En daar zij in den beheerraad in minderheid zouden zijn en de belangen van het waarborgfonds zouden kunnen in strijd zijn met de louter maatschappelijke belangen, moet men aan die beheerders een recht van verhaal toekennen tegen de beslissingen die belangen krenken van de besturen die het millioen van het waarborgfonds zouden voorgeschoven hebben. Dit verhaal zal voor den scheidsraad gebracht worden. Deze laatste zou bijgevolg in deze gevallen uitsluitelijk samengesteld worden uit niet-leden; daarom stelt men de woorden « onder de leden aanwijzen » 2e reek van artikel 56 te vervangen door die « buiten de leden aangewezen. »

De heer **Dezuttere** voegt er bij dat deze tekstwijzigingen hierop steunen dat het bestuur der maatschappij zou kunnen de belasting van het waarborgfonds betrachten meer dan het maatschappelijk belang het vereischt. Het is bijgevolg van noode dat de vertegenwoordigers der openbare machten over een recht van verhaal beschikken en dat dit verhaal kunne voor geheel belanglooze personen gebracht worden, zooals. oud-reeders, enz.

De gewijzigde artikelen 21 en 56 van het ontwerp worden goedgekeurd.

C. De heer **Voorzitter** doet opmerken dat een derde punt de aandacht der vergadering moet vestigen, namelijk de verplichtingen bij de intrede en de rechten bij den uitgang der leden. Artikel 12 bepaalt dat het uittredend lid recht heeft op zijn aandeel, zooals het uit de laatste balans voortspuit, dus op zijn aandeel in de reserve. Dit strookt met artikel 126 der wet op de handelsmaatschappijen, maar strookt het met het maatschappelijk belang en kan men aannemen dat een lid, door belanghebbende of andere uittredingen, de vastheid der reserven in gevaar bringe en bijgevolg deze der maatschappij zelve?

Van een anderen kant, brengt artikel 44 het inkomgeld in evenredigheid met het maatschappelijk bezit en de reserven. Dit is billijk, maar nog eens het stemt niet overeen met het algemeen belang, dat alleen in het oog moet gehouden worden. De maatschappij immers zou spoedig een gesloten kring worden, wiens rijkdom de beheerders met ijverzucht zouden verdedigen tegen de pogingen van nieuwelingen, zelfs als men hun het vermogen zou toegestaan hebben van alle inkomgeld te ontslaan.

Daarentegen, mag het ontslag van een lid niet kunnen ingegeven worden door de geheime begeerte zich een deel der reserven toe te eigenen.

Men stelt bijgevolg de afschaffing voor van artikel 44 aangaande het inkomrecht en de wijziging van artikel 12 in dezen zin dat in geen geval een ontslagnemend of uitgesloten lid recht heeft op een aandeel in het maatschappelijk reservefonds.

Deze wijziging schijnt gewettigd; een nieuw lid in de maatschappij vermeerderd de vastheid dezer laatste door zijne bijdragen en schijnt niet aan een inkomgeld te moeten onderworpen worden. Anderzijds, heeft de ontslagnemer het recht niet deze vastheid in gevaar te brengen, door een ontijdig en zelfzuchtig vertrek.

Ook mogen, zoolang het bijzonder waarborgfonds bestaat, de standregelen zonder de goedkeuring der subsidieerende machten niet gewijzigd worden.

M. Dezuttere erkent dat het eerste voorstel zooals het opgesteld is, doordrijvend is en dat het niet strikt rechtvaardig is, maar het steunt op eene feitelijke noodwendigheid. Men heeft overal vastgesteld dat een inkomgeld en het recht benamingen op het reservefonds, wederzijds in geval van inkomst en uitgang van leden, eene oorzaak van verval der onderlinge verzekeringen tegen zeegevaar geweest zijn. Het Report on sea Fisheries for the years 1915, 1916, 1917 and 1918 van het Board of Fisheries in Engeland bevat in dit opzicht eene uitdrukkelijke verklaring.

MM. Valcke, Hamman en Bauwens oordeelen dat de formule overdreven is en stellen voor eenen middenweg in te slaan.

M. Dezuttere antwoordt dat zoo noodig de vergadering zich zou kunnen aansluiten bij de gedachte van een vast inkomgeld en van de onaantastbaarheid der reserve alleen in de gevallen als zij 25 t. h. der verzekerde waarde niet bereikt.

M. Baels brengt in dat ingezien de vlottingen waaraan de reserve zal onderhevig zijn, dit stelsel van moeilijke toepassing zal zijn.

De afschaffing van artikel 45 wordt aangenomen. Artikel 12 wordt volledigd door deze bijvoeging: « zij hebben geen recht op een aandeel in het reservefonds ». Artikel 19 wordt volledigd in den zin dat de standregelen niet mogen gewijzigd worden zonder de goedkeuring der subsidieerende machten.

D: — M. de Voorzitter stelt voor te zeggen in artikel 5, 1 reek: alle belgen van geboorte.

Dit voorstel wordt aangenomen.

MM. de Gheldere en Rybens stellen voor te zeggen in artikel 6, 1 reek: alle gedekte en halfgedekte vaartuigen.

Die tekst wordt aangenomen.

M. Hamman stelt voor aan de algemeene vergadering het recht te verleen, met de enkele meerderheid der stemmen, te beslissen dat de verzekerbare waarde de som van 50.000 fr. zal mogen overtreffen. Artikel 30 zal in dien zin gewijzigd worden.

MM. Baels en Bauwens vertoonen dat om practische redenen de vergoeding 3/4 moet bedragen in geval van bijstand (hulp en bergloon).

Deze wijziging van den oorspronkelijken tekst wordt aangenomen.

E. — M. Liebaert stelt de vraag of de visscherijnijverheid de ontworpen inrichting begeert.

M. Baels is van meening dat om op deze vraag te antwoorden, het voldoende zijn zal de belanghebbenden bijeen te roepen.

M. de Gouverneur stelt voor dat er zonder uitstel vergaderingen opgeroepen worden, onder de bescherming der Burgemeesters der visscherijgemeenten. De heeren Baels, Bauwens en Dezuttere zullen zich wel willen gelasten er het woord te nemen en de bijtredingen te aanvaarden.

Het zal goed zijn de heeren commissarissen van het Zeewezen te verzoeken hunnen invloed te doen gelden, opdat deze vergaderingen bezocht worden.

F. — M. Dezuttere stelt voor tot later de vraag van de stichting eener samenwerkende kredietvennootschap voor de visschers uit te stellen tot dat deze nopens de onderlinge verzekering volledig opgelost zijn.

Het is noodig de belanghebbenden voor een ontwerp van samenwerkende kredietvennootschap te stellen dat volledig zij en rijp overwogen.

Dit voorstel wordt aangenomen.

De zitting wordt om 12 ure geheven.

De Secretaris,
Ch. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
JANSSENS de BISTHOVEN.

STATISTISCHE TABELLEN

Bladz.

Tabel I. Indeeling der gedekte zeilsloepen, ingevolge de nettotonmaat en de bijgevoegde drijfkracht.	12-13
— II. Indeeling der stoomvisschloepen ingevolge de nettotonmaat.	14
— III. Opene of halgedekte visschersvaartuigen met aanduiding van het getal opvarenden.	15
— IV. Samenstelling der visschersvloot ingevolge de drijfkracht.	16
— V. Indeeling der gedekte platbodems, ingevolge de nettotonmaat.	17
— G. Algemeene indeeling der vaartuigen (opene en gedekte) ingevolge de bemanning.	18
— VII. Indeeling der vaartuigen ingevolge bedrijf- en stuwkracht.	19
— VIII. Ondernemingen afhangende van eene handelsvennootschap.	20
— IX. Indeeling van het personeel der gedekte zeilsloepen, ingevolge de nettotonmaat der sloep.	23
— X. Samenstelling van het belgisch visscherspersoneel der gedekte vaartuigen (stoom en zeil).	23
— XI. Indeeling van het personeel der stoomvisschloepen, ingevolge de nettotonmaat der vaartuigen.	24-25
— XII. De voortbrengst der stoomvisscherij te Oostende (1905-1919).	28
— XIII. De voortbrengst der belgische zeilsloepen, ingevolge den verkoop in de mijnen van Oostende, Blankenberghe en Nieuipoort (1905-1919).	29
— IV. De voortbrengst der belgische visschersvloot, ingevolge den verkoop in de kustmijnen (1905-1919)... .	30
— XV. De verkoop in de kustmijn van Oostende in 1919.	31
— XVI. De vischverkoop in de voornaamste gemeentemijnen van België (1905-1919).	34-35
— XVII. De vischverzending naar de Brusselsche mijn 1905-1919).	36-37

	Bladz.
Tabel XVIII. Opgave der voornaamste vischsoorten ver- kocht in de vischmijn te Brussel (1908-1919).	38-39
— XIX. Staat van den verkoop van visch in de Ant- werpsche mijn (1908-1919).	41
— XX. Hoeveelheid en waarde van de visch gelost in En- geland en het land van Walis (1908-1918).	50
— XXI. Aantal en tonmaat der vaartuigen van eerste klas, in de vaart in de verscheidene visscherijen van Engeland, het Land van Walis en het eiland Man.	51
— XXII. Getal mannen en jongens er regelmatig of tijde- lijk gebezigd in de verschillende visscherijen in 1913.	53
— XXIII. Grootte der nederlandsche zeevisschersvloot 1909-1918).	57
— XXIV. De vischhandel te Ymuiden (1903-1918).	58-59
— XXV. Aantal zeevisschers in Nederland.	60
— XXVI. Totale hoeveelheid der opbrengst der visch in Nederland (1908-1919).	61
— XXVII. Hoeveelheid en waarde van de visch gelost op de kusten van Schotland (1912-1918).	64-65
— XXVIII en XXIX. Ontwikkeling der schotsche zeevis- schersvloot (1910-1918).	66-67
— XXX. de fransche visschersvloot (1910-1916).	70
— XXXI. Opbrengst der zeevisscherij in Frankrijk (1912- 1916).	71

INHOUDSTAFEL

	Bladz.
Inleiding.	3
Lijst der leden der Commissie van zeevisscherij. . . .	5
Verslag.	
I. De visscherij-ondernemingen en vaartuigen.	7
II. Het visscherijpersoneel.	21
III. De opbrengst der zeevisscherij.	26
IV. De handel in zeevisch.	32
V. Het vakonderwijs der zeevisscherij.	
A. Het koninklijk werk van den IBIS.	41
B. De visschersscholen.	
De vrije visschersschool van Oostende.	42
De gemeentelijke visschersschool van Blankenberghe. . .	43
De vrije visschersschool van Coxyde.	43
De vrije visschersschool van Heyst-aan-Zee.	44
De vrije visschersschool van Blankenberghe.	45
De vrije visschersschool van Oostduinkerke.	45
De vrije visschersschool van De Panne.	45
VI. De zeevisscherij in de naburige landen.	
Engeland.	46
Nederland.	53
Schotland.	62
Frankrijk.	68
VII. Verslagen en mededeelingen.	
Verslag der vergadering van 19 Maart 1920.	72
Verslag der vergadering van 16 April 1920.	76
Verslag der vergadering van 21 Mei 1920.	82
Verslag der vergadering van 11 Juni 1920.	87
Aanduiding der statistische tabellen.	94

Tabel IX.

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

AANLEGHAVEN	AANTAL OPVARENDEN DER VAARTUIGEN MET ENDE																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
	Aantal ondernemingen. Aantal vaartuigen. Volledig personeel.			Min dan 5 ton.			Van 5 tot 8 ton.			Van 8 tot 10 ton.			Van 10 tot 15 ton.			Van 15 tot 20 ton.			Van 20 tot 25 ton.			Van 25 tot 40 ton.			Van 40 tot 50 ton.			Van 50 tot 60 ton.			Van 60 tot 70 ton.			Van 70 tot 90 ton.			Van 90 tot 100 ton en meer.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
				Stuurlieden.		Jongens min dan 18 jaar.	Stuurlieden.		Jongens min dan 18 jaar.	Stuurlieden.		Jongens min dan 18 jaar.	Stuurlieden.		Jongens min dan 18 jaar.	Stuurlieden.		Jongens min dan 18 jaar.	Stuurlieden.		Jongens min dan 18 jaar.	Stuurlieden.		Jongens min dan 18 jaar.	Stuurlieden.		Jongens min dan 18 jaar.	Stuurlieden.		Jongens min dan 18 jaar.	Stuurlieden.		Jongens min dan 18 jaar.	Stuurlieden.		Jongens min dan 18 jaar.	Stuurlieden.		Jongens min dan 18 jaar.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
				Eigenaars.	Niet-eigenaars.		Eigenaars.	Niet-eigenaars.		Eigenaars.	Niet-eigenaars.		Eigenaars.	Niet-eigenaars.		Eigenaars.	Niet-eigenaars.		Eigenaars.	Niet-eigenaars.		Eigenaars.	Niet-eigenaars.		Eigenaars.	Niet-eigenaars.		Eigenaars.	Niet-eigenaars.		Eigenaars.	Niet-eigenaars.		Eigenaars.	Niet-eigenaars.		Eigenaars.	Niet-eigenaars.		Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.

(1) Een vaartuig is voorloopig afgetuigd.

(2) Drie vaartuigen zijn voorloopig afgetuigd.

(3) Twee " " "

(4) Twaalf " " "