

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

307 P

Vierde Jaarverslag

DER

COMMISSIE

VOOR

ZEEVISSCHERIJ

1920

Prijs 10,00 Fr.



BRUGGE
DRUK. VERBEKE-LOYS
8, Wulfhagestraat, 8
1921.



INLEIDING

Het vierde jaarverslag der Commissie voor Zeevisserij van West-Vlaanderen werd behouden in het kader aangenomen voor de verslagen die het voorafgingen; het heeft de uitbreiding terug bekomen die voor den oorlog bereikt werd.

Die uitslag werd teweeg gebracht dank zij de bereidwilligheid met welke talrijke beambten en openbare besturen de vragen om inlichtingen die wij hun toegestuurd hebben beantwoord hebben.

Wij houden er aan ze te bedanken, voornamelijk de HH. zee-commissarissen van de belgische kust en van Antwerpen, die nog eens met eene dienstvaardigheid aan welke reeds hulde gebracht werd, eene bijzonderlijk gewaardeerde hulp verschaft hebben.

Lijst der Commissieleden

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

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

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

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, gemeenteraadslid, lid der Kamer van Volksvertegenwoordigers, reeder te Oostende.

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

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

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 dienst der werken, te Brugge.

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

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

VERSLAG

I. — De visscherijondernemingen en vaartuigen.

Een merkwaardige poging werd in 1920 gedaan om het verval te herstellen, dat de zeevisscherijrijverheid gedurende den oorlog getroffen heeft. Een merkbare vooruitgang blijkt uit al de technische bijzonderheden die wij doen uitschijnen.

Behalve te Zeebrugge en te Oostduinkerke, waar zij onveranderd bleven, en te Oostende, waar zij licht achteruitgingen (78 tegen 88), zijn de ondernemingen van visscherij met zeilsloepen overal in aantal gestegen. Deze vermindering is bijzonderlijk merkbaar te Heyst en De Panne, waar de aanwinsten wederzijds 6 en 7 ondernemingen bedragen; te Nieuipoort treft men 3 nieuwe reederijen aan; daarenboven heeft men er 2 te Blankenberghe en 2 te Coxyde. Het volledig getal ondernemingen bedroeg 231 in 1920, tegen 221 in 1919; de totale aangroei overtreft bijgevolg met 10 eenheden de verliezen te Oostende ondergaan. Dit getal beteekent een vooruitgang van 4 p. c. op de vaststellingen in 1919 gedaan, welk tenhonderd overigens beneden dit blijft dat de ontwikkeling der gedekte zeilsloepen kenschetst, en 10 t. h. beloopt (287 in 1920 tegen 260 in 1919); het laat toe te bevestigen dat niet alleen nieuwe reederijen gesticht werden, maar bovendien dat nieuwe ondernemingen hunne uitrusting ontwikkeld hebben. Dit laatste verschijnsel is bijzonderlijk te Blankenberghe merkbaar, waar men slechts twee nieuwe reederijen aantreft, maar waar de in de vaart zijnde sloepen van 25 tot 36 gestegen zijn.

Het is niettemin van belang vast te stellen, wat de zeilvisscherij betreft, dat de vooruitgang voornamelijk daar bestaat waar het gezamenlijk pogen hest gelukte, dank zij de vereeniging der kapitalen. De gemeenten Blankenberghe en Heyst hebben de stichting bijgewoond van verscheidene handelsmaatschappijen die de uitbating van zeilsloepen voor doel hebben; tezamen met degene voorheen opgericht, bezitten zij een totaal van 14 zeilschepen. Zoo ook te Oostende hadden handels-

maatschappijen in 1920 tien sloepen in uithating, tegen 5 in 1919.

Op het gebied der stoomvisscherij, heeft de vereeniging der kapitalen nog meer tastbare uitslagen gegeven; de maatschappijen zijn ten getalle van 8, tegen 5 in het voorgaande jaar, en zij hebben 26 stoomsloepen uitgerust, tegen 15 in 1919. Het aantal en de tonnemaat der stoomschepen hebben deze in 1913 vastgesteld overtroffen.

Behalve 33 Oostendsche stoomsloepen, moet men twee haring-loggers met stoom aanstippen die voor de visscherij met het kornet uitgerust werden en die Blankenberghe als aanleghaven hebben. Een gelijkaardig schip voorheen te Nieupoort gebruikt behoort tot deze haven niet meer.

De vermeerdering der getalsterkte der vloot der gedekte zeilschepen is van minder belang; deze vloot telde op 31 December 1920, 287 vaartuigen, tegen 260 op dezelfde dagteekening van het jaar 1919; het tenhonderd der aanwinst, zooals zooeven vastgesteld werd, is 10.5 t. h., bedrag dat betrekkelijk gering is als men rekening houdt met de sterkte verworven in 1913, dit is 425 vaartuigen. Het zijn de reederijen van Blankenberghe, De Panne en Heyst die, door hunne wederzijdsche aanbrengrst van 11, 8, en 9 vaartuigen den vooruitgang bewerkt hebben. De andere plaatsen kondigen eene geringere vermeerdering aan; te Oostende is er een achteruitgang van 8 zeilsloepen.

Nochtans is de trage verdwijning der groote Oostendsche zeilsloep, waarvan wij voorheen den loop aangestipt hebben, thans geschorst: de sloepen van 25 tot 40 tonnen zijn geklommen tot een getal van veertig, tegen 36 in 1919; het zijn bijgevolg de klassen van mindere tonnemaat die het volledig verlies van 12 eenheden te verdragen hebben. Er valt op te merken dat de vloot hersteld wordt voornamelijk door middel van vaartuigen, bij gelegenheid aangeworven in het buitenland en dat de aanwerving van vaartuigen van min dan 25 ton bijzonder moeilijk is.

Een gelijke maar min merkbare kentering komt in de zeer kleine visscherij voor. Het aantal ondernemingen opene of halfgedekte vaartuigen bezittende was 273 in 1919, en die ondernemingen bezaten 275 vaartuigen. In 1920, heeft men in deze reeks 263 ondernemingen met evenveel vaartuigen aangestipt. Het is in de visscherijplaatsen, waar het gebruik der gedekte zeilsloep vooruitgang gedaan heeft, namelijk te Blankenberghe, De Panne en Nieupoort, dat het aantal schuiten en

halfgedekte booten gedaald is ; deze hebben de plaats geruimd voor sterkere vaartuigen. Daarentegen, te Oostende stelt men eene vermeerdering van 7 eenheden vast.

De getalsterkte der zeer kleine visschersvloot blijft niettemin ver boven deze in 1913 (177) vastgesteld ; men mag eruit besluiten dat de oorzaken die hare ontwikkeling teweegebrachten niet ophielden zich te doen gevoelen, al getuigt het verschijnsel der economische vrijmaking der zeevisschers die opene booten bevaren ten voordeele van de verbetering hunner arbeidsvoorwaarden. Wij merken immers op dat 207 dezer vaartuigen aan hunne uitbaters toebehooren en dat overigens degenen, die een vaartuig bevaren toebehoorend aan een reeder die van de bemanning geen deel uitmaakt, van 55 op 41 gevallen is. Overigens, is het getal mannen die hun leven aan boord der zeer kleine schepen verdienen, meer gedaald dan de verdwijning van 12 vaartuigen toeliet te vermoeden. Dit getal is van 515 op 437 gevallen. Het schijnt een kenteeken te zijn dat de economische toestand der visscherij eene richting mogelijk maakt naar meer vruchtbare ondernemingen, door middel van gedekte vaartuigen.

Op de 287 gedekte vaartuigen, zijn er 112 of 39 t. h. uitsluitelijk met zeil. 157 of 55 t. h. zijn voorzien van een donkey en 18 of 6 t. h. van een hulpmotor. Deze tenhonderden doen een toestand uitschijnen bijna gelijk aan dien in 1919 vastgesteld, wat aangaat het gebruik der technische kracht ; de overeenstemmende verhoudingen voor het gezegd jaar zijn 38.56 en 6.

De hulpmotor werd behouden en zelfs is talrijker geworden te Blankenberghe, Heyst en Zeebrugge, terwijl hij te Oostende veld verliest.

Schuiven we hier eenige bijzonderheden in die de hulpmotoren aan boord onzer vaartuigen kenschetsen.

Te Heyst en te Zeebrugge, waar de technische motor reeds vóór den oorlog met bijval in gebruik was aan boord van eenige zeilsloepen, wordt deze bijval in de meening der reeders bevestigd, zelfs wat de plathodems van hollandsche type betreft, die den Kromhoutmotor van 26 P. k. aanwenden. Wat de Otto Deutz- en Kromhoutmotoren betreft, die ruwolie verbranden, blijkt hunne toenemende aanpassing op de kielzeilschepen voor de visscherij met het kornet uit het bestaan van 5 vaartuigen, voorzien van een dier motoren, en uit de bouwning die thans op de scheepswerven van Heyst in gang is van een vaartuig van engelsche type, dat bestemd is om twee

motoren te hebben, de eene voor de inhaling van het net, de andere voor de voortstuwing des boots.

Te Oostende zijn vier motoren aan boord van garnaalbooten ingericht, en twee in sterkere booten. Hunne eigenaars spreken over het algemeen met niet veel geestdrift over de bekomen uitslagen. Wat naar hunne meening zou ontbreken, is het technisch onderwijs der visschers in zake van motoren. Indien zooals het gebeurt, om deze te besturen, men een bijzonder werktuigkundige moet aan boord roepen, heeft dit buitengewone onkosten voor gevolg die de voordeelen van het gebruik der machien overtreffen.

Een Otto Deutzmotor van 18 P. K. wordt gebezigd aan boord van een zeilschip van Blankenberghe. Andere machienen zijn in deze gemeente gebruikt aan boord van kleine vaartuigen, die slechts buiten het badseizoen voor de visscherij gebezigd worden.

Het klein aantal visschersvaartuigen dat sedert lang hun arbeidsgebied in den Scheldeestroom hebben, schijnt tot een volledig verval bestemd; er zijn immers nog slechts 15 halfgedekte vaartuigen, bemand met 37 koppen, tegen 26 vaartuigen en 69 mannen in 1919. Voor den oorlog, had dit slach van visscherij nog een zeker economisch belang, voornamelijk wat de kleine haven van Bouchaute betreft.

Onder de bezetting waren de meeste visschers der Schelde, voornamelijk die van Bouchaute, in de onmogelijkheid hunne aanleghaven op hollandsch grondgebied te bereiken; hunne vaartuigen zijn vervallen of verkocht en de geldmiddelen ontbreken thans om dit tuig te vernieuwen.

Stippen wij ook den achteruitgang aan van de plathodems wier laatste 35 exemplaren Heyst voor aanleghaven hadden.

In 1920 hebben de belgische zeilsloepen slechts twee soorten van visscherij bedreven: de vangst op versehe visch met het kornet, de wintervisscherij op sprout met het stroopnet.

Uit de voorgaande bemerkingen heeft men kunnen besluiten, dat de aangroei van de getalsterkte der vloot een betrekkelijk meerderen aangroei der tonnemaat voor gevolg heeft moeten hebben; terwijl de uitbreiding der visscherijondernemingen met zeilvaartuigen slechts 4 t. h. bedraagt, en die van het aantal vaartuigen 10 t. h. is, deze der tonnemaat daarom trent 20 t. h. (4710 T. tegen 3936 in 1919).

Hoe gewichtig het ook zij, blijft het huidig getal ver beneden de 6351 T. in 1913 opgenomen. De gemiddelde tonnemaat is in alle visscherijplaatsen in aangroei, behalve te Zeebrugge en Oostduinkerke, waar zij ongewijzigd gebleven is. Dit punt wordt door de volgende tabel toegelicht.

AANLEGHAVENS.	Gemiddelde tonnemaat	Gemiddelde tonnemaat
	1919	1920
Blankenberghe	13.1	15.3
Coxyde	10.3	12
De Panne	17.3	19.7
Heyst.	9.6	10.5
Nieuipoort	14.2	17
Oostduinkerke	7.5	7.5
Oostende	17.9	19.3
Zeebrugge	9.7	9.5

Zooals wij het hooger deden opmerken, is het ten voordeele der zeilsloepen van sterke tonnemaat dat de evolutie geschiedde. Deze van 25 tot 40 T. die 18 en 19 t. h. der vloot uitmiekten vóór den oorlog en in 1919, zijn tot 23.7 t. h. teruggeklimmen en eene andere reeks vaartuigen, van belang omdat ze het gemiddelde type is, namelijk deze der sloepen van 15 tot 20 T. heeft twee punten gewonnen in het tenhonderd dat hunne betrekkelijke gewichtigheid uitdrukt.

Deze verscheidene golvingen doen de volgende tabel uitschijnen:

IND ELING DER SLOEPEN	AANTAL VAARTUIGEN					
	1913	t. h.	1919	t. h.	1920	t. h.
min dan 5 ton	36	8.4	8	3	7	2.4
van 5 tot 8	111	26.1	60	23	49	17
— 8 — 10	49	11.5	38	15	42	14.6
— 10 — 15	74	17.5	61	23	74	25.8
— 15 — 20	45	10.5	31	12	30	10.5
— 20 — 30	30	7.1	13	5	17	6.5
— 30 — 40	77	18.2	49	19	68	23.7
— 40 — 50	1	0.2	—	—	—	—
— 50 — 60	—	—	—	—	—	—
— 60 — 70	—	—	—	—	—	—
— 70 — 80	2	0.5	—	—	—	—

Wij hebben slechts enkele woorden erbij te voegen wat de tonnemaat der stoomsloepen betreft. Daar zij van 1711 tot 2319 T. geklommen is, bedraagt de vooruitgang in een jaar gedaan 28 t. h., wat voorheen nog niet verwezenlijkt werd. De voorkeur die thans in de belgische beroepskringen aan stoomsloepen van gemiddelde tonnemaat gegeven wordt, komt ook nog te voorschijn in de opgaven voor het loopende jaar. Het is de kleinste reeks, deze der stoomsloepen van 40 tot 50 T. die den meesten vooruitgang gedaan heeft, dank zij 5 vaartuigen die bij het voorgaande aantal gekomen zijn. De andere klassen van stoomvaartuigen werden niet of werden slechts met 1 of 2 eenheden versterkt.

TABEL I

INDEELING DER GEDEKTE ZEILSLOEPEN INGEVOLGE DE

AANLEGHAVEN.	Aantal ondernemingen.	Aantal vaartuigen.	Totale tonmaat.	GETAL															
				min dan 5 ton.				van 5 tot 8 ton.				van 8 tot 10 ton.				van 10 tot 15 ton.			
				Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.	Zeil alleen. Met donkey. Met hulpmotor. Totaal.					
Blankenberghe.	20	36	553	—	—	1	1	5	—	—	5	4	1	1	6	3	6	—	
Coxyde.	5	5	59	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	3	1	—	
De Panne.	57	58	1143	4	—	—	4	—	—	—	—	1	2	—	3	12	—	1	
Heyst.	4	58	608	—	—	—	—	23	1	1	25	11	2	1	18	8	2	1	
Nieuipoort.	14	14	238	—	—	—	—	2	2	—	4	—	—	—	—	7	—	—	
Oostduinkerke.	2	2	15	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—	
Oostende.	78	102	1977	1	—	1	2	9	—	—	9	13	3	—	16	9	15	1	
Zeebrugge.	8	12	117	—	—	—	—	4	—	1	5	—	—	1	1	4	—	2	
Totaal 1920	291	287	4710	5	—	2	7	44	3	2	49	31	8	3	42	27	43	4	
» 1919	221	260	3336 9/100	6	—	2	8	52	6	2	60	27	9	2	33	23	32	6	
» 1918	294	425	6351 28/100	85	1	—	36	101	8	2	111	37	11	1	49	29	39	7	
» 1912	238	422	6104 28/100	38	—	—	39	106	9	2	117	34	14	1	49	29	33	6	

TOTONTMAAT EN DE BIJGEVOEGDE DRIJFKRACHT.

VAARTUIGEN METENDE

van 15 tot 30 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.		
Met donkey.			Met donkey.			Met donkey.			Met donkey.			Met donkey.			Met donkey.			Met donkey.			Met donkey.		
Met hulpmotor.			Met hulpmotor.			Met hulpmotor.			Met hulpmotor.			Met hulpmotor.			Met hulpmotor.			Met hulpmotor.			Met hulpmotor.		
Totaal.			Totaal.			Totaal.			Totaal.			Totaal.			Totaal.			Totaal.			Totaal.		
5	1	6	2	1	3	6	1	6															
14	14		8		8	17		17															
	4	1	1		2	1	1	2															
4	2	6	4		4	38	2	40															
23	3	30	1	15	1	17	65	5	68														
24	2	31		12	1	19	47	2	49														
38	3	45	27	8	30	72	4	77	1		1							1	1	2			
86	1	42		27	2	29	71	4	75		1							1		1			

TABEL II.

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

JAAR	Aantal onder bewingen.		Aantal vaartuigen.		Totale tonnaal.	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			2059	—	5	3	4	6	5	5	
1913	7	29			2250	—	6	3	5	6	5	6	
1919	8	24			1711	—	2	4	9	2	3	4	
1920	11	33			2319	—	7	5	10	2	3	6	

(1) De haven van Blankenberghe bezit twee stoomsloepen met eene totale tonnemaat van 40 22,100 T. wier bemanningen samengesteld zijn uit twee stuurmans, twee maats, vier machinisten en stokers en zeven matrozen, dit is in het geheel 15 man.

TABEL III.

OPENE OF HALFGEDekte VISSCHERSVAARTUIGEN MET AANDUIDING VAN HET AANTAL OPVARENDEN.

AANLEGHAVEN.	Aantal onder-nemingen.	Aantal vaartuigen.	AANTAL VAARTUIGEN TOEBEHORENDE		AANTAL OPVARENDEN.
			aan een opvarende	aan een niet opvarende	
Blankenberghe.	25	25	12	13	30
Coxysde . . .	2	2	2	—	5
De Panne . . .	42	42	34	8	65
Heyst . . .	8	8	7	1	29
Nieuipoort . . .	9	9	9	—	17
Oostduinkerke . . .	5	5	5	—	11
Oostende (1). . .	167	167	133	19	262
Zeebrugge . . .	5	5	5	—	18
Totaal 1920	263	263	207	41	437
» 1919 . . .	273	275	220	55	515
» 1913 . . .	176	177	157	20	186
» 1912 . . .	172	176	156	20	176

(1) Waaronder 15 vaartuigen voorloopig afgetuigd.

TABEL IV.

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

AANLEGHAVEN.	Aantal ondernemingen.		Aantal vaartuigen.	TOTALE TONMAAT		Zeil alleen.	Zeil en donkey.	Zeil & hulpmotor.	Stoom.
	Aantal	ondernemingen.							
Blankenberghe } Stoom.	2	2	2	40					2
} Zeil .	20	20	36	553		12	20	4	
Coxyde	5	5	6	59		4	1		
De Panne. . . .	57	57	58	1143		5	53		
Heyst	47	47	58	608		47	7	4	
Nieuipoort	14	14	14	238		2	12		
Oostduinkerke	2	2	2	15		2			
Oostende } Stoom	11	11	33	2319					
} Zeil .	78	78	102	1977		32	64	6	33
Zeebrugge	8	8	12	117		8		4	
Totaal 1920	244	244	322	7069		112	157	18	35
" 1919	285	285	285	5667		97	147	16	26
" 1913	301	301	454	8607		206	198	21	29
" 1912	303	303	447	8143		212	193	16	26

TABEL V.

INDEELING DER GEDEKTE PLATBODEMS INGEVOLGE DE NETTOTONMAAT.

AANLEGHAVEN	AANTAL VAARTUIGEN METENDE						Algemeen Totaal
	minder dan 5 ton.	van 5 tot 8 ton.	van 8 tot 10 ton.	van 10 tot 15 ton.	van 15 tot 20 ton.	van 20 tot 25 ton.	
Heyst.	—	19	7	7	2	—	35
Zeebrugge	—	—	—	—	—	—	—
Totaal 1920	—	19	7	7	2	—	35
» 1919	1	32	8	5	2	1	49
» 1913	6	43	6	4	2	—	61
» 1912	6	44	7	5	5	—	67

TABEL VIII. BELGISCHE VAARTUIGEN DIE IN 1913 IN DE WESTERSCHELDE GEVISCHT HERKEN,
 BIJ TOEPASSING DER ARTIKELEN 6-11 DER OVERENKOMST VAN 'S GRAVENHAGE.
 (VERKLARING VAN 27 FEBRUARI 1920).

AANLEGPLAATSEN	AANTAL VAARTUIGEN			GEZAMEN- LIJKE TONMAAT	AANTAL OPVARENDEN
	OPENE	HALF GEDEKTE	GEDEKTE		
Antwerpen	—	3	—	32	8
Doe	1	—	—	3	1
Kieldrecht	—	1	—	1	2
Rupelmonde	—	—	—	—	—
Bouchaute	—	11	—	87	26
Markekerke	—	—	—	—	—
TOTAAL 1920.	1	15	—	123	37
„ 1919.	1	26	—	152	69
„ 1918.	9	66	—	451	168

Tabel IX. INDEELING DER VAARTUIGEN INGEVOLGE BEDRIJF EN STUWKRACHT.

BEDRIJF UITGEOEFEND IN 1912	Zaecommissariaat van BLIJSFRET.				Zaecommissariaat van NIEUWPORT.				Zaecommissariaat van OOSTENDE.				Zaecommissariaat van ZEEBRUGGE.				TOTAAL		
	stoomsloepen		gedekte zeilsloepen		met hulpmotor		gedekte zeilsloepen		met hulpmotor		stoomsloepen		gedekte zeilsloepen		met hulpmotor			stoomsloepen	
			met hulpmotor	zonder hulpmotor			met hulpmotor	zonder hulpmotor					met hulpmotor	zonder hulpmotor					
Korvischerij en versche vlech	2	1	25	—	—	—	79	—	33	4	36	—	—	—	5	62	15	277	
Groot-haringvischerij met drijfnetten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Klein-haringvischerij met drijfnetten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Klein-haringvischerij met stroopnet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sprotvischerij met stroopnet	—	—	4	10	—	—	14	25	—	1	50	—	—	—	—	—	—	312	
Garnaalvischerij met de ko	—	1	10	25	—	—	15	25	—	1	50	—	—	—	—	62	15	401	

II. — Het visscherijpersoneel.

De verschijnselen in de voorgaande beschouwingen vastgesteld, aangaande het getal en de tonnemaat der vaartuigen, komen ook voor in den toestand van het personeel.

Als men dien toestand vergelijkt met dien vastgesteld in 1913 en 1919, in de verschillende visscherijgebieden: de visscherij met stoom, die met gedekte zeilvaartuigen en de zeer kleine visscherij in open of halfgedekten boot, bekomt men den volgende uitslag:

	1913	1919	1920
	Getal visschers		
Visscherij met stoom	321 of 15.4 t. h.	317 of 18.5 t. h.	419 of 22.3 t. h.
Visscherij met ged. vaart.	1570 " 75.6 "	899 " 51.5 "	1025 " 54.5 "
zeil op. vaart.	186 " 9.7 "	513 " 30.0 "	437 " 18.5 "
	2077	1731	1881

Zooals gezegd werd, zijn de bemanningen aan boord van de vaartuigen in de Schelde slechts 37 man sterk.

De Oostendsche stoomsloepenvloot zet de uitbreiding van haar personeel voort. Zij telt thans 22.3 t. h. van het volledig aantal visschers, tegen 15.4 t. h. in 1913 en 18.5 t. h. in 1919. Deze vermeerdering is in verhouding met deze der vloot; geen enkele wijziging in de algemeene samenstelling van het personeel, noch in de betrekkelijke gewichtigheid der verscheidene beroepen, komt uit de aangehaalde cijfers te voorschijn; voornamelijk wat de scheepsjongens betreft, is de toestand dezelfde gebleven als deze in 1919 waargenomen, dit is betrekkelijk beneden den toestand van vóór den oorlog.

Het totaal dat de bemanningen der zeilschepen aanduidt werd versterkt met 125. wat het tenhonderd van hunne getalsterkte in de totale samenstelling der kaders tot 54.5 doen klimmen heeft. Het is niettemin waar dat de gewichtigheid van hunne groep betrekkelijk ver beneden dit gebleven is wat zij in 1913 was (75.6 t. h.).

Anderzijds hebben de scheepsjongens, die de kern uitmaken van de toekomstige zeebevolking der kust, niet in dezelfde verhouding als de andere scheepslieden in getal toegenomen. In 1919, waren zij 10 t. h. van het totaal der visschers. In 1920, was hun getal 131 voor 1444 man, dit is 9 t. h. Zoo de visschers van Heyst en Zeebrugge niet aan het aanleeren der zeevisscherij een krachtadigen spoorslag gegeven hadden, die

TABEL X.

INDEELING VAN HET

AANLEGHAVEN	INDEELING VAN HET																	
	Aantal ondernemingen.	Aantal vaartuigen.	Volledig personeel.	Min dan 5 ton.					Van 5 tot 8 ton.					Van 8 tot 10				
				Stuur- lieden.		Maats.	Matrozen.	Jongens min dan 18 jaar.	Stuur- lieden.		Maats.	Matrozen.	Jongens min dan 18 jaar.	Stuur- lieden.		Maats.		
				Eigenaars.	Niet-eigenaars.				Eigenaars.	Niet-eigenaars.				Eigenaars.	Niet-eigenaars.			
kenberghe.	20	36	119	—	1	—	2	—	3	2	—	7	4	—	6	—		
de.	5	5	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—		
'anne (1)	57	58	222	2	2	—	3	1	1	2	—	8	1	2	—	—		
t	47	58	222	—	—	—	2	—	9	16	—	50	18	8	6	—		
wpoort (2).	14	14	41	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—		
luinkerke	2	2	6	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	1	—	—		
nde (3).	78	102	349	1	—	—	41	—	6	5	—	15	8	11	4	—		
rugge	8	12	46	—	—	—	—	—	2	3	—	18	2	—	1	—		
Totaal 1920	231	287	1025	3	3	—	11	1	23	27	—	97	26	23	17	—		
id. 1919	221	260	899	4	3	—	4	—	26	27	—	112	23	24	13	—		
id. 1913	294	425	1570	22	13	—	56	20	64	44	—	200	79	26	21	—		
id. 1912	298	422	1592	31	9	—	58	30	74	44	2	208	74	30	19	—		

(1) Drie vaartuigen zijn voorloepig afgetuigd.

(2) Twee " " "

(3) Zeven " " "

PERSENEEL DER GEDEKTE ZEILSLOEPEN INGEVOLGE DE NETTONTONMAAT DER SLOEP.

AANTAL OPVARENDEN DER VAARTUIGEN METENDE

ton.		Van 10 tot 15 ton.				Van 15 tot 20 ton.				Van 20 tot 25 ton.				Van 25 tot 30 ton.				Van 40 tot 50 ton.						
Matrozen.	Stuur- lieden.				Matrozen. Jongens min dan 18 jaar.	Stuur- lieden.				Matrozen. Jongens min dan 18 jaar.	Stuur- lieden.				Matrozen. Jongens min dan 18 jaar.	Stuur- lieden.								
	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Maats.	Eigenaars.		Niet-eigenaars.	Maats.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.		Maats.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Maats.										
12	1	—	9	—	18	1	1	5	—	12	2	—	3	—	6	1	—	6	—	16	1	—	—	—
2	1	4	—	—	8	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8	1	6	5	—	20	2	9	5	—	34	7	4	4	—	34	3	11	6	—	48	2	—	—	—
32	12	4	7	—	22	8	2	2	—	8	2	—	2	—	4	3	—	2	—	5	2	—	—	—
1	—	—	—	—	—	2	5	—	16	—	—	—	—	—	—	1	2	—	9	—	—	—	—	—
28	1	18	5	—	40	10	2	2	—	9	2	—	4	—	11	2	5	34	—	115	15	—	—	—
2	1	2	4	—	14	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
86	19	34	28	—	122	27	16	19	—	81	18	4	13	—	45	5	17	50	—	193	20	—	—	—
78	18	34	24	—	113	30	17	18	—	70	15	6	7	—	36	5	6	38	—	181	17	—	—	—
81	20	47	24	—	146	40	20	27	—	109	20	6	25	—	73	13	19	55	1	205	52	—	1	—
03	20	47	21	—	141	41	22	20	—	89	19	4	24	—	62	16	16	59	3	220	61	—	1	—

een gelukkig voorteken voor de toekomst uitmaakt, zouden de jonge visschers overal tot een uiterst gering getal gezonken zijn. De uitzondering van welke de visschers van Heyst en Zeebrugge in dit opzicht het bewijs leveren mag in verband gebracht worden met den voldoende toestand van het beroeps-onderwijs der visscherij in die gemeenten. Deze bemerkingen worden door de volgende tabel bevestigd :

AANLEGHAVENS	1913			1919			1920		
	Gezamenlijk personeel	Aantal schoepjongens	t. h.	Gezamenlijk personeel	Aantal schoepjongens	t. h.	Gezamenlijk personeel	Aantal schoepjongens	t. h.
Blankenberghe	266	25	12.1	99	17	17.0	134	10	7
Coxvde	29	5	17.2	8	2	25.1	18	3	16
La Panne	312	47	15.0	12	13	7.5	222	15	7
Heyst	263	60	22.1	185	27	13.3	222	43	19
Nieuport	116	13	11.2	28	1	3.8	41	—	—
Oostduinkerke	51	9	19.6	6	—	—	6	—	—
Ostenda	845	133	15.7	663	61	9.1	753	60	9
Zeebrugge	69	6	9.0	59	5	13.0	48	7	15
	1491	298	15.8	1216	126	10.4	1444	131	—

Men kan slechts de hoop koesteren dat dank zij de herstelling der leerbeurzen en der beroepsexamens voor de scheepsojongens, die in de Paaschweek van het loopend jaar te Oostende hernoemen werden in overeenstemming met het vooroorlogs-programma, behalve verdubbeling der premien, ons aanstaande jaarverslag een vooruitgang vaststellen zal, die de toekomst der zeevisscherij zal waarborgen en hare uitbreiding zal mogelijk maken.

De ongunstige voorwaarden voor de uitbreiding van den scheepseigendom onder de visschers komen steeds krachtiger vooruit in de wederzijdsche stellingen der stuurlieden-eigenaars en der stuurlieden-niet eigenaars. Op dit gebied geldt het niet meer, zooals in de visscherij met opene booten, een werktuig van eenige duizenden frank waarde, maar een vaartuig dat altijd eenige tienduizend frank kost. De twee reeksen reeders waarvan spraak, zijn wederzijds ten getalle van 120 en 190. Dit laatste getal heeft op het eerste een voorsprong genomen, die des te meer indrukwekkend is, daar kort vóór den oorlog

de getallen volkomen gelijk waren. De huidige evolutie van den eigendom in de visscherij met zeil heeft eene kapitalistische strekking genomen, dit woord in zijne economische betekenis genomen zijnde. Wij zien immers dat de rechtstreeksche uitbating door den reeder-eigenaar nog al spoedig de plaats ruimt voor de uitbating met aandeel in de opbrengst der visscherij. De tegenstelling die dezen toestand kenschetst met betrekking tot de economische verschijnselen hooger aangehaald, wat de visschers met booten betreft, wijst uit hoeveel deze strekking in strijd is met het instinkt en de verzuchtingen der visschersbevolking der kust.

TABEL XI.

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

AANLEGHAVEN.	STUURLIEDEN.		Maats	Matrozen	Jongens min den 18 jaar	Machten personeel	Totaal
	Elge- naars	niet eigenaars					
Blankenb. } stoom	—	2	2	7	—	4	15
} zeil	4	32	—	73	10	—	119
Coxyde . . .	5	—	—	10	3	—	18
De Panne . . .	35	22	—	150	15	—	222
Heyst . . .	23	35	—	121	43	—	222
Nieuipoort . . .	5	7	—	29	—	—	41
Oostduinkerke . . .	1	1	—	4	—	—	6
Oostende } stoom	—	31	31	185	30	127	404
} zeil	43	52	—	219	35	—	449
Zeebrugge . . .	4	8	—	29	5	—	48
Totaal 1920.	120	190	33	827	143	131	1444
„ 1919.	117	149	24	698	127	96	1211
„ 1913.	204	241	31	989	298	128	1891
„ 1912.	224	224	32	1013	299	82	1874

INDEELING VAN HET PERSONEEL DER STOOMSLOEPEN TE OOSTENDE

JAAR	Aantal onderneemingen	Aantal vaartuigen	Volledig personeel	GETAL OPVARENDEN DER											
				min dan 40 ton				van 40 tot 50 ton				van 50 tot 60 ton			
				schippers				schippers				schippers			
				eigenaars	niet-eigenaars	maats	machinisten	eigenaars	niet-eigenaars	maats	machinisten	eigenaars	niet-eigenaars	maats	machinisten
				Jaargang 1912				Jaargang 1913				Jaargang 1914			
1912	6 26	282	—	—	—	—	—	3	3	9 10	3	—	3	3 10 13	9
1913	7 29	321	—	—	—	—	—	3	3	9 11	4	—	3	3 9 14	8
1914	9 25	317	1	—	—	—	—	3	3	8 12	2	—	4	16 1 24	4
1920	11 33 (1)	404	—	—	—	—	—	7	7 28	42	7	—	4	15 4 54	4

(1) Waaronder een vaartuig van 97 tot 100 T. de visscherij op de congoleesche kust

III. — Opbrengst der zeevisscherij.

Bij gebrek aan statistische opgaven aangaande de hoeveelheid gevangen visch, moeten wij ons beperken, zooals voorgaandelijk, tot eenige algemeenheden nopens de economische opbrengst, algemeenheden gesteund op den verkoop van de visch, zooals hij in de kustmijnen vastgesteld is, door de opgaven die als grondslag voor de berekening van het mijnrecht dienen.

De visch in de mijnen van Oostende en Blankenberghe tekoop gesteld — de mijn van Nieupoort werd sedert den oorlog niet heropend — heeft eene waarde van 25.193.322,05 fr., in welke de stoomvisscherij en de kustvisscherij wederzijds voor fr. 13.685.783,80 en 11.507.536,25 fr. tusschenkomen.

Het is zeker dat dit getal niet de gansche opbrengst der zeil- en der stoomsloepen opgeeft. Zoo de mijn algemeen in gebruik is onder visschers der middelmatige en groote vaartuigen van De Panne, Blankenberghe en Oostende, is dit het geval niet te Heyst en te Zeebrugge, waar de vangst dikwijls door de visschers per opbod of uit der hand verkocht wordt. De opbrengst der zeilsloepen van Heyst en Zeebrugge wordt op 2.000.000 fr. geschat, zonder rekening te houden met den verkoop in de mijnen en den verkoop van garnalen, die op ongeveer 250.000 fr. geschat wordt.

Wat er ook van zij, indien men het gezegd totaal in acht neemt, alsook de opbrengst in franken der belgische visscherij in 1913 (fr. 5.757.085) merkt men op dat de vermenigvuldiger die de vermeerdering der economische opbrengst aanduidt, bijna dezelfde is als het gemiddeld indexcijfer voor 1920, door de Regeering bekend gemaakt om de stijging uit te drukken der kleinhandelsprijzen in het land sedert den oorlog. Het geldt in het voorhandig geval groothandelsprijzen. Het is bijgevolg geen bewijs dat deze vischprijzen binnen de palen der algemeene prijsverhooging gebleven zijn. Spijts de verzwakking der vloot, is de gevangen hoeveelheid bijna onveranderd gebleven, dank zij de krachtiger uitbating en de meerdere vruchtbaarheid der vischgronden. De prijs is bijgevolg een bestanddeel dat aanzienlijke veranderingen ondergaan heeft. Degenen die de golvingen der Oostendsche vischmarkt in 1920 van nabij gevolgd hebben, zijn van meening dat de visch nog min noch meer overvloedig was dan vóór den oorlog.

Hunne indrukken schijnen gelogenstraft door de tabel XXIII die, ingevolge de opgaven verstrekt door het Beheer der Staatsspoorwegen, de hoeveelheden visch aanduidt verzonden

uit de kuststaties naar de verbruikscentrums van het land en van het buitenland, in 1920 en gedurende de twee jaren die den oorlog voorafgingen. Het totaal voor 1920 (17.591 T.) is ver beneden ditgene in 1913 opgenomen (29.218 T.). Voegen wij er nochtans bij dat het vervoer per autocamion in het binnenland aanzienlijke uitbreiding genomen heeft, ook wat de zeevisch betreft.

Wat de aandacht vestigt in de getallen die de volgende tabellen uitmaken, is de hooge middelmatige opbrengst per schepston der sloepen van De Panne en Blankenberghe, waar de opbrengst van zeer nabij kan berekend worden. Zij bedraagt wederzijds 3067 fr. en 2864 fr., tegen 468 fr. en 337 fr. in 1912. De brutoopbrengst is bijgevolg bijna verachtvoudigd in de heide gevallen, wat de veronderstelling wettigt hooger aangehaald aangaande de vruchtbaarheid der zee en de duurte der visch. Deze bedragen zijn voornamelijk van belang als men ze vergelijkt met de middelmatige opbrengst der stoomsloepen, die zooals vastgesteld is door tabel XIII, 5901,50 fr. bedraagt en verviervoudigd is sedert hetzelfde tijdstip. Het is echter waar dat de algemeene werkstaking van het personeel der stoomsloepen, werkstaking die van Juli tot September inbegrepen geduurd heeft even als de schaarschte en de slechte hoedanigheid der brandstof, de opbrengst dezer schepen schadelijk beïnvloed hebben.

Het is moeilijker vergelijkingen te maken ten opzichte der Oostendsche zeilsloepen, een aantal dezer vaartuigen op waren visschende die buiten de vischmijn verkocht worden. Nochtans, zoo men aanneemt dat de visschersvaartuigen van 15 ton en meer hunne toevlucht tot de mijn nemen, bekomt men voor de 50 vaartuigen dezer soort een gemiddelde opbrengst van 108.766 fr. (tegen 12.000 à 14.000 fr. vóór den oorlog), bedrag dat in de verhouding blijft zooeven vastgesteld wat Blankenberghe en De Panne aangaat.

FABEL XIII.

DE VOORTBRENGST DER STOOMVISSCHERIJ TE OOSTENDE (1905-1919).

JAAR	Aantal stoomsloepen op 31 December	Volledige nettonootmaat	Gezamenlijke voortbrengst	Gemiddelde nettonootmaat	Voortbrengst per ton
1905	23	1626	fr. 2 305.181.10	71	fr. 1417.50
1906	23	1606	2 477.731.90	70	1542.80
1907	23	1721	2 577.597.60	75	1497.70
1908	26	1977	2 661.119.40	76	1347.00
1909	24	1827	2 539.516.30	76	1390.00
1910	26	1992	2 582.868.10	76	1483.00
1911	26	2008	2 954.267.80	77	1471.00
1912	26	2039	3 230.049.00	78	1584.00
1913	29	2256	3 555.147.90	77	1576.80
1919	24	1711	4 027.723.40	71	2348.17
1920	35	2319	13 685.783.80	70	5901.50

TABEL XIV.

DE VOORBERENGST DER BELGISCHE ZEILSLOEPEN INGEVOLGE DEN VERKOOP IN DE MIJNEN
VAN OOSTENDE, BLANKENBERGHE EN NIEUPOORT (1905-1920).

JAAR	OOSTENDE	BLANKENBERGHE	NIEUPOORT	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	252,155.20		2,288,204.12
1909	1,908,759.97	275,289.60	159,805.60	2,392,548.37
1910	1,773,957.06	335,162.85	208,498.80	2,302,119.71
1911	1,735,142.49	295,431.90	192,999.80	2,257,298.79
1912	1,631,597.00	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
1920	4,478,681.60	2,028,854.65	—	11,507,536.25

TABEL XV.

DE VOORTREKINGST DER BELGISCHE VISSCHERSVLOOT INGEVOLGE DEN VERKOOP
IN DE KUSTMUNEN (1905-1920)

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
1920	13,685,783.80	11,507,536.25	25,193,320.05

TABEL XVI.

DE VOETBRENGST DER BELGISCHE ZEISLOEPEN PER AANLEGHAVEN, INGEVOLGE DEN
VERKOOP IN DE KUSTMIJNEN IN 1920.

	Oostende.	Blankenberghe.	Totaal 1920.	Totaal 1913.
	fr.	fr.	fr.	fr.
Blankenberghe	15,231.—	1,568,440.65	1,583,671.65	410,745.65
Oxyde	70,063.30	625.45	70,688.75	22,175.20
De Panne	3,499,515.70	6,281.20	3,505,796.90	512,899.41
Heyst	34,147.50	176,417.10	210,564.60	45,645.30
Nieuwpoort	603,404.60	597.50	604,002.10	148,055.87
Oostduinkerke	6,301.—	2,831.20	8,432.20	24,925.40
Oostende	5,182,373.70	255,952.10	5,438,325.80	972,473.70
Zeebrugge	67,644.80	18,409.45	86,054.25	64,977.20
Totaal	9,478,681.60	2,028,854.65	11,507,536.25	2,201,937.73

TABEL XVII.

DE VERKOOP IN DE VISCHMIJN

MAANDEN	BELGISCHE VAARTUIGEN		Engelsche vaartuigen	Fransche vaartuigen	Zweedsche duitsche en noorsche
	ZEILSLOEPEN	STOOMSLOEPEN			
Januari	961939.90	806148.20	—.—	3481.—	—
Februari	784308.40	1209063.10	1240.40	10196.—	—
Maart	867559.40	1744321.20	770.—	11720.30	—
April	636907.20	1257145.90	—.—	4965.—	—
Mei	705339.60	1228371.70	1128.—	8232.—	—
Juni	685677.40	853508.—	5915.—	9108.—	28213.
Juli	805496.40	161404.80	24806.—	33702.—	—
Augustus	846539.40	528068.—	34812.50	21432.40	—
September	588601.—	1258241.40	34496.90	18255.—	—
October	822916.90	1440651.—	18835.—	6653.—	—
November	968605.50	1652731.—	—.—	7049.—	—
December	825592.70	1469329.50	8843.—	5977.50	—
Totaal 1920	9478681.60	13685783.80	130847.30	140771.70	—
1919	6906696.85	4027723.40	—.—	—.—	—
1918	1692208.61	3555147.90	180616.90	99283.90	575682
1912	1696540.89	3230049.—	125803.70	132114.30	556880

OOSTENDE IN 1920.

Holland- sche en Duitsche	Kleine visch	TOTAL	AANTAL REIZEN				
			Belgische	Engelsche	Fransche	Zweedsche duitsche en noorsche	Holland- sche en deensche
—	5610.—	1777179.10	468	—	6	—	—
—	5680.—	2010487.90	629	—	—	—	—
—	6380.—	2611880.60	854	—	17	—	—
—	6115.—	1905133.10	—	—	—	—	—
—	6615.—	1949686.30	808	1	13	—	—
—	5620.—	1588041.40	726	2	13	—	—
18017.50	5115.—	1083541.70	614	—	17	—	—
2970.40	6085.—	1488907.70	667	—	10	—	1 H
18895.—	7115.—	1925104.30	575	4	15	—	—
—	6985.—	2346036.40	808	2	6	—	—
—	7430.—	2641813.80	578	—	4	—	—
1040.—	6390.—	2320172.70	396	—	2	—	—
—	75135.—	23666855.30	—	—	—	—	—
—	34230.—	10968650.05	10137	—	—	—	—
1610.90	40115.—	6659565.81	2925	86	165	117	102
1331.50	39649.—	6010369.19	3201	81	211	127	48

IV. — De handel in zeevisch.

Twee soorten van daadzaken kenschetsen de stof van dit kapitel: eerst de wijzigingen ontstaan in de economische betrekkingen met onze naburen van over den Rhijn, ten gevolge van den wereldoorlog, en daarna de invloed die de toestand van onzen wisselkoers tegenover Holland op den invoer van visch in België uitoefent.

De belgische handel in zeevisch heeft zelden voorwaarden genoten voordeliger dan die in 1920 vastgesteld. De ontwaarding der belgische munt, zoo zij den invoer van buitenlandsche zeevisch belemmerde, bijzonderlijk wat de hollandsche visch betreft, heeft de behoeften van het verbruik niet ingekrimpt. De belgische handel heeft moeten in de maat van het mogelijke de schaarschte van waren goedmaken, en dat die omstandigheden de prijzen voordelig beïnvloed hebben, wat den verkeer betreft, blijkt uit de vaststellingen die voorgeaan. In deze voorwaarden heeft het verbod uit België zeevisch uit te voeren, door het Departement van Bevoorrading uitgevaardigd en weldra omgezet in een stelsel van beperking van den uitvoer door middel van vergunningen, slechts onvoelbare gevolgen kunnen hebben.

Op de brusselsche vischmarkt, sinds lang gewichtige afnemer van buitenlandsche visch, beloopt het aantal collis van hollandschen oorsprong, in 1920 ingekomen, 51.268 tegen 72.764 in 1919, en 79.464 in 1913. Daarentegen heeft de belgische kust aan deze markt 33.345 collis geleverd, tegen 25.492 in het voorgaande jaar. Te Antwerpen, bedragen de aanvoeren van hollandsche visch in 1919 en 1920, in weerwil van de verbetering der verkeer- en vervoermiddelen in dit laatste jaar, wederzijds eene waarde van 4.558.604.90 fr. en 4.080.273.20 fr. De nationale visscherij heeft op de markt van Antwerpen voor 479.177 fr. visch geleverd in 1920, tegen 170.823 fr. in 1919.

De vischmijn van Gent heeft, in 1920, eene aanzienlijke vermindering van den handel geboekt. Deze is gedaald op fr. 725.182.50 tegen 1.016.359 fr. in 1919. Voorzeker, heeft de invoer van hollandsche visch een sterk aandeel in deze vermindering.

Kortom, de verzwakking der hollandsche mededinging op de vischmarkten, heeft aan den belgischen handel eene gelegenheid verschaft om in de voornaamste verbruikscentrums van het land, iets van de plaats in te nemen die onze noord-sche naburen hebben moeten afstaan. Er blijft niettemin veel

te doen over in het belang der bevoorrading van het land in zeevisch.

Immers, in een verslag, ons den 28 Januari 1921 door het gemeentebestuur van Antwerpen toegestuurd, stippen wij het volgende aan :

« Jammer nochtans dat onze nationale vischnijverheid zich niet weet op de hoogte te stellen om wat meer evenwicht in den inlandschen en den uitheemschen toevoer te brengen, zoo niet om eene overhellende positie op onze markt in te nemen.

« Weleens werd te Oostende aangevoerd, dat de mijnrechten te Antwerpen alle afzending op groote schaal te schadelijk maakten, doch zulk argument berust op loozen grond, vermits de Ymuidsche afzenders des ondanks de markt van Antwerpen bijna geheel en gansch weten in te nemen. Eene vermindering van mijnrechten zou hem de taak nog gemakkelijker maken.

« Wij blijven bij de meening reeds verleden jaar uitgedrukt, dat alleen aanhoudende afzendingen op groote schaal, op gevaar af zelfs bij de eerste afzendingen geen al te groote verdiensten in te oogsten, dat gewichtige afzendingen alleen in staat zijn het gewenscht evenwicht te bereiken. »

Het gemeentebestuur van Bergen stelt den 25 Maart 1921 vast dat de handelaars in visch dezer stad sedert den wapenstilstand de gewoonte genomen hebben de visch rechtstreeks naar hun magazijn te doen afzenden, dus zonder langs de mijn te gaan.

« Het is nochtans hoogst wenschelijk, voegt het daarbij, dat de gemeentemijn regelmatig bevoorraad worde, en wij zouden U uiterst dankbaar zijn zoo gij ons wildet helpen de mijn herstellen, door ons in betrekking te brengen met een aanneemer aan wien de mijn zou kunnen verpacht worden. »

Dergelijke uitlatingen, die van aard zijn om de dringende behoefte aan zeevisch te bewijzen, die op vele plaatsen van het land heerscht, kwamen van Doornijk en Kortrijk. De commissie heeft, om ze te onderzoeken, den 12 Mei 1921, eene vergadering gehouden, tot welke de meest gezaghebbende groothandelaars in visch uitgenoodigd werden. Met het verslag dezer vergadering te doorbladeren, zal de lezer zich kunnen reken-schap geven van de moeilijkheden die de kwestie oplevert en van de voorwaarden voor hare oplossing vereischt.

Eene dezer voorwaarden hangt af van de inrichting van het vervoer per spoor. De tabel XXIII doet den volledigen omkeer uitschijnen, die sedert de herinrichting van het spoorverkeer in het land ontstaan is, wat betreft het gebruik der vervoer-

tarieven in de binnenlandsche en gemengde diensten. Het is niet meer in de voorwaarden van tarief III dat de groote hoeveelheid visch vervoerd wordt, die voor het verbruik in het land geleverd wordt, maar in de voorwaarden der tarieven I en II. Het meerder bedrag der onkosten door deze wijze van vervoer teweeg gebracht is klaarblijkelijk een oorzaak van verduring der visch.

Wij zien de kleine vischmarkten de eene na de andere verkwijnen: Bergen, Brugge, Geeraertsbergen, Doornijk, Kortrijk, hebben alle belang verloren. Alleen plaatsen zooals Brussel, Antwerpen, Gent, Leuven en Mechelen zijn nog van betekenis,

De verkoop op de verscheidene binnenlandsche markten beloopt in 1920, 14.446.049.44 fr. (tegen 13.503.084.25 fr. in 1919).

Wij merken in onze internationale betrekkingen een evolutie op niet min treffend als de reeds aangehaalde, wat den binnenlandschen vischhandel betreft. Duitschland, voorheen de voornaamste klant der verzenders van de belgische kust, heeft in 1920 geheel en al ontbroken. De verzendingen naar Frankrijk (1540 T.) hebben een weinig toegenomen, en deze naar Zwitserland (294 T.) zijn sedert 1913 omtrent met een derde verminderd. Als men deze getallen overweegt, mag men uit het oog niet verliezen, dat er in 1920 een verbod van uitvoer bestaan heeft.

De internationale gewichtigheid van onzen vischhandel heeft bijgevolg in het besproken jaar niet toegenomen. Daarentegen, hebben de binnenlandsche leveringen veld gewonnen. De strekking die aldus te voorschijn komt, kan anders niets dan voordelig zijn aan een land zooals het onze, wiens handelsbalans bestendig een nadeelig saldo oplevert, ten gevolge van eenen overgrootten invoer van eetwaren.

Om deze stof te eindigen, voegen wij er bij dat eenige vreemde visschersvaartuigen in 1920 opnieuw de Oostendsche haven aangedaan hebben. Men heeft er voor 427.254.10 fr. vreemde visch verkocht. Wij kunnen slechts de uitbreiding van dezen handel wenschen, tot dat hij door onze reeders kunne voortgezet worden.

TABEL XVIII.

DE VERKOOP VAN VREEMDE VISCH IN DE OOSTENDSCHE VISCHMIJN (1907-1920).

JAAR	Engelsche	Fransche	Hollandsch.	Duitsche	Dansche	Noorsche	Zweedsche	Totaal
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1907	146,859 39	201,229 24	115,651 00	774 00	—	—	—	464,723 54
1908	194,616 20	186,794 54	92,500 00	5,945 90	—	—	—	488,856 64
1909	253,839 10	196,205 62	90,965 70	1,560 00	26,054 30	—	—	576,652 02
1910	174,000 50	175,724 80	92,730 00	1,635 50	552,057 00	7,023 30	—	1,005,845 00
1911	201,701 10	125,872 10	90,674 50	947 50	52,518 00	74,008 30	—	1,074,640 50
1912	125,208 70	122,114 30	82,002 10	1,492 10	107,209 40	409,311 50	55,007 20	1,044,140 30
1913	180,616 90	90,250 90	120,720 10	2,977 80	403,700 80	560,075 90	12,005 90	1,872,034 39
1920	150,847 50	140,771 70	155,605 30	—	—	—	—	447,224 50

TABEL XIX.

DE VISCHVERKOOP IN DE VOORNAAMSTE

JAAR	Antwerpen	Bergén	Brugge	Brussel	Dendermonde	Gent	Gee- raerts- bergen
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1905	1,597.691.00	90.361.50	5.293.00	2.189.989.00	41.699.00	684.111.00	—
1906	1,635.800.00	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	1.804.262.00	94.601.50	818.00	2,030.959.00	45.689.00	662.825.00	832.00
1909	1.804.062.00	97.277.00	2.164.00	2,018.219.00	44.648.00	656.588.00	1.082.00
1910	1,858.061.00	83.695.00	1.579.00	2.181.054.00	43.820.00	661.262.00	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	90.761.00	695.00	2,438.866.00	51.749.00	751.737.00	772.00
1913	2,154.443.00	81.168.00	412.00	2,333.339.00	54.799.00	778.562.00	500.00
1919	4,887.710.30	18.552.00	27.10	6,717.113.75	63.037.00	1,016.359.00	—
1920	4,700.332.20	—	—	7,559.445.25	67.247.49	725.132.50	—

GEMEENTEMIJNEN VAN BELGIE (1905-1920).

Leuven	Lier	Lokéren	Mechelen	S.Nikolaas	Yper	Doornijk	'Totaal
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
229.679.00	21.780.00	24.691.00	181.836.00	29.629.00	19.182.00	—	—
228.479.00	26.190.00	22.488.00	190.433.00	24.417.00	16.279.00	—	—
237.559.00	25.718.00	26.541.00	211.673.00	22.359.00	18.305.00	—	—
226.278.00	28.999.00	25.686.00	204.751.00	19.241.00	16.184.00	—	—
223.780.00	28.680.00	28.215.00	196.075.00	21.119.00	15.571.00	—	—
221.708.00	28.809.00	23.015.00	195.293.00	21.573.00	17.087.00	41.714.00	—
219.036.00	31.089.00	26.412.00	222.696.00	23.942.00	17.290.00	47.075.00	—
291.811.00	38.581.00	28.990.00	235.860.00	2.882.00	19.663.00	46.155.00	—
236.908.00	29.398.00	30.678.00	250.905.00	18.318.00	16.518.00	42.162.00	6,028.160.00
386.515.80	24.843.40	36.247.00	398.999.80	39.066.30	—	253.00	19,583.084.25
634.037.40	53.941.90	20.000.00	592.964.00	33.666.20	—	232.50	14,446.049.44

TABEL XX.

DE VERZENDING VAN VISCH NAAR DE
(Pakken, manden

PLAATS VAN VERZENDING.	1906	1907	1908
Oostende	40.036	39.319	33.189
Blankenberghe	2.739	1.956	2.013
Heyst.			
Nederland	52.105	62.526	60.770
Engeland	6.361	6.824	7.212
Duitschland	8.470	9.820	9.275
Frankrijk	2.348	2.502	2.698
Noorwegen.	81	7	294
Canada	152	41	69
Luxemburg	—	—	238
Spanje	—	—	—
Binnenland	—	—	—
Opbrengst van den verkoop aller verzendingen fr.	2 119.429	2.302.934	2.030.959

VISCHMIJN TE BRUSSEL (1906-1920).

co tonnen).

1909	1910	1911	1912	1913	1919	1920
33.277	33.736	34.441	26.836	21.194	25.429	33.176
2.657	2.176	1.223	1.380	1.89	63	166 3
55.182	66.847	70.965	81.480	79.464	72.764	51.768
7.752	7.658	7.209	6.912	4.824	391	1.227
9.105	7.507	6.745	6.383	9.826	—	128
3.870	4.100	4.003	4.569	2.675	726	1.467
551	626	855	860	1.101	1.097	735
135	99	11	37	21	22	2
226	64	50	26	89	—	13
—	—	—	—	—	2	—
—	—	—	—	—	3.744	532
2.013.219	2.181.054	2.222.530	2.438.166	2.333.389	6.717.113.75	7.559.445.25

TABEL XXI.

OPGAVE DER VOORNAAMSTE VISCHSOORTEN

SOORTEN	1909		1910		1911	
	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst
Oesters (tonnen)	19	fr. 172	30	fr. 232	54	fr. 494
Kreeften en stekelkrab- ben.	1.213 65.053	168.366	1.499 86 260	179.713	1.432 79.512	158.772
Zalm.	stuk, 565 3.031	54.356	stuk, 475 2.654	44.028	stuk, 530 2.527	44 057
Tongen	stuk, 11.627	209 951	stuk, 15 776	246 556	stuk, 17.120	233 955
Grieten	598	16 875	825	24.533	1.050	22 431
Kabeljauw	0.351 158.407	278.024	0.866 164 895	330 520	10 221 175 873	350 158
Terbut	stuk, 226 (1 317	18.244	stuk, 243 1 282	15.985	stuk, 410 2.110	25 358
Steur.	145 (147 stuk	17.553	191 196 stuk	23.262	stuk, 182 (785 stuk)	21.374
Heilbut	1.076 7.746	108.133	1.165 7 392	135.731	208 8.263	122 305
Pladijs	stuk 15.127	164.127	stuk 16 070	178 235	stuk 19 359	204.404
Roggen en vloten.	22 072	414.264	21.264	407 556	23.240	420.373
Schelvisch	14 459	219.740	12.747	204.707	10.927	201.410
Makereel	2 146	31.467	2.686	36 380	2 539	37.650
Riviervisch.	179	2 656	117	2.074	103	1.619
Andere soorten	54.012	309.311	39.859	349.494	37.465	368.167

VERKOCHT IN DE VISCHMIJN TE BRUSSEL (1909-1920).

1912		1913		1914		1920	
Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst
80	fr. 701	182	fr. 1.075.25	210	fr. 5.502.50	80	2983 —
1.574		1.337		428		946	
(86.730	197.484	(62.809	161.896.75	(13.181 s.)	105.965.25	(33.920 s.)	278.594.50
stuk)		stuk)					
429		551		105		127	
(2.469	39.341	(2.892	59.942.25	(730 stuk)	51.760	(464 stuk)	48.290.—
stuk)		stuk)					
15.333	222.227	14.057	182.680.75	10.203	487.615.50	8.190	694.584.50
1.174	34.220	1.837	53.540.25	1.101	112.079.75	701	99.583.50
12.612		13.700		9.153		10.420	
(185.128	396.640	(175.565	429.155.75	(99.535 s.)	951.769.25	(116.890 s.)	1.373.150.50
stuk)		stuk)					
662		498		1.501		1.073	
(3.731	46.347	(2.735	32.261.25	(12.274 s.)	246.370	(9.427 s.)	223.964.—
stuk)		stuk)					
162		194		68		59	
(871 stuk)	24.165	(1387 s.)	26.598.00	(330 stuk)	22.672	(173 stuk)	22.410.—
765		704		181		109	
(7.238	137.172	(5.476	121.923.50	(945 stuk)	95.729.75	(711 stuk)	29.344.—
stuk)		stuk)					
13.304	171.504	13.668	159.235.25	15.363	1.118.659	5.360	448.866.75
27.640	409.032	27.608	491.720.00	12.243	887.152	15.498	1.240.533.—
13.433	238.438	9.601	196.704.50	20.790	1.242.854.50	14.860	1.120.879.75
3.127	40.727	2.073	33.123.75	715	57.626	1.817	161.948.75
72	1.656	72	1.292.75	975	4.5986	434	16.883.25
36.004	388.369	33.761	382.441.00	31.206	1.344.672.25	29.534	1.803.409.75

TABEL XXII.

STAAT VAN DEN VERKOOP VAN VISCH IN DE ANTWERPSCHE VISCHMIJN (1908-1920).

JAAR	RIVIERVISCH	OOSTENDSCHE VISSCHERIJ	BUITENLANDSCHE VISSCHERIJ	ALGEMEEN TOTAL
1909	152.655,60	243.435,90	1.408.190,50	1.804.082,00
1910	152.015,50	248.066,50	1.457.979,40	1.858.061,40
1911	95.339,00	241.175,00	1.591.369,00	1.937.883,00
1912	121.844,60	264.803,50	1.738.109,50	2.124.757,60
1913	193.481,20	191.555,00	1.669.406,90	2.154.443,00
1914	208.147,40	170.107,90	1.165.162,50	1.543.417,80
1915	100.761,10	—	718.461,30	819.222,40
1916	144.812,70	—	744.261,30	889.074,00
1919	188.282,50	140.923,00	4.558.604,80	4.887.710,30
1920	140.822,00	479.177,00	4.080.273,20	4.700.332,20

TABEL XXIII.

HOEVEELHEID ZEEVISCH IN 1920 PER SPOOR VERZONDEN UIT DE KUSTSTATIES NAAR VER-
BRUIKCENTRUMS VAN HET LAND EN NAAR HET BINNENLAND (HOEVEELHEID AANGEGEVEN
IN TONNEN).

	Binnenland en gemengde dienst			BUITENLAND							
	Tarief I.	Tarief II.	Tar. III	Frankrijk		Duitschl.		Zwitserl.		Nederland	
				Ulgood.	Vracht-goed.	Ulgood.	Vracht-goed.	Ulgood.	Vracht-goed.	Ulgood.	Vracht-goed.
Adinkerke-Panne	24	85	—	165	—	—	—	—	—	—	—
Blankenberghe	57	380	—	6	—	—	—	—	—	—	—
Heyst	34	207	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nieuipoort-Balen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nieuipoort-stad	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oostende	2623	7315	4641	1354	—	—	—	294	—	—	—
Zeebrugge	212	219	—	5	—	—	—	—	—	—	—
TOTAAL 1920	2950	8206	4641	1540	—	—	—	294	—	—	—
1913	97	6798	16008	1238	192	3174	921	440	816	34	—
1912	37	6460	14539	505	931	3092	864	421	380	16	—

V. — Zeewerken ten behoeve der visscherij.

Er blijkt uit een verslag van den heer Hoofdingenieur-bestuurder van den bijzonderen dienst der kust, dat de volgende onderhoudswerken in 1920 aan de zeewerken der kust in het belang der visscherijnijverheid uitgevoerd werden.

HAVEN VAN BLANKENBERGHE.

- 1° Herstelling van het staketsel (nog in gang).
- 2° Vernieuwing van eene vloeddeur. Bedrag der uitgaven fr. 13.159.07.
- 3° Vernieuwing der toestellen voor de behandeling van de vloeddeuren. Bedrag der uitgaven : fr. 24.745.66.
- 4° Vernieuwing der tijschaal : fr. 1.635.67.

HAVEN VAN OOSTENDE.

Geen enkel werk van onderhoud en verbetering werd aan de havenwerken, bijzonderlijk in het belang der visscherijnijverheid uitgevoerd.

Er moet nochtans gewezen worden op de mergelwerken die tot beloop eener som van 299.686 fr. uitgevoerd werden, voor het behoud van de diepten in het schuildok der zeilsloepen.

HAVEN VAN NIEUPOORT.

Het Beheer van Bruggen en Wegen heeft maatregelen genomen om de kaaimuren der havengeul voor de stad bepaald in goeden staat te herstellen. Werden onder andere aangevangen, de herstelling van het metselwerk, de werken van oprichting van nieuwe aanlegstaken en ladders.

Een rood licht werd herplaatst op het uiteinde van het oostelijk staketsel.

In de zeer verslijkte bedding der havengeul heeft men, door uitmergeling, de delving aangevangen van een bevaarbaren doorgang van ten minste 1,50 m. diepte bij lage tij. Deze werken gaven in 1920 aanleiding tot eene uitgave van ongeveer 150.000 fr.

VI. — Het beroepsonderwijs der zeevisschers.

A. — Het koninklijk werk van den « Ibis ».

In 1920, heeft de kweekschool voor visschersjongens « Ibis » gearbeid ingevolge het vóóroorlogsche programma. Dit programma werd aanhoudend toegepast, rekening houdende met den ouderdom en den graad van onderricht der kweekelingen.

De nieuwe schoolwet heeft de grens van den schoolplicht op den ouderdom van 14 jaren vastgesteld. Deze bepaling laat toe de beroepsopleiding te beginnen, nadat het kind een voldoende onderwijs genoten heeft om de beroepsschool met goed gevolg bij te wonen.

In het begin van het jaar 1920, bedroeg de volledige getalsterkte der school 32 scheepsjongens.

In den loop van het jaar werden er tien aangenomen, wat het getal bracht op 42 scheepsjongens, die ingevolge den ouderdom aldus verdeeld zijn: 22 van 7 tot 11 jaar en 20 van 11 tot 13 jaar.

Ten einde de zeevaardigheid te ontwikkelen, werden er maatregelen genomen om op de bijschepen van het werk de jongens in te schepen, die in den loop van 1921 den ouderdom van 14 jaar zullen bereiken.

Deze inscheping zal in de lente plaats hebben, ten einde de scheepsjongens allengskens de zee gewoon te maken en daarna de uitoefening te beginnen van het bedrijf voor hetwelk zij bestemd zijn.

B. — De beroepsscholen voor zeevisschers.

In verscheidene kustgemeenten is het beroepsonderwijs der zeevisscherij in 1920 niet opgestaan uit den staat van verval waarin het gedurende den oorlog gebleven is. Geldelijke moeilijkheden, gebrek aan lokalen, didactisch materiaal, leerlingen en leermeesters, hebben de bestuurscommissiën der vrije scholen van De Panne, Nieuipoort, Coxyde en Oostduinkerke, belet de beroepsleergangen herin te richten. Deze herinrichting is des te wenschelijker, daar deze gestichten eertijds bezocht waren door een eerbiedwaardig aantal leerlingen, en hun bestaan niet kan gemist worden in opzicht van het welgelukken der examens van bekwaamheid der scheepsjongens.

De twee scholen van Oostende en Blankenberghe en van Heyst werden behouden en hebben het onderwijs kunnen in-

TABEL XXIV

AANTAL LEERLINGEN IN DE

JAAR	Oostende (Gemeenteschool)		Oostende (vrije school)		De Panne		Nieuport	
	varande	niet varande	varande	niet varande	varande	niet varande	varande	niet varande
1904	—	46	—	88	—	—	15	15
1905	—	51	—	96	—	—	12	12
1906	—	56	—	100	47	33	13	17
1907	—	54	—	99	54	31	16	14
1908	—	49	—	104	42	25	17	13
1909	—	52	—	105	45	36	18	15
1910	—	49	—	102	49	36	11	15
1911	—	40	—	105	39	45	9	26
1912	—	38	—	101	43	37	10	32
1913	—	41	—	111	46	40	8	36
1919	—	11	—	91	—	—	—	—
1920	—	34	—	100	—	—	—	—

VISSCHERSCHOLEN (1904-1920)

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

TABEL XXV.

DE UITSLAGEN DER EXAMENS VOOR HET

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

(1) Het was niet mogelijk de getallen betrekkelijk elk eene der havens van Nieuipoort, aangeduid geven den volledige uitslag voor de omschrijving Nieuipoort op

(2) Buiten Oostende hadden er geene examens plaats in de andere kustplaatsen, dit ten

TOEKENNEN VAN LEERBEURZEN IN DE ZEILVISSCHERIJ (1903-1914).

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

de Panne, Coxyde en Oostduinkerke te vinden; de getallen in de kolom voor Nieuport
gevolg van den oorlog.

richten in voorwaarden die aan de huidige vereischten van het leven voldoen, dank zij eene milde tusschenkomst van den Staat en de Provincie in de schooluitgaven.

Als men de inkomsten der scholen voorzien in de begrootingen voor 1920-1921, vergelijkt met die ingeschreven in de begrootingen voor 1912-1913, bij voorbeeld, bekomt men de vaststellingen samengevat in de volgende tabel.

ONTVANGSTEN DER VISSCHERSSCHOLEN IN 1920-21 EN 1912-13

GEMEENTEN	Voorziene inkomsten	TUSSCHENKOMST VAN							
		Staat		Prov.		Gemeente		Best. Com.	
	1913-1920	1913	1920	1913	1920	1913	1920	1913	1920
Oost (Gem. Sch.)	7060 17500	2687	6175	—	—	4092.68	0 10.35	320.82	1814.65
Oost (Vrij. Sch.)	7000 28000	2800	12000	879	1264	—	—	3321.60	1843.80
Heyst id.	1805 5035	722	2418	500	1000	150.00	800.00	488.00	1337.00
Blankenbergh.	2350 3000	622	1200	500	500	600.00	679.00	428.00	679.00

Er blijkt uit deze getallen dat de Provincie in de onkosten van het beroepsonderwijs voor 1/6 tusschenkomt en het middenbestuur van het Zeewezen nagenoeg voor 1/3, of beter gezegd, tot beloop van 50 t. h. van de jaarwedde der leeraars.

De bijwoning der school heeft in de verscheidene gemeenten licht toegenomen, zonder tot het peil teruggekeerd te zijn dat vóór den oorlog bereikt werd. Wij stellen in 1920 de tegenwoordigheid vast van 227 leerlingen in de verscheidene klassen, tegen 187 in 1919.

VII. — De maatschappelijke inrichtingen ten behoeve der zeevisschers.

De voorzienigheidskassen voor zeevisschers, wier oorsprong en werking beschreven werden in de twee eerste verslagen der commissie, wederzijds op de bladzijden 64 en 68, hebben het moeilijke tijdstip van den oorlog doorworsteld en trachten zich zoo wel mogelijk naar de nieuwe maatschappelijke toestanden te schikken.

De voorzienigheidskas voor zeevisschers van Oostende heeft haren voormaligen voorspoed teruggevonden. Gedurende den oorlog, werden de pensioenen ten laste der kas uitbetaald, dank zij de toelagen der stad Oostende en der hulpcomiteiten, aan de rechthebbenden die in het land gebleven waren.

De herstelling der visscherijnijverheid sedert 1919 en de uitbreiding van den verkoop in de Oostendsche vischmijn hebben rechtstreeks op den toestand der kas invloed uitgeoefend, daar een bijzonder recht van 1 t. h. op de opbrengst van den verkoop te haren behoeve geheven wordt. Aldus zijn de gewone ontvangsten, nadat zij gedurende de jaren 1915, 1916, 1917 en het grootste deel van 1918 geschorst waren, tot 111.615.81 fr. geklommen in 1919, en 236.669.09 fr. in 1920, alhoewel de ontvangsten slechts 66.595 fr. in 1913 bedroegen.

Deze uitslag heeft de bestuurscommissie in staat gesteld de pensioenen in verhouding met de huidige vereischten van het leven te brengen, tezelfdertijd a's zij eene aanzienlijke reserve tot stand bracht (333.558.49 fr.).

Het totaal der pensioenen in 1920 betaald beloopt 130.982 fr. tegen 58.280.50 fr. in 1913.

Wat het jaar 1920 betreft, werden de gewone pensioenen en gewone hulpen door de kas van Oostende toegestaan, met 150 t. h. verhoogd; zij zullen met 250 t. h. voor het loopend jaar verhoogd worden.

Anderzijds heeft de Oostendsche kas van slachtoffers van zeeongevallen sedert 1919 hare werking hernomen, zooals zij voor den oorlog bestond.

De kas van De Panne heeft gedurende den oorlog hare werking geschorst. Deze werd na den wapenstilstand in orde gebracht. Overigens heeft zij veel van hare gewichtigheid verloren, ten gevolge van het vertrek der visschers uit De Panne, (deze zijn in groot getal naar Oostende gaan wonen) en ongetwijfeld ook ten gevolge van den voorspoed waarin de kleine reederijen verkeerden.

TABEL XXVI.

TOESTAND DER KAS VAN VOORUITZICHT EN HULP

JAAR	Gewone inkomsten	GEWONE UITGAVEN	
		Betaalde pensioenen	Bureelkosten
1910	53,995.75	56,164.00	824.75
1911	58,046.89	56,806.00	808.00
1912	59,992.91	58,628.50	813.25
1913	66,595.80	58,280.50	825.85
1914	46,473.77	43,386.50	600.00
1915	—	32,828.00	662.25
1916	—	25,822.25	634.20
1917	—	22,627.00	600.00
1918	1,792.41	22,383.00	600.00
1919	111,615.81	166,822.00	1,962.75
1920	236,669.09	130,982.00	2,269.70

DER VISSCHERS VAN OOSTENDE (1910-1920).

SOLDO		BUITENGEWONE INKOMSTEN		Toestand van het reserve- fonds
Te goed	Schuld	Verworwen interessen	Giften	
6,855.33	—	5,142.53	4,705.80	168,344.27
6,111.80	—	5,135.49	294.00	171,683.57
6,093.68	—	5,251.79	290.73	158,513.25
13,794.56	—	5,639.16	665.95	159,126.17
4,847.25	—	2,087.50	272.48	—
—	406.25	—	33,084.00	—
393.55	—	—	26,850.00	—
1,072.76	—	—	24,299.76	—
522.17	—	—	21,712.76	—
96,852.99	—	31,897.93	122,124.00	243,555.38
114,580.11	—	11,142.72	20.00	333,558.49

Het aantal deelhebbers is gevallen op 28, van 77 dat het was in 1913, en de pensioenen zijn gedaald van 2760.80 fr. in 1913 tot 2265 fr. in 1920.

De pensioenen toegestaan aan de weduwen van visschers en aan de oude visschers werden niet gewijzigd.

Te Heyst, verricht de voorzienigheidskas anders niets dan onder een aantal visschers eene maandelijksche hulp verdeelen die genomen wordt op de middelen, tot stand gebracht door de opbrengst van een kapitaal eener nominale waarde van 15.000 fr. en een jaarlijksch hulpgeld van de Regcering. In 1919, is het aantal deelhebbers omtrent met de helft verminderd en daar de geldmiddelen onveranderd bleven, konden de pensioenen verdubbeld worden.

Voor de jaren 1915 tot 1919 inbegrepen, heeft het Beheer van het Zeewezen ten behoeve der hulpkas van Heyst een hulpgeld van 6875 fr. uitbetaald, dit is de jaarlijksche toelage van 2345 fr.

Aan de kas van De Panne heeft het een hulpgeld van 4625 fr. en aan die van Nieupoort eene som van 3500 fr. voor hetzelfde tijdstip verleend.

Terwijl de maatschappelijke inrichtingen ten behoeve der gewone arbeiders gewijzigd en verbeterd worden, zijn deze voor zeevisschers uit hunne vervallendheid niet opgestaan. Het is tijd dat het vraagstuk der maatschappelijke verzekering der zeevisschers opnieuw onderzocht worde, rekening houdende met de huidige voorwaarden van den arbeid en van het leven.

TABEL XXVII.

TOESTAND-DEB HULPKAS VOOR SLACHTOFFERS VAN ZEEONGEVALLEN TE OOSTENDE (1910-1920).

JAAAR	Ontvangsten, het overschot van het voorgaande jaar inbegrepen.	Bedrag der verleende hulp, kleine uitgaven inbegrepen.	In kas op 31 december.
1910	47,247.46	4,771.43	42,476.03
1911	47,450.96	4,756.11	43,694.85
1912	45,602.51	5,543.62	40,058.89
1913	42,960.97	3,264.87	39,696.10
1914	43,912.38	3,750.17	40,162.21
1915	41,346.16	—	41,346.16
1916	42,574.26	—	42,574.26
1917	43,839.21	—	43,839.21
1918	45,142.11	—	45,142.11
1919	47,017.29	978.31	46,038.98
1920	48,115.19	3,059.60	45,055.59

TABEL XXVIII.

WERKZAAMHEID DER VOORUITZICHT- EN HULPKAS

HULPVERKRIJGENDE	1910		1911		1912		1913	
	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers
I. Weduwen van visschers die in zee vergaan zijn of die tot aan den ouderdom van 60 jaar gevaaren hebben	—	98	—	106	—	105	—	105
Hunne minderjarige kinderen .	11994.50	30	12072	48	12982.00	48	13240.00	52
II. Weduwen van visschers overleden te lande en die tot aan den ouderdom van 60 jaar niet gevaaren hebben (meer dan 60 jaar oud)	9009.00	112	8806	112	8633.00	110	8700.00	120
III. Weduwen van visschers overleden te lande en die tot aan den ouderdom van 60 jaar niet gevaaren hebben (min dan 60 jaar oud)	3571.00	48	3919	50	3710.00	55	3729.00	49
Hunne minderjarige kinderen .	—	47	—	42	—	37	—	31
IV. Oud-visschers die tot aan den ouderdom van 60 jaar geva- ren hebben	—	49	—	55	—	52	—	52
Hunne vrouwen 60 jaar oud .	9965.00	21	10815	27	10973.00	25	10805.00	26
V. Oud-visschers die tot aan den ouderdom van 60 jaren niet gevaaren hebben	—	120	—	124	—	126	—	131
Hunne zestigjarige vrouwen .	13375.00	72	13436	63	14665.00	68	14659.00	74
VI. Visschers slachtoffers van een bedrijfsongeval	—	139	—	111	—	111	—	108
Hunne vrouwen	—	106	—	92	—	87	—	84
Hunne minderjarige kinderen .	6140.50	228	5351	206	5512.00	182	5506.00	187
VII. Zieke visschers	—	53	—	53	—	56	—	43
Hunne vrouwen	—	37	—	35	—	43	—	26
Hunne minderjarige kinderen .	1844.50	64	2183	63	1918.50	59	1464.50	38
VIII. Ouders van ongehuwde visschers	60.00	1	60	1	60.00	1	60.00	1
IX. Anderen (Breukbanden) .	207.00	18	164	15	175.00	14	117.00	10
	56164.00	1243	56806	1200	58628.50	1174	58280.50	1137

TABEL XXIX.

TOESTAND DER HULP- EN VOORZIENIGHEIDSKAS VOOR

JAAR.	AANTALINGESCHREVENEN	ONTVANGSTEN			PENSIOENEN		
		Opbrengst van de bijdragen der leden en hulpgelden.	Andere inkomsten intresten, buitengewone inkomsten.	TOTAAL.	Aan visschersweduwen en aan bare kinders min dan 14 jaar.		
					Aantal weduwen.	Aantal kinders.	Totaal bedrag der hulp.
1910	89	2331.00	445.58	2778.58	27	7	880.00
1911	85	2311.00	632.98	2943.98	26	7	935.00
1912	84	2309.00	558.74	2867.74	23	4	803.00
1913	77	2247.00	794.90	3041.90	21	3	726.00
1914	43	1995.00	731.10	2726.10	11	2	420.00
1915	39	1459.00	1449.10	2908.10	12	2	456.00
1916	38	1449.00	1666.10	3115.10	12	1	407.00
1917	33	1407.00	1951.10	3358.10	13	2	451.00
1918	30	1385.00	1979.60	3364.60	13	2	451.00
1919	27	1359.00	2230.63	3589.63	12	1	407.00
1920	28	432.00	3427.15	3859.15	12	1	407.00

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

VISSCHERS DER GEMEENTE DE PANNE (1910-1920).

EN VERGOEDINGEN.						IN KAS (1)
Aan oude visschers.		Aan zieke of gekwetste visschers.		TOTAAL		
AANTAL.	Totale hulp.	AANTAL.	Totale hulp.	der gebol-penen.	der toegestane hulp.	
25	1175.00	28	572.00	87	2627.00	61.93
26	1287.00	22	663.50	81	2885.50	105.28
27	1342.00	21	405.00	75	2562.40	305.34
28	1369.50	25	625.00	77	2760.80	311.10
23	1164.00	7	113.00	43	1697.00	1029.10
24	1206.00	—	—	38	1662.00	1246.10
25	1177.00	—	—	38	1584.00	1531.10
27	1347.50	—	—	42	1749.00	1509.60
31	1479.50	—	—	46	1930.50	1484.10
35	1655.50	3	119.00	51	2181.50	1457.13
36	1683.00	3	140.00	52	2265.00	1593.15

TABEL XXX.

WERKZAAMHEID DER HULPAS VOOR ZEEVISSCHERS DER GEMEENTE HEYST A.Z. (1908-1920).

JAAR.	AANTAL PENSIOENEN BETAALD AAN										Volledig		Betaalde som.
	visschers- weduw.	visschers- weezen min dan 14 jaar.	ouders van in zee verongelukte visschers.	weduw. van in zee verongelukte visschers.	oudvisschers meer dan 60 jaar.	weduw. van oudvisschers meer dan 65 jaar.	gekweste en zieke visschers.	hunne vrouw.	hunne kinderen min dan 14 jaar oud.	getal pen- sioenen.			
1908	20	12	4	5	14	12	4	3	2	76	1776		
1909	19	10	5	4	16	13	5	3	2	77	1776		
1910	19	6	5	4	16	12	5	4	3	74	1776		
1911	18	2	4	3	17	12	5	4	2	67	1776		
1912	19	2	4	3	14	14	5	4	1	66	1776		
1913	18	2	4	3	15	14	5	4	1	66	1776		
1919	4	—	—	2	12	18	2	—	—	87-88	1776		
1920	2	—	—	3	13	18	2	—	—	87-88	1776		

VIII. — De zeevisscherij in de naburige landen.

ENGELAND (1).

De engelsche reederijen ter visscherij hebben sedert den wapenstilstand eene merkwaardige uitbreiding genomen, dank zij de terugbestelling aan de nijverheid van de 1445 visschersvaartuigen, door de Admiraliteit opgeëischt of gehouwd voor den oorlog; wat de stoomvaartuigen betreft, overtreft zij zelfs de gene die in 1914 bereikt werd (1537 tegen 1369), niet alleen wat de getalsterkte betreft, maar meer nog in het opzicht van de tonmaat, zooals de tabel XXXII het aanduidt.

Van een anderen kant, heeft het vaartuig van eerste klas, met technische hulpmotor, in Engeland een treffenden vooruitgang gemaakt in de drie voornaamste visscherijtakken: de visscherij met de kor, die met lijnen en die met drijfnetten. Het aantal dier vaartuigen is 199, maar zoo men rekening houdt met alle visscherijtakken en met de vaartuigen van 2de klas, bekomt men getallen van eene hoogere beteekenis. In deze voorwaarden heeft men, in 1919, 429 zeilsloepen van 1e klas met hulpmotor opgenomen en 1461 zeilvaartuigen met hulpmotor van 2e klas; te zamen met die verder opgegeven ten opzichte van Schotland, lichten die getallen duidelijk den vooruitgang toe, die in het Vereenigd Koninkrijk verwezenlijkt werd in het gebruik der technische hulpdrijfkracht.

Daarentegen ging het louter zeilschip van eerste klas ras achteruit sedert den oorlog (396 in 1920, tegen 974 in 1913). Het geldt nogmaals de drie voornaamste visscherijtakken; zoo men met alle vangwijzen rekening houdt, bekomt men, in 1919, 641 zeilsloepen van eerste klas en 2870 zeilsloepen van 2de klas.

Alles te zamen genomen, bezaten Engeland en het Land van Wales den 31 December 1919, 8020 visschersvaartuigen van eerste klas en 4848 vaartuigen van tweede klas.

Wat de opgebrachte hoeveelheid dezer vloot aangaat, zij is spoedig teruggekeerd tot op bijna het peil van 1913 (14.584.413 cwt tegen 16.152.344 cwt).

De waarde dezer hoeveelheid is bijna verdubbeld (21.202.521 £. tegen 10.009.326 £. in 1913).

(1) *Ministry of Agriculture and Fisheries, Fisheries Department, Statistical Tables 1919-1920.*

TABEL XXXI.

HOEFVELHEID EN WAARDE VAN DE VTSCH GELOST IN ENGELAND EN HET LAND
VAN WALIS (1910-1920).

JAREN	Vleesch, weekdieren uitgezonderd cwt	£	Weekdieren £	Algemeen totaal- £
1910	13.118.000	7.966.000	228.000	8.194.000
1911	14.419.000	8.051.000	273.000	8.324.000
1912	14.612.000	8.884.000	327.000	9.211.000
1913	16.152.374	10.009.326	327.363	10.336.689
1915	5.785.233	7.391.115	290.406	7.681.521
1916	4.244.181	7.222.965	327.862	7.550.827
1917	4.051.613	9.151.636	335.973	9.487.609
1918	4.681.000	14.147.810	450.501	14.598.311
1919	10.308.449	18.495.216	537.997	19.033.213
1920	14.584.413	21.202.521	615.940	21.813.470

TABEL XXXII.

AANTAL EN TONMAAT DER VAARTUIGEN VAN EERSTE KLAS, IN DE VAART IN DE VERSCHIEDENE
VISSCHERIJEN VAN ENGELAND, HET LAND VAN WALIS EN HET EILAND MAN (1910-1920).

JAAR	STOOMSCHEPEN						ZEILSCHEPEN						MOTORBOOTEN					
	Trawlers			Reigers			Trawlers			Reigers			Trawlers			Reigers		
	Aantal		Bruto- tonmaat	Aantal		Bruto- tonmaat	Aantal		Bruto- tonmaat	Aantal		Bruto- tonmaat	Aantal		Bruto- tonmaat	Aantal		Bruto- tonmaat
1910	1331	252230	63	11675	487	34076	902	52025	47	1779	428	11009	—	—	—	—	—	—
1911	1300	250545	72	12338	572	41039	867	30723	44	1694	345	9418	—	—	—	—	—	—
1912	1315	263924	63	11229	566	43844	824	30822	48	1431	246	6714	—	—	4	60	84	2250
1913	1357	273875	62	11230	583	46133	817	28191	38	1625	192	5940	—	—	4	94	85	2230
1914	1389	285375	58	10146	565	45337	789	27183	24	926	152	4115	6	117	4	114	53	1374
1915	643	126293	53	7582	221	10754	613	20007	9	368	94	2812	10	185	6	530	52	1155
1916	410	78337	28	3430	53	5112	521	17163	9	349	66	1314	12	283	25	336	73	1795
1917	281	50606	16	2143	90	1364	409	12103	2	53	34	681	14	302	19	353	78	2073
1918	313	59230	7	911	89	1674	383	11107	5	92	28	710	25	705	22	458	77	2093
1919	1228	263149	22	2329	406	30543	414	12533	6	186	21	313	43	1256	68	4532	16	2145
1920	1337	333672	30	4347	402	34697	381	11353	4	103	11	371	31	1097	51	4036	71	1733

TABEL XXXIII.

AANTAL MANNEN EN JONGENS REGELMATIG OF TIJDELIJK GEBEZIGD IN DE
VERSCHIEDENE VISSCHERIJEN IN 1919 (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 Wallis . . .	20521	14076	34588	3385	4063	7448
Schotland . . .	2826	21021	23847	292	3079	3371
Ierland . . .	1419	5947	7366	169	8853	9022
Eiland Man . . .	38	366	404	10	175	185
Eilanden gelegen in het Zeekanaal .	78	326	404	18	115	133
Totaal 1919 . . .	24000	41727	66609	3874	16285	20159
• 1913 . . .	24302	51746	76048	1584	21898	23482
• 1912 . . .	24475	52763	77238	1591	22859	23950
• 1911 . . .	24129	53624	77753	2516	23637	25153
						42036
						27218
						16388
						589
						537
						86768
						99530
						101188
						102906

(1) Ibid.

NEDERLAND (1).

De hollandsche reederij ter visscherij heeft in 1919 den klimmenden gang niet volgehouden, die met het begin van den oorlog aangevangen werd. Het aantal vaartuigen die aan de grootvisscherij deelgenomen hebben is gevallen van 1482 in 1918 op 1476 in 1919; hunne zeevaardigheid heeft niettemin toegenomen; zij is immers door eene tonnemaat van 330.701 m³ gekenschetst, tegen 329.823 m³ in 1918.

De reederijen ter visscherij met stoomvaartuigen hebben 21 eenheden verloren (278 tegen 299); deze vermindering werd ten grooten deele veroorzaakt door de afschaffing der tuibooten en andere vaartuigen van slechts betrekkelijke waarde, die tijdens den oorlog voor de visscherij uitgerust werden.

Dit verlies werd ruimschoots goedge maakt door eene aanwinst van 39 vaartuigen met technische hulpmotor (125 tegen 86, of 45 p. c. vermeerdering). Het meeste deel dezer vaartuigen worden ter kustvisscherij gebruikt; de haringsloepen met motor komen in de aanwinst van getalsterkte slechts voor 8 eenheden tusschen.

De kracht der hulpmotoren in voege in de Hollandsche visschersvloot loopt van 45 tot 130 P. K.; de motoren verteren ruwe oliën en dragen de marken Bolnes, Kromhout, Steywal, Alpha, Rennes, Brons, Bolinder; Industrie en Concordia.

Hier volgt de algemeene beoordeeling dat de Inspectie der visscherij geeft nopens de uitslagen met de motoren bekomen.

« Op drie vaartuigen bleef de motor buiten gebruik; in een geval werd zelfs de schroef afgenomen en het schroefraam gedicht, van de overige 30 vaartuigen werden de motoren gedurende het verslagjaar min of meer regelmatig gebruikt, dank zij het feit, dat olie voor brandstof, al liep de prijs ook geregeld op, weer te verkrijgen was. Toch staan de meerdere kosten hiervan natuurlijk in geen verhouding tot de reusachtige prijsstijging der steenkolen, en de gangbare opinie is dan ook, behoudens een uitzondering — de betreffende reederij zou liever een stoommachine in haar schip hebben — dat de motoren een goede toekomst voor de visscherij hebben, mits men dan ook over voldoende bekwaam personeel zal kunnen beschikken...

« Motoren met voorwarming werden meestal niet gunstig beoordeeld, hetgeen wel eenigszins te verklaren is, daar men den

motor op elk gewild oogenblik voor direct gebruik wenschte gereed te hebben. »

Het aantal plathodems is met 34 verminderd, maar dit der gedekte zeilsloepen duidt eene nieuwe vermeerdering van 10 eenheden aan (618 tegen 608).

De voorgaande opgraven zijn tot de grootvisscherij betrekkelijk. Om een volledig denkbeeld van de gewichtigheid der hollandsche visscherijnijverheid te hebben, moet men bij de aangehaalde getallen een totaal van 4763 vaartuigen voegen uitsluitelijk in de kustnijverheid gebezigd, daarin begrepen 24 stoomsloepen en 91 zeilsloepen met hulpmotor.

Niettegenstaande de schaarschte aan kolen en de internationale verwickelingen, die den afzet der voortbrengt belemmerd hebben en de beperking der visscherij voor gevolg hadden, heeft de gevangen hoeveelheid het recordjaar 1916 geëvenaard, ja zelfs overtroffen, met 166.660.000 kilos tegen 50.108.330 kil. in 1918 en 165.512.783 kil. in 1916, maar de opbrengst in waarde staat ver beneden die in dit laatste jaar bekomen (57.368.200 g. tegen 79.626.718 g.). In deze bedragen komt de haring tusschen voor 68 $\frac{1}{2}$ t. h. wat de hoeveelheid betreft, en 62 t. h. wat de waarde aangaat.

Voor zoo veel de kleinvisserij in acht genomen wordt, als men rekening houdt met de week- en schaaldieren, wordt hare voortbrengst geschat op 84.374.965 kil. en hare waarde op 9.906.468 g.

De invoer in België van hollandsche voortbrengselen der grootvisscherij heeft in 1919 een merkelfijken vooruitgang gedaan, die uit te leggen is door den pijnlijken toestand waarin het land zich ten opzichte der bevoorrading bevond, na zijne bevrijding van de duitsche bezetting.

De invoer van hollandsche visch, die 22.788.774 kil. bedroeg in 1912, is geklommen tot 39.309.338 kil. in 1919, zonder rekening te houden met de voortbrengselen der kleinvisserij, wier invoer in België op 35.564.817 kil. geschat is, waaronder 31.743.414 kil. mosselen.

Deze getallen werden aldus toegelicht in het verslag nopens den toestand der haven van Ymuiden.

« Toen op 5 Februari, de Belgische Regeering de grenzen weder voor den vischimport open stelde, waren de omstandigheden echter nog niet van dien aard, dat dadelijk met een drukken export kon worden aangevangen. Aanvankelijk waren nl. de vischprijzen nog te hoog voor een loonenden consignatiehandel op België, waarbij nog kwam, dat de hooge consent-

rechten, welke toen ter tijd nog op den uitvoer van visch werden geheven, de kosten aanzienlijk verhoogden, waardoor de kans op winst bij consignatie zeer gering was.

« Eerst in April, toen de consentrechten belangrijk verlaagd werden, en toen ook de vischprijzen geleidelijk begonnen te dalen, ontstond weder, zooals voorheen, een levendige export-handel op België. In die maand wist de vereeniging van reeders, alhier te bewerken, dat de belgische regeering belangrijke hoeveelheden belgische kolen ten behoeve van de stoomvisscherij alhier, beschikbaar zou doen stellen, onder voorwaarde, dat de genoemde Vereeniging zorg zou dragen, dat maandelijks een hoeveelheid van 1200 ton van verse visch aan België zou worden geleverd. Ofschoon voor deze leveringen maximum-prijzen werden vastgesteld, behoefde de Vereeniging van reeders die levering niet zelve ter hand te nemen. Zoolang nl. de vrije handel voldoende hoeveelheden visch in België en niet boven de vastgestelde maximumprijzen invoerde, bleef zij van rechtstreeksche levering vrijgesteld. Gedurende den geheelen duur der overeenkomst bleek de vrije handel in staat, om aan de gestelde voorwaarden te voldoen, zoodat de Vereeniging van reeders geen enkele maal bij de levering van visch aan België behoefde in te grijpen. De ruimere kolenvoorziening had intusschen uitbreiding van de visscherij en vermeerderden aanvoer ten gevolge, wat aanleiding gaf tot verlevendiging van den exporthandel. Alleen op het einde van het jaar, moest de export op België aanzienlijk beperkt worden, als gevolg van de inkrimping der visscherij en de vermindering van den aanvoer in verband daarmede.

« De resultaten van den handel op België waren, als gewoonlijk bij consignatiehandel, waarvan de opbrengst afhankelijk is van de toevallige prijzen op de buitenlandsche markten, zeer afwisselend. Meermalen werden ruime winsten behaald, doch in vele gevallen, vooral wanneer de belgische markten van visch uit Engeland werden voorzien, hetgeen herhaaldelijk voorkwam, gevoelige verliezen veroorzaakt. »

De haven van Ymuiden heeft in het betrokken jaar hare schitterende positie behouden. De volledige waarde der aanvoeren beloopt 24,034,479 gulden. Op een totaal van 48.018.00 kil. visch met de kor gevangen door stoom- of motorsloepen, heeft deze haven er 38.296.067 kil. verhandeld; op dit van 2.784.473 kil. visch met de lijnen gevangen, werden er 2.049.619 kil. te Ymuiden verkocht, alsook 21.095.883 kil. haring, op de totale vangst van 115.858.00 kil. De uitbating der haven en

harer aanhoorigheden, die door den nederlandschen staat in regie op nijverheidsvoet gedaan wordt, heeft in 1919 aan de Schatkist een overschot van 111.059,21 g. gegeven.

De examens door de regeering ingesteld voor de toekenning der graden van stuurman, maat of machienist in de zeevisscherij werden op voldoende wijze voortgezet. Het totaal afgeleverde diplomas beliep 764 op het einde van het jaar 1919, op een totaal van 921 ingeschrevenen.

TABEL XXXIV.

DE VERKOOP VAN ZEEVISCH TE YMUIDEN (1909-1919).

JAAR	Voortbrengst der visch per ophod verkocht.	Vermoedelijke waarde der visch uit der hand verkocht.	Volledige waarde der aanvoeren.
	fl.	fl.	fl.
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
1919	—	—	24.034.479

TABEL XXXV.

GROOTTE DER NEDERLANDSCHE VLOOT DER GROOTZEVISSCHERIJ (1909-1919).

JAAR	AANTAL				Totaal aantal vaartuigen	Bruto inhoud in M ³
	MECH. VOORTBEW. VAARTUIGEN.		ZEILVAARTUIGEN.			
	Sloopvaartuigen	Motorvaartuigen	Geheel gedeelte	Half gedeelte		
1919	278	125	618	455	1476	330.701
1918	299	86	608	489	1482	329.823
1917	269	88	730	399	1486	350.520
1916	241	58	814	380	1493	367.247
1915	204	26	753	397	1380	320.328
1914	201	20	727	397	1327	305.596
1913	199	18	713	393	1323	297.880
1912	177	14	718	398	1307	281.814
1911	149	12	728	396	1285	263.646
1910	124	4	739	607	1474	200.865
1909	124	4	726	588	1442	192.755

TABEL XXXVI.

DE VISCHHANDEL TE

JAAR	Hoeveelheid verzonden verse visch in K. G.			Hoeveelheid verzonden en gezouten visch	
	per spoor	per vaartuig	te zamen	per spoor	per vaartuig
1919	47.403.766	12.467.480	59.771.246	?	355.860
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

MUIDEN (1909-1919).

gedroogde K. G.	Hoeveelheid verzonden Haring in K. G.			Totale verzonden hoeveelheid visch
	per spoor	per vaartuig	te zamen	
te zamen				kilogrammen
?	?	9.313.860	?	88.758.472
?	?	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

TABEL XXXVII.

AANTAL ZEEVISSCHERS IN NEDERLAND VAN 1909 TOT 1919,
(GROOTVISSCHERIJ).

JAAR	Trawl visscherij	Beug visscherij	Drijfnet visscherij	Totaal aantal visschers
1919	3.197	105	9.232	12.534
1918	4.489	504	2.912	7.905
1917	5.829	1364	388	7.573
1916	2.758	78	11.376	14.212
1915	2.648	91	9.469	12.208
1914	2.698	78	9.370	12.146
1913	2.743	156	9.028	11.927
1912	2.588	260	8.905	11.753
1911	2.239	290	9.290	11.819
1910	2.680	326	9.393	12.399
1909	2.659	339	9.175	12.173

TABEL XXXVIII.

TOTALE HOEFVELHEID EN OPBRENGST DER VISCH, GEDUMENDE DE JAREN 1909 1919 DOOR
ALLE TAKKEN DER NÉDERLANDSCHE GROOTZEEVISCHERIJ AANGEVOERD.

JAAR	Tasmanische		Bauvischereij		Drijfnetvischereij op haring		Algemeen totaal	
	Hoefvelheid	Opbrengst	Hoefvelheid	Opbrengst	Hoefvelheid	Opbrengst	Hoefvelheid	Opbrengst
	K. G.	Flor.	K. G.	Flor.	K. G.	Flor.	K. G.	Flor.
1919	48.017.975	19.497.463	2.754.473	1.655.968	115.358.191	38.212.411	188.530.539	57.366.137
1916	38.261.451	20.011.570	1.599.586	1.622.865	15.807.938	9.487.797	50.108.310	31.072.542
1917	30.670.565	14.281.239	2.512.159	2.035.090	839.565	230.488	33.758.612	25.968.859
1918	64.335.778	30.898.683	1.005.543	1.223.331	92.118.452	49.549.752	165.512.783	79.938.713
1915	81.115.229	14.910.461	1.244.116	498.846	85.679.276	33.917.068	146.058.921	52.268.375
1914	36.080.649	6.807.943	990.002	317.332	66.145.691	12.569.169	108.067.271	19.784.322
1913	91.507.990	5.377.214	1.590.950	559.837	100.549.025	15.242.448	188.587.985	21.759.399
1912	85.292.880	6.899.633	2.019.412	604.029	86.213.640	10.732.540	108.555.433	17.736.819
1911	28.445.537	4.803.705	2.929.519	709.538	85.639.125	11.035.633	117.454.195	18.643.179
1910	26.641.028	4.491.445	2.075.661	686.533	97.735.200	11.654.951	128.441.150	16.852.980
1909	23.115.900	3.776.548	2.215.543	680.748	190.811.600	11.207.518	126.186.903	15.674.374

SCHOTLAND (1).

In dit land draagt de technische inrichting der visscherij-nijverheid nog de sporen der buitengewone verliezen door den oorlog ondergaan. Een totaal van 6534 visschersvaartuigen werden uitgerust in den loop van het jaar 1919, dank zij de terugbestelling van een groot getal vaartuigen die door de Admiraliteit opgeëischt waren. De stoomsloepen waren ten getalle van 294 (tegen 322 in 1914), maar de overige stoomvaartuigen (beugers, haringloggers) hebben tenauwernood de helft van hunne voormalige getalsterkte teruggewonnen (767 tegen 1437 in 1914), zooals ten andere ook de zeilsloepen wier aantal 3722 bedraagt (tegen 6406 in 1914). Wat de motorsloepen aangaat zij waren ten getalle van 1751, tegen 1337 in 1918 en 694 in 1914.

Voegen wij er echter bij dat de aangehaalde getallen niet bevatten 50 stoomtreilers, 201 haringloggers of beugers met stoom, 98 zeilvaartuigen met hulpmotor en 1362 zeilsloepen, die ofwel in den openbaren dienst, of wel in herstelling of afgetuigd waren. Het is door 8124 schepen dat de nijverheidskracht der Schotsche visscherij gekenschetst wordt.

Men zal den aangroei der zeilsloepen met hulpmotor opgemerkt hebben. Als men rekening houdt met het getal in bouw zijnde vaartuigen op het einde van 1919, doet zich de toestand wezenlijk voor als volgt, ingevolge de afmetingen der vaartuigen :

1 ^e klas	van 30 tot 45 voet kiel	293
	meer dan 45 voet kiel	578
2 ^e klas	van 18 tot 30 voet kiel	841
3 ^e klas	min dan 18 voet kiel	132
		<u>1844</u>

Het is de ombouwning van zeilsloepen die toegelaten heeft dien uitslag te boeken, alhoewel 50 motorsloepen van 30 tot 45 voet kiel gebouwd werden voor de visscherij met lijnen. In Schotland, wordt deze soort van visscherij het bedrijf der vaartuigen van gemiddelde type, voorzien van een hulpmotor, en doet zij veel vooruitgang, zoo in het opzicht harer technische inrichting als in dit der ophrengst.

De hoeveelheid visch in 1919 op de Schotsche kusten gelost

(1) *Thirty eighth annual Report of the Fishery Board for Scotland. Being for the year 1919.*

beloopt 5.968.806 cwt, tegen 3.313.228 cwt in 1918, en deze visch heeft 6.147.945 £. tegen 6.066.588 £. opgebracht.

In deze totalen. komen de pelagische soorten (haring en makereel) tusschen voor 2.184.705 cwt, met eene waarde van 2.648.882 £. De grondvisch voor 1.064.405 cwt geschat op 3.245.775 £. en de weekdieren voor 84.206 £.

De vergelijking der getallen, die de beweging van de hoeveelheid der vangsten kenschetsen, met diegene welke er de waarde van aanduiden wederzijds in 1918 en 1919, doet de de sterkte der crisis uitschijnen die de Schotsche zeevisscherij-nijverheid doorgemaakt heeft gedurende het betrokken jaar. Wat de verse visch betreft, was na de oorlog de ongeregeldeheid in het vervoer per spoor en in de middelen van afzet zoodanig, dat men heeft moeten verzaken aan de verzending van buitengewoon groote hoeveelheden visch door de vaartuigen aangevoerd, terwijl in het binnenland de prijzen ontoegankelijk waren. Lange werkstakingen van zeevisschers te Aberdeen en Granton, ander onrechtstreeks gevolg van de ontwaarding der visch, waren overigens niet zonder invloed op de economische opbrengst.

Wat de pelagische visch aangaat, de moeilijkheden van den uitvoer hebben voor de Schotsche reeders en vischhandelaren groote ontgoochelingen teweeg gebracht. Daar de vooruitzichten in het begin van den zomer van 1919 te onzeker waren om de visschers er toe te nopen den arbeid te hernemen, heeft de Regeering moeten de verbintenis aangaan in het voorkomend geval voor eigene rekening, tot 'beloop van 4.000.000 vaten, den geknipten haringstock over te nemen, die niet zou verkocht zijn op 15 September; de overneming zou geschieden aan een prijs die de rookers zou in staat stellen aan de visschers een prijs van 40 sh. per cran te betalen.

Deze verbintenis werd naderhand tot de visscherij op de kusten van Engeland uitgebreid.

De Schotsche uitvoerders berusten echter niet alleen in deze ambtelijke ondersteuning; zij hebben al hunne krachten aangewend op de herneming hunner voormalige handelsbetrekkingen. Zij hebben aan Duitschland 287.306 $\frac{1}{2}$ vaten haring geleverd (tegen 672.701 in 1913), 134.885 vaten aan Rusland (tegen 619.680 in 1913), en 62.552 aan de Vereenigde Staten van Amerika (tegen 104.645 in 1913); andere landen, zooals België (22.822 vaten) hebben min of meer aanzienlijke hoeveelheden genomen, zoodat op het einde van het jaar het saldo der onverkochte producten op 34.000 vaten gezonken was.

Een ambtelijk onderzoek wordt overigens in de landen van Zuid-Europa gedaan, ten einde nieuwe uitwegen voor den schotschen haring te zoeken.

Bovendien, werden in Schotland verscheidene maatregelen genomen, ten einde de aanpassing der gedemobiliseerde visschers op hun bedrijf te vergemakkelijken. Alzoo heeft het Beheer der Zeevisscherij aan de **Development Commissioners** kredieten gevraagd bestemd om voorschotten te doen aan de visschers, ten einde hunne gedurende den oorlog vervallen vaartuigen terug in staat te brengen of zich nieuwe vaartuigen aan te schaffen. Verder werd een fonds van 13.200 £. ter beschikking van het zeevisscherijministerie te Edinburg gesteld, met het oog op het bouwen van vaartuigen, ingevolge een type door hem aangenomen en met de tusschenkomst van samenwerkende vennootschappen.

Deze schikking is mislukt ten gevolge van het ingeworteld individualisme der Schotsche visschers, maar naar aanleiding van dit mislukken heeft het Bestuur een ontwerp van rechtstreeksche verdeeling der voorschotten uitgewerkt en heeft het dit ontwerp aan het Development Commissioners onderworpen.

Daarenboven, werden twee loten wederzijds van 160 en 200 stoomloggers voor de haringvangst, die gedurende den oorlog voor den dienst der Admiraliteit gebouwd geweest waren, door deze afgestaan aan het Engelsche en het Schotsche ministerie voor visscherij, om verkocht te worden aan gedemobiliseerde visschers of maatschappijen van gedemobiliseerde visschers, met gemak van betaling. Daar eene bepaalde oplossing nog niet kon gevonden worden op het einde van het jaar, werden deze vaartuigen voorloopig aan de visschers verhuurd.

Eindelijk, hebben de gedemobiliseerde visschers wier vischtuig verloren of beschadigd werd gedurende den oorlog, het vermogen de tusschenkomst van het ministerie voor visscherij bij de **Military Service (civil Liabilities) Department**, in te roepen, voor het bekomen eener schadevergoeding. Op het einde van 1919, waren 700 tot 800 aanvragen door dit ministerie onderzocht geweest.

TABEL XXXIX.

ONTWIKKELING DER SCHOTSCH E ZEEVISSCHERSVLOOT VAN 1910 TOT 1919.

JAAR	STOOMTRAWLERS				ANDERE STOOMSCHIPPEN (BEUGERS DRIFTERS)			
	Aantal	Netto- tonnaal	Bemaa- ning	Waarde van schepen en tuig	Aantal	Netto- tonnaal	Bemaa- ning	Waarde van schepen en tuig
1910	320	15.968	3.065	1.281.820	1073	30.471	9.194	2.849.716
1911	328	17.070	3.132	1.355.245	1158	33.354	9.650	3.058.935
1912	322	15.519	3.081	1.355.850	1232	36.158	10.322	3.290.183
1913	320	18.157	3.056	1.387.550	1341	39.995	11.026	3.552.905
1914	322	22.948	3.166	1.487.690	1437	46.899	11.500	3.758.938
1915	181	"	1.650	684.350	246	"	1.838	534.396
1916	137	"	1.240	625.420	196	"	1.587	496.886
1917	100	"	900	478.650	219	"	1.755	582.799
1918	92	"	865	620.380	179	"	1.478	737.207
1919	294	"	2.892	3.503.585	767	"	6.670	3.533.654

(vervolg blz. 84.)

TABEL XL.

HOEEVEELHEID EN WAARDE DER VISCH GELOST OP DE

SOORTEN	1913		1914		1915	
	Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde
	cwt	£	cwt	£	cwt	£
Pelagische . . .	4 532.093	2.100.619	4.491.313	1.364.534	779.045	465.454
Grondvisch. . .	—	—	—	—	—	—
a) rond . . .	2.586.014	1.374.598	2.486.014	1.374.598	1.342.773	1.267.994
b) plat. . . .	196.394	356.396	196.394	356.396	109.060	273.963
Roggen, enz. . .	159.108	29.597	166.600	47.979	87.512	43.760
Weekdieren . .	—	72.357	—	65.029	—	58.294
Totaal . . .	7.818.350	3.997.717	7.440.321	3.208.536	2.319.390	2.109.465

SCHOTSCHIE KUSTEN VAN 1913 TOT 1919.

1916		1917		1818		1919	
Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde
cwt	£	cwt	£	cwt	£	cwt	£
2.153.640	1,375.114	2.072.199	1.623.198	2.184.605	2.648.882	2.184.605	2.648.882
—	—	—	—	—	—	—	—
1.098.495	1.450.280	884.287	1.724.144	1.866.356	3.082.860	986.823	2.859.175
100.899	286.075	74.400	258.300	157.021	624.744	77.582	386.600
58.998	33.206	48.882	39.373	64.298	97.036	90.958	79.019
—	58.875	—	59.774	—	74.895	—	84.206
3.412.030	3.206.550	3.079.758	3.704.789	3.313.228	6.066.588	5.968.866	6.147.945

TABEL XLI.

ONTWIKKELING DER SCHOTSCHIE ZEEVISSCHERSVLOOT VAN 1910 TOT 1919 (vervolg van blz. 81).

JAAR	MOTORSCHEPEN				ZEIL- EN ROEIBOOTEN				ALGEMEEN TOTAAL			
	Aantal	Netto-tonnaaz	Bemanning	Waarde der schepen en tuig	Aantal	Netto-tonnaaz	Bemanning	Waarde der schepen en tuig	Aantal	Netto-tonnaaz	Bemanning	Waarde der schepen en tuig
1910	169 (1)	3 051,17	737,11	L. St. 94 753	2 175	90 211	25 835	L. St. 1 213 563	9 724	139 701	38 941	L. St. 5 409 657
1911	233	4 207	1 122	128 127	7 524	83 299	24 631	1 064 730	9 543	137 930	35 626	5 698 087
1912	355	5 216	1 513	150 539	7 350	77 697	28 436	980 500	9 220	136 590	38 434	5 777 102
1913	523	7 932	2 206	206 535	6 807	71 971	21 934	888 962	8 931	135 905	38 262	6 035 952
1914	694	10 555	2 712	281 424	6 406	63 660	20 123	768 623	8 569	144 042	37 594	6 207 745
1915	655	—	2 592	213 400	8 571	—	9 084	183 119	4 353	—	15 244	1 598 735
1916	553	—	3 551	429 225	8 458	—	7 994	275 315	4 550	—	14 592	1 527 945
1917	1 128	—	4 750	534 754	8 167	—	7 860	275 964	4 809	—	15 416	1 912 167
1918	1 337	—	5 678	1 295 638	8 008	—	7 387	392 337	4 614	—	—	8 036 532
1919	1 751	—	8 016	2 622 978	8 722	—	9 630	358 239	6 634	—	27 408	9 213 456

(1) De tonnaaz, de bemanning en de waarde van enkele zeilvaartuigen erin begrepen.

Brugge, den 15 Juli 1921.

Namens de Zeevisscherijcommissie:
De Secretaris-verslaggever,
Ch. DEZUTTERE.

Commissie der Zeevisscherij van West-Vlaanderen

Verslag der vergadering van 29 October 1920.

De Commissie komt bijeen ten 10 ½ uren 's morgens, in de vergaderzaal der Bestendige Deputatie in het Provinciaal hotel te Brugge, onder het voorzitterschap van M. Janssens de Bisthoven, Gouverneur der Provincie.

Wonen de vergadering bij: MM. Liebaert, Bauwens, de Gheldere, d'Arripe, Rybens, Badls, Valcke, Kervyn de Meerendré, Dezuttere, leden.

M. Claessens, zeecommissaris te Oostende; vertegenwoordigt het middenbestuur van het Zeewezen.

Worden verontschuldigd: MM. Ruzette, Pype en Vierendeel.

I. M. de Voorzitter neemt de eerste gelegenheid die volgt op de uitgeving van het Derde Jaarverslag der Commissie te baat, om den secretaris geluk te wenschen nopens de gewetensvolle wijze op welke hij dit werk verricht heeft.

II. De Commissie ontvangt mededeeling van de brieven ontvangen vanwege den heer Minister van Spoorwegen als antwoord op de aanbeveling hem toegestuurd op aanvraag van M. Baels aangaande de uurtabel der vischtreinen; vanwege den heer Minister van Buitenlandsche Zaken nopens het opheffen van het verbod van invoer van mossels en garnalen in Frankrijk, opheffing die door M. Baels aangevraagd werd, en vanwege de Maatschappij der Zeevaartinrichtingen van Brugge nopens den tuidienst der sloepen in de havengeul van Zeebrugge; deze laatste vraag werd door M. de Gheldere gesteld.

Een afschrift van deze laatste mededeeling zal den heer de Gheldere toegestuurd worden.

III. M. de Voorzitter geeft mededeeling van eene nota in de dagbladen bekend gemaakt, aangaande het ontwerp van stichting eener Commissie gelast de inrichting eener groote moderne visschershaven te Zeebrugge te onderzoeken.

De vergadering is het eens om den wensch uit te drukken dat de Provinciale Commissie voor Zeevisscherij in dit organisme zou vertegenwoordigd worden. Eene aanvraag in dien zin zal tot den heer Minister van Openbare Werken gericht worden.

M. d'Arripe neemt de gelegenheid te baat om de bijzonderheden te hernemen van het ontwerp van inrichting eener visschershaven

*Jaarver-
slag der
Com-
missie*

*Mededeel-
ingen*

*Zeebrugge
visschers-
haven*

te De Panne. Dit ontwerp voorziet eene onteigening van 460 hectaren, daarin begrepen de gronden door de Commissie van Steden en Natuurschoon voorbehouden. De schatting der gronden wordt thans voortgezet.

M. de Voorzitter stelt de vraag of deze schattingen de onteigening niet beoogen van den grond vereischt voor het inrichten eener standplaats van draadlooze telegraphie.

IV. M. de Voorzitter geeft lezing van de volgende nota door het Secretariaat opgesteld :

Op aanvraag van het Middenbestuur van het Zeewezen heeft de zeevisscherijcommissie aan de Regeering een ontwerp van overeenkomst medegedeeld aangaande de regeling van het gebruik der voorschotten door de wetgevende kamers en den Provincieraad gestemd, ten behoeve der stichting eener onderlinge zeeverzekering van zeevisschloepen.

Dit ontwerp was opgevat met de begeerte de samenwerking tot stand te brengen van de openbare machten, welke de opbeuring der zeevisscherij aarbelangt en in overeenstemming met de gedachten waarover er in deze vergadering grondig beraadslaagd werd en die als de meest doeltreffende aanzien werden.

De opvatting door den Provincieraad aangenomen is de ruimste. Zij is toepasselijk op de werkwijze eener bij uitstek commercieele instelling, zooals eene maatschappij van zeeverzekering. Men heeft getracht aan deze maatschappij tastbare en wezenlijke waarborgen en aan de beheerders, onder hunne gemeenrechtelijke verantwoordelijkheid, alle vrijheid van handelen te verschaffen. De ingestelde toezichtsmaatregelen hebben niet het minst voorkomend karakter.

De opstellers van het ontwerp van overeenkomst door de Regeering uitgewerkt hebben de zaak van een gansch ander standpunt ingezien.

Artikel I bepaalt weliswaar dat de Regeering jaarlijks aan de wetgevende kamers een krediet van 75.000 fr. vraagt voor een termijn van 10 jaar, maar het voegt er bij dat deze annuïteiten naarmate hunne stemmingen zullen overgebracht worden op de begrooting van inkomsten en uitgaven voor orde.

Wij vernemen aldus, in tegenstelling met de voormalige verhandelingen nopens de zaak en met den tekst der stemming door de wetgevende kamers uitgebracht dat « de tusschenkomst der Regeering » in het fonds waarvan spraak, wezenlijk is eene tusschenkomst om telken jare de stemming te bekomen der annuïteit in grondbegin door de wetgeving aangenomen en dat « het waarborgfonds » der onderlinge maatschappij zou bestaan in « een krediet-overdracht op de begrooting der ontvangsten en uitgaven voor orde. »

Overigens volgt er uit de schikkingen van artikel 4 van het ministerieel ontwerp dat het in het huidige geval de Staat niet is die als zedelijke persoon tegenover de onderlinge maatschappij strikte verbintenissen van gemeen recht zou aangaan, maar wel de Staat die als openbare macht voorwaarden bepaalt in welke er van zijnotwege eene daad van genadige rechtsmacht zou kunnen gepleegd worden. Immers de maatschappij zal in het voorkomend geval in het fonds kunnen putten, maar de afgevaardigde der Regeering zal verslag maken over den toestand der onderlinge maatschappij, de minister zal dezen toestand onderzoeken en zal aan het Rekenhof de uithetaling van een voorschot voorstellen.

Op den vlottenden grondslag dezer overeenkomst eene verzekeringsmaatschappij tot stand brengen, met de kansen en strikte verplichtingen die er aan verbonden zijn, ware op zand bouwen en het is niet waarschijnlijk dat een beheerraad kunne, zonder zedelijk af te weren, de verantwoordelijkheid overdenken, die uit zulken toestand zou voortspruiten, dan voornamelijk als niets verzekert dat in de toekomst de overeenkomst niet met min welwillendheid kan uitgelegd worden dan thans het geval is.

Anderzijds zooals zij opgesteld is, laat de overeenkomst niet toe van het begin af gebruikbaar te maken de middelen waarover er zou moeten kunnen beschikt worden om de slagen van het noodlot af te weren. Zij zou immers over geen disconteerbaar papier beschikken en het schijnt uiterst twijfelachtig dat de ontworpen overeenkomst kunne dienen als waarborg voor eene leening aan te gaan met eene kredietinstelling. Dergelijke leening zou in elk geval slechts in lastige voorwaarden kunnen aangegaan worden.

Het is waarschijnlijk dat de Regeering tracht de geldelijke lasten die de stemming der kamers voor gevolg heeft tot het minimum te beperken. Deze bekommernis was nooit meer gewettigd; dan nog mag zij het werk in zijn bestaan niet bedreigen dat men heeft willen oprichten en ondersteunen, wat gebeuren zal zoo de Regeering geene bepaalde en stipte verbintenissen kan aannemen, die wat hunne uitvoering betreft, niet van zijn uitsluitelijk goeddenken afhangen.

Het zou moeten den beheerraad toekomen te beslissen, in de voorwaarden en mits de waarborgen voorzien in de standregelen en het gemeen recht, of er plaats grijpt zijne toevlucht tot het waarborgfonds te nemen.

In het bevestigend geval, zou er aan de Regeering anders niets te doen overblijven dan zijne verbintenis in den gestelden tijd uit te voeren en aan de maatschappij de voorzienene terugbetalingen te doen.

M. Baels stelt voor dat eene afvaardiging een onderhoud met den heer Minister van het Zeewezen vrage. In den loop van dit onderhoud zal het achtbaar lid eraan kunnen herinneren dat tijdens de onderhandelingen aangaande de aanvraag tot tusschenkomst in het waarborgfonds aan de Regeering gedaan, M. de Minister met een pennetrek het voorstel dat hem voorgedragen werd gewijzigd heeft, uitdrukkelijk erbij voegende dat deze wijziging den eersten tekst niet veranderde, die uitdrukkelijk de wezenlijke storting van het krediet in tien annuïteiten van 75.000 fr. bedoelt. Het is duidelijk dat eene verzekeringsmaatschappij slechts mits stipte waarborgen kan gesticht worden. Werkelijk heeft het Bestuur ont-
daan wat door de Commissie gedaan werd.

M. Liebaert herinnert de voormalige daadzaken der kwestie. Het is naar aanleiding van de aanduidingen gedaan door de nationale maatschappij voor krediet aan de nijverheid dat de Commissie voor Zeevisserij het ontwerp opgevat heeft en dat de wetgevende kamers en de provinciale raad de hun gevraagde kredieten gestemd hebben. Wanneer het erop aankwam de bijzonderheden te regelen heeft het achtbaar lid zich naar Brussel bij den heer Mees begeven, aangesteld door het Middenbeheer van het Zeewezen om de termen eener overeenkomst vast te stellen tusschen de ontworpen maatschappij, den Staat en de Provincie. Het is alstoen dat het gewichtig verschil van meening zooeven medegedeeld, ontstaan is. M. Liebaert is tot den heer Mees teruggekeerd vergezeld van den heer Dezuttere. Dit bezoek heeft den toestand niet gewijzigd. Er volgt ongelukkiglijk uit dit alles dat, zoo er geene betere schikking kan tot stand gebracht worden, de Provincie zal genoopt worden op hare beurt aan de genomen verbintenis te verzaken. Aldus zouden twee ontwerpen, dit der verzekering en dit van de kredietinrichting der zeevisschers mislukken na moeizaam tot stand gebracht geweest te zijn.

M. Yatke stelt de vraag, om dit uiterste te vermijden, of de overeenkomst zooals zij ontworpen is niet zou kunnen als grondslag eener aannemelijke oplossing aanzien worden.

MM. Baels, Liebaert en Dezuttere zijn van meening dat op stuk van verzekeringen men meer zekerheid moet hebben. Het is van belang als een ongeval gebeurt dat de vergoeding binnen de veertien dagen geregeld worde. Het oppermachtig goedgevonden van het Bestuur, wat de tusschenkomst van het waarborgfonds betreft zou aan de maatschappij alle betrouwbareheid ontnemen.

De vergadering beslist dat eene afvaardiging samengesteld uit de HH. Liebaert, Staessens en Dezuttere door tusschenkomst van den heer Gouverneur een verhoor aan den heer Minister van Spoor-

wegen, Zeewezen, enz. zal aanvragen. Zij zal aangevoerd worden door den heer Volksvertegenwoordiger Baels.

IV. M. de Voorzitter verzoekt de vergadering de vraagstukken te bepalen die op de dagorde der aanstaande vergaderingen zullen gebracht worden.

M. Baels stelt voor dat de Commissie ter studie legge de belangrijke en dringende kwestie der vergoeding der reeders ter zeevischerij die schepen ten gevolge van oorlogsgebeurtenissen in volle zee, dit is buiten het kustwater, verloren hebben. Deze gevallen worden door de wetten op het stuk niet voorzien. Het Bestuur tracht de schepen aldus verloren gegaan te vervangen door duit-sche sloepen afgeleverd in uitvoering van het verdrag van Versailles. Deze oplossing is onvoldoende. Het achtbaar lid zal een verslag nopens dit punt in de aanstaande vergadering voordragen.

Dit voorstel wordt aangenomen.

De HH. Baels en Dezuttere uiten de meening dat het oogenblik gekomen is om het wetsontwerp op de vergoeding der arbeidsongevallen der zeevisschers te hernemen, rekening houdende met den huidige economischen toestand.

Dit punt zal te gepaster uur hernomen worden.

M. de Voorzitter vraagt dat de Commissie de oorzaken onderzoeken van de duurte van de visch, alsook de middelen om deze te be-
vechten.

De leden worden verzocht nopens dit punt gegevens bijeen te brengen, met het oog op de aanstaande vergadering.

V. M. Rybens doet opmerken dat de landingspalen geplaatst tegen den kaaimuur der haven van Nieuipoort, losgerukt en gedeeltelijk verbrijzeld zijn: zij maken een bestendig gevaar uit voor de visschersvaartuigen die tegen den kaaimuur aanleggen. Een vaartuig heeft aldus onlangs voor meer dan 1000 fr. averij opgelopen.

De ladders ontbreken aan den kaaimuur en de visschers kunnen alleen bij hooge tij van en op hunnen boot komen.

Men is begonnen met de uitbaggering van den haveningang; maar het is noodig en het ware zeer doeltreffend bij dringendheid de scheepswrakken in de havengeul verzonken, weg te ruimen en de noodige werken uit te voeren, ten einde de vaartuigen in staat te stellen aan de kaai veilig te landen en gemeerd te zijn.

Geen enkele zelfs voorloopige vuurtoren werd hersteld.

Het is allernoodzakelijkst ten westen van den haveningang een licht te herstellen. Een lantaarn werd meer dan vier maanden geleden te dien einde geleverd maar kan niet gebruikt worden zoolang het Bestuur van Bruggen en Wegen de schraag en het houtwerk niet zal doen bouwen hebben, die het moeten ophouden.

*Visschers-
vaartui-
gen in
volle zee
tengevolge
van oor-
logsfeiten
vergaan*

*Nieuipoort
visschers-
haven*

Ingezien den vervallen toestand waarin de wandelbruggen zich bevinden, kan het niet bestaan van dit licht tot verlies van vaartuigen en menschenlevens aanleiding geven.

De visschers begeeren ook de herinrichting van den tuidienst die vóór den oorlog bestond. Bij ontstentenis van dezen dienst komen zij zoo weinig mogelijk naar Nieuipoort, ten einde het gevaar te vermijden eenige dagen in de haven te moeten blijven om een gunstigen wind af te wachten.

De reddingsdienst eischt ook dringend het bouwen van een helling om het te water laten en de inhaling der reddingsbooten te vergemakkelijken.

VI. De volgende vergadering is op den 26 November aanstaande vastgesteld

De zitting wordt ten 12 ure geheven.

De Secretaris,
Ch. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
JANSSENS de BISTHOVEN.

Verslag der vergadering van 26 November 1920.

De commissie komt ten 11 ure 's morgens bijeen, in het Provinciaal hotel, onder het voorzitterschap van den heer Gouverneur der Provincie.

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

Worden verontschuldigd: MM. Baron Ruzette, d'Arrive, de Gheldere en De Laey.

M. Claessens, zeecommissaris te Oostende, vertegenwoordigt het Middenbestuur van het Zeewezen.

I. Het verslag der voorgaande zitting wordt goedgekeurd.

II. M. Baels geeft een schriftelijk verloop aangaande de vergoeding der eigenaars van zeilsloepen verongelukt in volle zee, ten gevolge van oorlogsgebeurtenissen.

M. de Voorzitter bedankt den heer Baels voor dit belangrijk werk. Hij is van meening dat, ingezien het technisch en juridisch karakter van dit vraagstuk, het past dat de tekst van het verslag vóór alle bespreking aan de leden medegedeeld worde.

De vergadering neemt dit voorstel aan. De bespreking van het voorstel van M. Baels zal op het dagorde der aanstaande vergadering gebracht worden.

Zeilsloepen verongelukt in volle zee tengevolge van oorlogsfeiten

III. Te dier gelegenheid doen de HH. Claessens en Rybens opmerken dat zij vanwege het Middenbestuur van het Zeewezen mededeeling ontvangen hebben van de plans die aan de Regeering voorgelegd werden door den zeevaartdienst der Commissie van herstelling te Londen, en betrekkelijk het model van een zeevisschersvaartuig met hulpmotor, welk de duitsche regeering in reeksen laat bouwen. Het Bestuur verzoekt de visschers de wijzigingen te willen aanduiden die zouden moeten toegebracht worden aan deze booten, die Duitschland zal verplicht zijn te leveren, ter vervanging der tonnemaat door oorlogsdaden verzonken.

Daar deze kwestie samengaat met deze opgeworpen door M. Baels, stelt M. Vierendeel voor dat de Commissie bij het Beheer inlichtingen vragende aangaande de voorwaarden mits welke de afstand dezer schepen in het voorkomend geval zou gedaan worden.

Deze inlichting zal gevraagd worden.

IV. M. de Voorzitter brengt ter bespreking de middelen aan te wenden om de duurte der zeevisch te bekampen.

M. Pype stelt voor dat zooals in verscheidene Noorderlanden gedaan werd de Commissie in de lokalen der tentoonstelling die in 1922 te Brugge zou plaats hebben een vischrestaurant tot stand brengen.

M. Dezuttere is van meening dat de besproken kwestie niet voldoende toegelicht is.

Eerst en vooral weten wij niet of er algemeen en bestendig een abnormaal verschil bestaat tusschen den inkooprijs der visch zooals hij in de kustmijnen vastgesteld is, en den verkoopprijs der visch in de groote mijnen van het binnenland. Het schijnt dat om een strijd tegen deze wezenlijke of veronderstelde buitensporigheden aan te vangen het noodig zij aanduidingen te hebben die juist en uitgebreid genoeg zijn. Het komt er dus voornamelijk op aan de prijzen te kennen, die op een gegeven oogenblik toegepast worden in de mijnen en degene opgelegd door de kleinverkoopers aan hunne klanten.

Verder, in de veronderstelling dat wij genoeg volledige inlichtingen dienaangaande hebben en dat de gepastheid van een poging tegen de prijsstijging van de visch aangenomen worde, kennen wij de strijdmiddelen niet waarover wij beschikken.

Deze middelen bestaan uitsluitelijk in den voorraad visch waarover de kustmijnen beschikken om een doelmatige actie aan te vangen in de plaatsen waar de misbruiken vastgesteld worden. Uit welke soorten bestaat deze voorraad en aan welken prijs zouden zij desnoods kunnen aan den man gebracht worden? Hebben de vischverzendende van Oostende en der kust een inrichting die in

*Duurte
der
Zeevisch*

staat zij in het voorkomend geval aan de overheden die in de zaak belang stellen eene doeltreffende hulp te bieden? Dit punt ook zou moeten toegelicht worden, voordat men eene bepaalde oplossing kunne bijtreden.

In Duitschland, zooals de Eerw. Heer Pype zooeven verklaard heeft, in Holland en Engeland en later in Frankrijk, heeft men een reeks maatregelen genomen om de duurte der visch te bevechten. Alhoewel dit paradoxaal schijnt wordt er waargenomen dat naarmate het vischverbruik toeneemt, de prijzen regelmatig worden. Immers de tusschenpersonen en de vischhandelaars die op den regelmatigten afzet van eene meerdere hoeveelheid koopwaren kunnen rekenen, kunnen daardoor zelf met eene geringe winst per eenheid tevreden zijn en aldus eene prijsdaling teweeg brengen.

Op dit beginsel zijn al de pogingen gesteund, die zeer dikwijls met welgelukken in de voorgenomde landen aangewend werden om het vischverbruik uit te breiden, daar men verzekerd was daardoor zelf den verkoopprijs te regelen. Wat den verkoopprijs aangaat, zij hebben voor grondslag eenerzijds eene collectieve inrichting der vischkooplieden en anderzijds het gemeenteeinitiatief dat de visch in een regie op eigen risico verkoopt — het is het minst aan 'te bevelen stelsel — of wel in consignatie op het risico van den afzender — dit stelsel heeft weinig bijval gehad — hetzij ingevolge eene schikking overeengekomen tusschen de gemeente-overheid en de kleinhandelaars en waarvan de voorname bestanddeelen de centralisatie der bestellingen en het toezicht op de prijzen zijn.

Dit stelsel heeft zeer goede uitslagen in talrijke steden gegeven, namelijk te Hamburg.

Ziehier wat wij in eene bijzondere publicatie dienaangaande aantreffen:

« In de laatste jaren maakte de Visscherijdirectie daar krachtig propaganda voor het denkbeeld: «Visch-volksvoedsel». In den herfst van 1911 had deze propaganda tot resultaat, dat de burgerij tot den Senaat het verzoek richtte, voor goedkope visch te willen zorgen, ter bestrijding van den vleeschnood. Deze zaak werd in handen gesteld van de Visscherijdirectie. Deze gevoelde weinig voor een speciaal stedelijken vischverkoop, waardoor de bestaande vischwinkels, ongeveer 550 in getal, uitgeschake'd zouden worden. Daarom verzocht zij aan de winkeliers in dit artikel, op enkele wekdagen goedkope visch beschikbaar te stellen. Hoewel de meeste winkeliers hiervan afkeerig waren, verklaarde toch een 89tal zich bereid, aan het verzoek te voldoen. De Visscherijdirectie organiseerde een gemeenschappelijken inkoop waarbij zij de verkoopprij-

zen regelde in overleg met de « Vereeniging van vischhandelaren van 1893 ». De bevolking werd door artikelen in met het doel sympathiseerende dagbladen op de nieuwe instelling opmerkzaam gemaakt, terwijl des Zondags en des Maandags medegedeeld werd, waar en op welke dagen verkoop van goedkope visch zou plaats hebben. Aan elken winkel, welke aan dezen verkoop deelnam, werd een biljet aangeplakt, waarin vanwege de Visscherijdirectie ter kennis van het publiek werd gebracht en tevens werd medegedeeld, dat bij den verkoop kosteloos een vischkookboek werd uitgereikt.

« Van dit boekje, de « fischkost » getiteld, dat tevens een opgave bevatte van de adressen der winkels, waarin de verkoop van de goedkope visch plaats vond, werden in twee jaren tijds meer dan 180.000 exemplaren uitgegeven.

« De instelling viel zeer in den smaak bij de bevolking en het aantal daarbij betrokken winkeliers steeg geleidelijk van 89 tot 225.

« De verkoop geschiedt tweemaal per week, n.l. des Dinsdags en des Donderdags.

« Aanvankelijk droeg de Visscherijdirectie zooals reeds werd vermeld, zelf voor den inkoop en de distributie der visch zorg, alhoewel zij zich slechts met tegenzin op het terrein van den handel begaf. Thans echter koopen de meeste handelaars zelf in, terwijl anderen een handelaar, daardoor door de vakorganisatie der vischhandelaars, de « Vereeniging der vischhandelaars van 1893 » aangewezen, daarmee belast hebben. Een nauwgezette controle door de beambten van den staat van Hamburg, met medewerking van gedelegeerden der vischwinkeliers, biedt den waarborg, dat slechts visch van de allerbeste kwaliteit voor de « goedkope vischdagen » wordt ingekocht.

« Overigens bepaalt de taak der Visscherijdirectie zich tegenwoordig hoofdzakelijk tot het toezicht houden op de winkels en de prijzen; het voorlichting geven in dagbladen en zoo noodig, bemiddelend optreden bij geschillen. Van harentwege en op kosten der stad worden telkenmale in de advertentiekolommen der plaatselijke bladen de vischsoorten bekend gemaakt welke verkocht zullen worden, en de prijs, welke er voor is vastgesteld. Nu en dan worden daarbij tevens in een opvallenden vorm de winkels vermeld, waarin de verkoop plaats vindt. Ook de vischkookboeken bevatten, zooals reeds gezegd is, een lijst van de adressen dezer winkels. Op die wijze en niet minder door de propagandistische artikelen in de bladen, wordt voor de betrokken winkeliers een goede reclame gemaakt, welke hun niets kost en welke aan het vischverbruik en den vischhandel ten goede komt. Voor de moeilijke kwestie der prijsbepaling is deze oplossing gevonden, dat aan den winkelier

een verdienste van ongeveer 9 pfennig ($5\frac{1}{2}$ cent) per pond, of, wanneer de visch hem aan huis bezogd wordt van ongeveer 7 pfennig (4 cent) per pond wordt toegestaan, welke verkregen wordt door een verhooging met dat bedrag van de prijzen, waarvoor de visch 's ochtends op den gemeentelijken vischafslag te Hamburg of op den gemeentelijken afslag van Cuxhafen wordt ingekocht (1).»

In België valt er veel in het belang van het vischverbruik te doen en de omstandigheden waren nooit gunstiger te dien einde dan nu. Maar de groote vischhandel der kust is hij in staat eene doelmatige hulp te verschaffen en, in het bevestigend geval, aan welke voorwaarden zou hij deze hulp kunnen verschaffen? De Commissie voor zeevisscherij zou de propaganda kunnen doen, maar dergelijke propaganda zou tot niets dienen, indien de visch of de regelmatigheid der zendingen op een gegeven oogenblik te wenschen overlieten.

M. Liebaert antwoordt dat de kwestie der vischprijzen alleen van de wet van vraag en aanbod afhangt. Welnu, men merkt op dat er thans in de vischmijn te Oostende een meerder bedrag van fr. 10.000.000 boven den verkoop van verleden jaar vastgesteld wordt. Hoe komt het dan dat de vischprijzen niet verminderen, aangezien de aanvoer aanzienlijk gestegen is.

M. Bauwens doet opmerken dat de opbrengst in 1919 niet normaal geweest is, daar de Oostendsche stoomsloepen maar het werk na de maand Augustus van dit jaar hernomen hebben. Overigens zijn de verkoopsommen niet in verband met de verkochte hoeveelheid. Zij staan onder den invloed van de inflatie van den omloop van papiergeld en van de prijzen der andere waren. Men stelt nochtans vast dat de prijs van verkoop in 't groot, die voor het oogenblik op 3-4 fr. den kilogram en zelfs wat zekere soorten betreft nog min bedraagt, ver beneden dien van het vleesch staat.

M. Baels voegt er bij dat de vischprijs in elk geval in verband met de kosten van uitbating moet zijn wat thans het geval niet is, daar de meeste stoomsloepen met verlies arbeiden. Het is bij den kleinhandelaar dat de oorzaken der aangeklaagde buitensporigheden te zoeken zijn. De ontoereikendheid der vischvloot is echter dikwijls eene andere oorzaak van de prijsveranderingen, naar aanleiding van de onregelmatigheid der aanvoeren.

M. de Voorzitter dringt aan op de werking van het midden economisch comiteet, dat te zamen met de Maatschappelijke Bonden van koopers een tastbaren uitslag bekomen heeft wat den verkoop

(1) Mededeelingen en verslagen van de Visscherij-inspectie. Rapport omtrent de bevordering van het vischverbruik in Nederland. Uitgegeven door het Departement van Landbouw, Nijverheid en Arbeid, eerste gedeelte, bl. 55.

van aardappelen betreft. Misschien zou er een beroep op de medewerking van het comitee ten behoeve van den vischverkoop kunnen gedaan worden.

Deze bespreking zal in de aanstaande vergadering hernomen worden. De leden worden verzocht stevige inlichtingen nopens de aangewezen punten bijeen te brengen.

V. M. Liebaert stelt voor dat eene afvaardiging der Commissie zich bij den algemeenen bestuurder van het Zeewezen begeve, ten einde den tekst eener overeenkomst aangaande het ontwerp van stichting eener onderlinge verzekering der zeilsloepen te bespreken.

Dit voorstel wordt aangenomen. De afvaardiging zal samengesteld zijn uit de HH. Liebaert, Baels en Dezuttere.

VI. M. Bauwens doet opmerken dat het van noode is de aandacht der Regeering te vestigen op den toestand van de belgische kusthavens.

Twee jaar zijn sedert den wapenstilstand verlopen en men moet vaststellen dat er geen enkele vuurtoren op gansch de kust bestaat.

Er bestaan in geene enkele haven getijseinen; de lichthoelen zijn gewoonlijk niet ontstoken.

Er volgt daaruit dat alle havens feitelijk 's nachts gesloten zijn.

Ten opzichte van Oostende, waar de zeevaart zeer druk is ten gevolge van den pakethoofdienst, der handelsbeweging en der zeevischerij, is deze toestand ontegensprekelijk zeer gewichtig.

Het is van belang de dadelijke herstelling der getijseinen te vragen; alle havenlichten zooals zij voor den oorlog waren te doen branden; de scheepswrakken die nog in de havens liggen te verlichten; den vuurtoren op zijne voormalige grondvesten te herbouwen en alle andere vereischte maatregelen te nemen om de veiligheid der scheepsvaart zoo 's nachts als bij dag te bevorderen. Zoo Oostende niet als opene haven aanzien wordt, ontkrachten de stoomtreilers en andere schepen die eene gesloten haven binnenvaren, moedswillig en gevaarlijk hunne verzekeringspolis. In geval van ongeluk, bestaan er kansen opdat geene compagnie den reeder vergoede.

Deze toestand zal het Beheer van het Zeewezen en van Bruggen en Wegen bekend gemaakt worden.

VII. De aanstaande zitting wordt op den 28 Januari 1921 gesteld.

De Secretaris,

Ch. DEZUTTERE.

De Voorzitter,

JANSSENS de BISTHOVEN

*Onderlinge
verzekering
der
zeilsloepen*

*De toestand
der
kusthavens*

Verslag der vergadering van 4 Februari 1921.

De Commissie komt bijeen ten 11 uren in de vergaderzaal der Bestendige Deputatie in het Provinciaal hotel te Brugge, onder het voorzitterschap van den heer Janssens de Bisthoven.

Zijn tegenwoordig: MM. Liebaert, Kervyn de Meerendré; Bauwens, d'Arripe; Hamman, Rybens, Baels, Dezuttere.

Worden verontschuldigd: MM. Baron Ruzette, Valcke, Pype.

M. Claessens, zeecommissaris te Oostende; vertegenwoordigt het Middenbestuur van het Zeewezen.

I. De Commissie ontvangt mededeeling:

Mededeelingen

1^o) van een brief van het Beheer van Zeewezen gedagteekend van 25 Januari 11, meldende dat eene toelage van 2125 fr. voor het dienstjaar 1920 uitbetaald wordt.

2^o) van een brief van het Beheer van Zeewezen gedagteekend van 16 December 1920, antwoordende op de bemerkingen door M. Bauwens gedaan in zitting van 26 November 1920 nopens den toestand der belgische kusthavens.

Er blijkt uit het vertoog door het Bestuur opgesteld dat de klacht van den achtbaren heer Bauwens zou overdreven zijn en dat de toestand der haven van Oostende, de eenige die voor het oogenblik eenig belang oplevert, bijna normaal is en dat de reeders volle waarborg hebben wat de verzekering hunner vaartuigen betreft.

M. Bauwens verklaart dat hij zich bij dit besluit niet kan aansluiten en tot bekrachtiging dezer verklaring geeft hij feiten aan die de bevestiging der voorgaande inlichtingen bedoelen.

Op zijne aanvraag besluit de Commissie aan het Beheer van het Zeewezen het vertoog mede te deelen door den heer Bauwens gedaan, wat de lichten en baken betreft.

3^o Door een brief van 14 December 1920, laat het Bestuur van het Zeewezen weten dat het nog niet mogelijk is de voorwaarden te laten kennen in dewelke de afstand zal gedaan worden van de zeilsloepen die Duitschland aan België moet leveren, in uitvoering van het vredesverdrag.

Inlichtingen dienaangaande zullen aan de Commissie gegeven worden als de Commissie der Herstellingen eene beslissing zal genomen hebben.

De Commissie neemt akt van deze mededeeling.

4^o) Er blijkt uit een brief van het Middenbestuur van het Zeewezen, gedagteekend van 21 December 1920, aangaande de opmerkingen gedaan door den heer Rybens in zitting van 29 October 1920, aangaande den toestand der haven van Nieuipoort, dat de punten

betrekkelijk de aanlegpalen, de ladders en de havengeul in de bevoegdheid van den Minister van Openbare Werken vallen.

Wat de herstelling van den voorloopigen vuurtoren en van den tuidienst betreft, laat het Beheer van het Zeewezen weten dat het van den Inzamelingsdienst een observatiepost, bestemd om als voorloopigen vuurtoren te Nieupoort dienst te doen, overgenomen heeft; het vervoer en de schikking van dit werk zullen onverwijld gebeuren.

Een aanbesteding had zooeven plaats, met het oog op de plaatsing, in de verlenging der westelijke wandelbrug, van een staketsel dat moet toelaten een licht uit te hangen dat het bebakenen der bouwvallen van den lagen havendam moet toelaten. Eindelijk, het aanleggen van eene voorloopige helling werd aanbesteed.

Wat den tuidienst betreft, is het niet mogelijk hem van nu af te herstellen, ingezien het gering getal vischsloepen die in de haven van Nieupoort verkeerden.

5o) Gevolg gevende aan een wensch hem door de Commissie bij brief van 2 December toegestuurd, heeft de heer Minister van Openbare Werken den heer voorzitter verzocht een afgevaardigde aan te stellen, die gelast zij haar te vertegenwoordigen in den schoot der Commissie door de Regeering samen te stellen, met het oog op de studie der vraagstukken betrekkelijk de inrichting eener visschershaven te Zeebrugge.

De heer Voorzitter verklaart dat hij die taak op zich genomen heeft.

De heer Dezuttere doet opmerken dat men allengskens al de havenontwerpen ziet opkomen, die in 1914 tot stand gebracht werden met het oog op het bouwen van visscherghavens: het ontwerp van De Panne, dit van herinrichting van Nieupoort; het ontwerp der nieuwe haveninrichtingen van Oostende en dit van Zeebrugge.

Deze veelvuldigheid van ontwerpen bewijst hoezeer de gedachten dienaangaande uiteenlopend zijn. Het geldt immers eene kust van 67 kil. uitgestrektheid. Het ware nuttig dat de Commissie het vraagstuk onderzoekt, niet in het opzicht van zulke of zulke haven in het bijzonder, maar in het opzicht der belangen der Provincie of van het land. Welke oplossing moet er aanbevolen worden in het belang der zeevisserij en welke is de uithatingswijze die van dit standpunt, in de huidige omstandigheden, de voorkeur verdient?

M. Baels uit zich in denzelfden zin. De Commissie is beter geplaatst dan elk ander organisme om deze kwestie objectief en wetenschappelijk te bestudeeren. De meeste ontwerpen zoo zij iets anders dan toevluchtshavens bedoelen zijn nuttelooz. Er is op onze

*Deontwerpen
van
visschers-
havens*

kust enkel plaats voor eene moderne visschershaven. De belgische vischmarkt is te Oostende. Het is de reden waarom namelijk de visschers van De Panne zich te Oostende vestigen. Indien er andere groote havens tot stand gebracht worden, moet hun eene bijzondere bestemming gegeven worden, zooals b. v. de haringvisscherij.

M. d'Arrive antwoordt dat de visschers van De Panne zich wezenlijk te Oostende vestigen; maar zij zijn beslist naar hun dorp terug te keeren, zoodra de omstandigheden het zullen toelaten.

M. Bauwens voegt erbij dat de visschers van De Panne door Oostende aangetrokken worden, bijzonderlijk door het vooruitzicht in het voorkomend geval te kunnen genieten van de vergoedingen verleend door de Voorzienigheidskas voor zeevisschers.

M. de Gheldere stelt de vraag of de haven van Zeebrugge deze niet is die de meeste kansen heeft eene visschershaven zooals die van Ymuiden te kunnen worden. Zij ontsnapt aan den invloed der badplaatsen. De middelen van verkeer met het land en het buitenland zijn er zoo gemakkelijk als te Oostende; uitgestrekte ongebruikte terreinen van den Staat geven gelegenheid aan de haveninrichtingen de uitbreiding en aan de nijverheidsinrichtingen de noodige plaats te verschaffen. Heyst bezit een kern van ondernemende visschers. Het ware voldoende te Zeebrugge vischdokken en eene hedendaagsche mijn tot stand te brengen, opdat de visscherij er zich natuurlijk ontwikkelde tot groot voordeel van de industrialisatie der haven in haar geheel en om de kapitalen die er in steken te doen opbrengen. Elke andere oplossing ware veel kostelijker en is onaannemelijk ingezien 'slands geldelijken toestand. Men moet gelooven dat de Regeering in deze meening deelt, daar zij besloten heeft eene commissie samen te stellen die voor zending zal hebben het vraagstuk in zijn verschillende opzichten te onderzoeken. Wat de marktkwestie betreft, men merkt in het algemeen op dat de handel daar opkomt waar de koopwaar aankomt. Welnu, daar het niet twijfelachtig is dat er te Zeebrugge visschers en visch zouden voorhanden zijn, zou er ook een handel ontstaan.

M. Vierendeel verklaart geene grondige bespreking te willen uitlokken. Nochtans tijdens het onderzoek dat hij in het buitenland nopens de visschershavens gedaan heeft, heeft hij kunnen het bestaan vaststellen van zeer bijeen liggende havens, voornamelijk in Engeland. Welnu, wij hebben in België een hinterland dat anders uitgestrekt is dan dit der engelsche havens.

M. Dezuttere doet opmerken dat deze beweegredenen inbreuk maken op den grond zelve der bespreking, dewelke niet voorbereid is. Het geldt overigens niet alleen de voorkeur te geven aan een

bepaalde ligging, maar ook de wijze van uitbating der havens te bespreken. Het schijnt niet redelijk de uitbating der hedendaagsche visschershavens, die een bij uitstek nationaal belang opleveren, af te staan aan gemeentebesturen van kuststeden, diep in schulden verzonken, die al hunne beschikbare middelen aan de aanmoediging der badondernemingen besteden. Deze toestand is eene oorzaak van de betreurenswaardige ondergeschiktheid der belgische zeevisscherij.

MM. Hamman en Liebaert zijn van meening dat de bedoelde bespreking in de huidige omstandigheden ongepast ware. In grond-begint men de uitbreiding aller havens aanmoedigen. Hoe meer mededingende plaatsen hoe meer handel er zal ontstaan.

M. de Gouverneur stelt vast dat er geene eensgezindheid bestaat nopens het voorstel door den secretaris gedaan. Deze vraag moet diensvolgens op de dagorde niet gebracht worden.

De Commissie sluit zich aan bij deze zienswijze.

III. De heer Voorzitter verzoekt den Secretaris lezing van de volgende nota te geven.

De Commissie heeft niet bepaald stand genomen ten opzichte van het ontwerp van overeenkomst aangaande de Staatstusschenkomst in de stichting van het waarborgfonds eener onderlinge zeeverzekering der zeilvischsloepen. Dit ontwerp werd medegedeeld door een brief van den heer Minister van Spoorwegen, (Zeewezen, enz., gedagteekend van 6 October 1920, met verzoek het na te zien en de bemerkingen te laten kennen tot welke het zou kunnen aanleiding geven. Die opmerkingen werden in de vergadering van 16 November gedaan.

Deze bedoelen zoowel de termen van de verbintenis door den Staat aan te gaan, als de wijze van uitbetaling van zijn aandeel in de vorming van het fonds. Men zal zich herinneren dat ingevolge de aangenomen bewoording de annuïteiten der Staatstusschenkomst niet zouden uitbetaald worden ten bate der mutualiteit; zij zouden overgedragen worden op de begroting voor orde, naarmate hunne stemming door de Kamers en de heer Minister van het Zeewezen zou onafhankelijk oordeelen, nadat de feiten die eene toevlucht tot het waarborgfonds noodzakelijk maken voorgevallen zijn, of de geheele of gedeeltelijke uitbetaling van het fonds mag gebeuren.

Er werd aangenomen dat deze voorwaarden onvereinigbaar zijn met die der werking der te stichten maatschappij.

Onderhandelingen hadden dienaangaande te Brussel plaats, tus-schen de afgevaardigden der Commissie en de vertegenwoordigers van het Beheer van het Zeewezen. Er volgt daaruit dat geene toegeving

*Onderlin-
ge verzeke-
ring der
zeilsloe-
pen*

mogelijk is wat de voorafgaande uitbetaling der annuïteiten van 75.000 fr. betreft, onder vorm van disconteerbare beloften van betaling. Die vraag is niet gesteld wat de Provincie betreft. Deze wijze van uitbetaling werd uitdrukkelijk tot goedkeuring aan den Provincieraad voorgesteld en door deze vergadering aangenomen, ingevolge het verslag der vergadering van 9 Juli 1920. Geene betwisting is nopens dit punt mogelijk. Ingevolge art. 69 § 13^r der Provinciewet, is de Raad gehouden gedurende 10 jaar op de begroeting der Provincie het krediet van 25.000 fr. in te schrijven, dat eischbaar geworden is krachtens de stemming van 9 Juli 1920. De niet-inschrijving zou aanleiding geven tot een verhaal bij den Koning, die de inschrijving van ambtswege zou moeten bevelen.

In grondbegin heeft de stemming der Wetgevende Kamers aangaande de Staatstusschenkomst ontegensprekelijk, wat deze laatste betreft, dezelfde verplichting voor gevolg. Ongelukkigig heeft het Beheer van het Zeewezen nopens het vraagstuk ingelicht door een brief van den heer Gouverneur gedagteekend van 7 Juni 1920, de voorgestelde wijze van uitbetaling aan de bekrachtiging der wetgevende macht niet onderworpen. Er volgt daaruit dat er een twijfel bestaat nopens de vraag of de minister van het Zeewezen gemachtigd is aan de belanghebbende maatschappijen de beloften van betaling uit te geven, die de geheelheid uitmaken van het waarborgfonds en men begrijpt dat in dergelijken toestand dit bestuur tot zulke doenwijze zijn toevlucht niet neemt.

Het schijnt nochtans geneigd de jaarlijksche uitbetaling der annuïteit van 75.000 fr. rechtstreeks ten behoeve der maatschappij toe te staan. Deze toegeving schijnt eene verzaking te behelzen aan het voorkomend toezicht door het Bestuur uit te oefenen wat de gepastheid der betaling betreft. Dergelijk toezicht is immers onvereinigbaar met de voorwaarden in welke een verzekeringsmaatschappij moet optreden. De statuten verschaffen aan de Regeering en aan de Provincie de middelen om op het maatschappelijk Beheer het meeste toezicht uit te oefenen en het is duidelijk dat eene miskennen der standregelen aanleiding zou geven tot verbreking van de overeenkomst bestaande tusschen de maatschappij eenszijds en de openbare machten anderszijds, maar in dit geval zou de Beheerraad weten wat hem te doen staat. Hij zou in het voorkomend geval de liquidatie der maatschappij kunnen betrachten, wat beter zou zijn dan zijne verplichtingen niet te kunnen naleven, omdat men over de middelen niet kon beschikken, die men als verzekerd aanzag.

Indien het zoo is, dank zij de 250.000 fr. de verbintenissen der Provincie uitmakende en de twee annuïteiten van 75.000 fr. ieder ten

laste van den Staat, zou de onderlinge maatschappij kunnen aan het werk gaan en de toekomst met betrouwen te gemoet zien.

Indien de Commissie met deze gedachte instemde zou er slechts overblijven het Middenbestuur té verzoeken, het ontwerp van overeenkomst in denzelfden zin te wijzigen.

Om aan de wettelijke en statutaire verplichtingen van den Beheerraad meer gewicht bij te zetten en om te beletten dat hij lichtvaardig tot het waarborgfonds zijne toevlucht neme, zou er uitdrukkelijk bepaald worden, dat elke daad te dien einde, die door de wezenlijke behoeften der maatschappij niet zou gewettigd zijn, als een zware fout zou aanzien worden.

M. Liebaert voegt erbij dat naar aanleiding van het onderhoud bedoeld in de voorgaande nota, hij in betrekking gekomen is met den heer Hoofdinspecteur van het Zeewezen te Brussel en dat er uit dit onderhoud gebleken is dat de stemming der Kamers slechts voor eene annuïteit verzekerd is, maar dat in het voorkomend geval de uitbetaling der eerste annuïteit van 75.000 fr. een daadzaak ware die de toekomst zou waarborgen. Dit is de middelmatige en aanneembare thesis. De Staat is geneigd deze som in kasbons uit te betalen.

M. Hamman deelt in deze meening.

M. Baels antwoordt dat de stemming der Kamers niet alleen de inschrijving in de begrooting eener eerste annuïteit van 75.000 fr. bedoelt, maar de tusschenkomst tot beloop van 750.000 fr. in de stichting van het waarborgfonds der mutualiteit, wier stichting door de commissie ontworpen is. Deze stemming heeft dezelfde gevolgen als in zake van openbare werken, bij voorbeeld, voor dewelke de noodige kredieten opvolgendelijk in verschillende staatsbegrootingen ingeschreven worden.

M. Hamman is van meening, aangezien de begrooting jaarlijks door de Kamer moet gestemd worden, dat de Kamers slechts voor een jaar kunnen verbonden worden.

M. Liebaert stelt voor den volgende wensch aan te nemen:

« De Provinciale Commissie voor Zeevisserij, als gevolg aan de stemming uitgebracht door de Kamer van Volksvertegenwoordigers op 10 Juni 1920, verzoekt den heer Minister van het Zeewezen het krediet van 75.000 fr. te willen uitbetalen dat het bedrag uitmaakt van de eerste annuïteit van het krediet van 750.000 fr. ingeschreven ten behoeve van de onderlinge verzekering der visschersvaartuigen der Provincie.

« Het is wel verstaan dat de uitbetaling in schatkistbons zal mogen gedaan worden. »

Deze wensch wordt met algemeene stemmen aangenomen.

IV. M. de Gheldere vraagt dat de Commissie bijeenkome binnen veertien dagen, ten einde het verslag van M. Baels op de herstelling der schade in volle zee door oorlogsgebeurtenissen veroorzaakt te bespreken, alsook de vraagstukken aangaande de duurte der visch.

De heer Voorzitter stelt voor deze zitting te houden den 18 aanstaande, ten 10 $\frac{1}{2}$ uren.

De zitting wordt ten 12 $\frac{3}{4}$ uren geheven.

De Secretaris,
Ch. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
JANSSENS de BISTHOVEN.

Verslag der vergadering van 18 Februari 1921.

De Commissie komt bijeen ten 10 $\frac{1}{2}$ uren in de zittingzaal der Bestendige Deputatie, in het Gouvernementshotel te Brugge, onder voorzitterschap van den heer Janssens de Bisthoven, Gouverneur der Provincie.

Wonen de vergadering bij: MM. Liebaert, de Gheldere, d'Arripe, Hamman, Rybens, Baels, Valeke, Kervyn de Meerendré, Dezuttere.

M. Claessens, zeecommissaris te Oostende; vertegenwoordigt het Middenbestuur van het Zeewezen.

Worden verontschuldigd: MM. Baron Ruzette en Bauwens.

I. Het verslag der voorgaande zitting wordt goedgekeurd.

II. De vergadering neemt kennis van den brief gestuurd tot den heer Minister van Spoorwegen, Zeewezen, enz.; den 11 Februari 1921 nopens het ontwerp van stichting der onderlinge zeeverzekering der zeilsloepen der vlaamsche kust.

M. Baels maakt te dier gelegenheid bekend dat het ontwerp van begrooting van het Departement van Zeewezen voor het jaar 1921 de inschrijving bevat der tweede annuïteit van 75.000 fr. betaalbaar op het krediet van 750.000 fr. door de wetgeving toegestaan.

M. Dezuttere voegt erbij dat het voldoende is om tot de stichting der maatschappij over te gaan, dat de Commissie vanwege de Regering een ontwerp van overeenkomst ontvange, dat de jaarlijksche uitbetaling der annuïteiten derwijze regelt, dat zij niet afhangen van een voorkomend toezicht de uitbetaling ervan in het gedrang brengend; het toezicht op het maatschappelijk beheer wordt verzekerd dank zij verscheidene maatregelen door de standregelen bepaald; zoo er bijzondere maatregelen moeten genomen worden, zullen zij door de beheerders, de vertegenwoordigers der openbare

Mededeelingen

Onderlinge verzekering der zeilsloepen

besturen erbij begrepen, kunnen genomen worden, of door de openbare besturen als beteugeling opgelegd worden.

M. Baels verklaart dat men spoedig en ten allen prijze ermede moet eindigen. De stichting der maatschappij wordt met ongeduld verwacht in de belanghebbende kringen. Zoo het meeningsverschil dat de verwezenlijking van het werk vertraagd heeft blijft voortduren, zal het aan den wetgever toekomen in laatste aanleg erover uitspraak te doen.

M. Llobaert dringt aan op de positie door de Provincie in het ontwerp genomen. Deze laatste behoudt zonder weerhouding hare verbintenissen, zoodat zij door den Provincieraad bepaald werden. Deze verbintenissen zouden vallen, zoo de Staat geene overeenstemmende verbintenissen ingevolge de noodwendigheden name.

M. de Gheldere stelt vast dat de ontworpen maatschappij niet zou kunnen bestaan, zoo de uitbetaling der annuïteiten kon aanleiding geven tot betwisting en twijfel.

M. de Voorzitter stelt een einde aan deze bemerking door de zaak aan te bevelen aan de bijzondere aandacht der leden die in het parlement zetelen.

III. De Commissie keurt de rekening voor 1920 goed. Deze bedraagt in ontvangsten 9675 fr. en in uitgaven 5516.13 fr. Het beschikbaar overschot op de begroting voor 1921 in ontvangst te brengen beloopt dus 4140.87 fr.

*Rekening
en begroo-
ting*

IV. Het ontwerp van begroting voor 1921 beloopt in ontvangsten en uitgaven 9000 fr. De Bestendige Deputatie zal verzocht worden na te gaan of de zijtpenning der leden moet behouden worden en of de toekenning van verblijfkosten moet voorzien worden ten behoeve der leden die te Brugge niet verblijven.

V. M. de Voorzitter brengt in bespreking de vraag der vergoeding der eigenaars van visschersvaartuigen in volle zee vergaan uit oorzaak van oorlogsgebeurtenissen.

M. Baels doet opmerken dat ongeveer 250 belgische zeilsloepen gedurende de vijandelikheden verloren gegaan zijn. Eenige werden door de krijgsoverheid opgeëischt; deze vallen onder de toepassing der wet van 1887 op de krijgseleveringen, maar het meeste deel der sloepen werden getorpilleerd of door mijnen geraakt in volle zee. Welnu, de wet van 10 Mei 1919 op de vergoeding der oorlogsschade eischt, onder andere voorwaarden voor de vergoeding, dat de schade op het grondgebied van België gebeurd zij.

*Zeilsloe-
pen in
volle zee
door oor-
logsfeiten
vergaan*

De wet sluit bijgevolg de schade uit toegebracht aan zeeschepen in volle zee of in het kustwater van vreemde landen.

Het beginsel van de territorialiteit der schade is onbetwistbaar vastgesteld. Het vertoog der redenen had ten andere allen twijfel

weggenomen. Er wordt erin gezegd dat de gelijkstelling der zeeschade met de schade in België geleden in tegenspraak was met het beginsel van territorialiteit dat het ontwerp doordringt. «Aangezien zij buiten het grondgebied van België geleden werd, wordt de zeeschade voor eene bijzondere wet voorbehouden.

Deze uitsluiting is bijzonderlijk betreurlijk wat de eigenaars van visschersvaartuigen betreft. Deze immers kunnen er niet aan denken zich door middel eener verzekering te dekken, immers de premie reeds buitengewoon zwaar voor de stoomsloepen — zij bedroeg op zekere oogenblikken van 5 tot 10 t. h. per reis en per maand, — nam volstrekt ongenaakbare proporties aan ten opzichte der zeilsloepen, nog meer aan de aanvallen der onderzeeërs blootgesteld.

Mén mag staande houden dat weinige verzekeringsmaatschappijen het risico zouden aangenomen hebben der zeilvaartuigen die de gevaarlijkste streken bevischten.

De eigenaars der getorpilleerde of door mijnen geraakte stoomsloepen werden vergoed en hebben geen belang erbij de herstelling te vragen van de oorlogsschade, daar zij hunne rechten zouden moeten afstaan aan de verzekering, die krachtens de verzekeringsovereenkomst en de wetbepalingen in hunne plaats komt.

Daarenboven hebben de handelsschepen, van een gegeven dagtekening af, het voordeel eener engelsche verzekering genoten tot beloop van den aankoopprijs.

Dit is een eerste reden om ten behoeve der zeevisscherij eene bijzondere wet te maken.

Een tweede reden is gelegen in de noodzakelijkheid dit deel der vloot die tot de bevoorrading der natie bijdraagt te herstellen. De opofferingen die de maatregel voor gevolg zal hebben, zullen ruimschoots door de economische voordeelen vergoed worden.

Voegen wij erbij dat de genothebber de visscher-stuurman zal zijn, deze levende kracht en technische macht in de visscherij dien het erop aankomt door alle middelen en op alle gebied aan te moedigen. Het meerendeel der getorpilleerde, door mijnen geraakte of door bommen vernietigde sloepen waren eigendom van hen zelven die ze bevaarden en zich als helden gedroegen met de gevaren die de onmetelijke loopgraven der zee oplevert te trotseeren.

Verder, zoo zij hunne geruste schuilhaven verlaten hebben, was het niet om te voldoen aan de bevelen van de overheden zelve uitgaande en was het niet wijs gehandeld, anders hadden zij hunne schuiten moeten aan den vijand verhuren en de verbonden naties waren van hunne bijdragen beroofd geweest.

Al deze beweegredenen zijn op de zeilsloepen toepasselijk.

Ten andere is men in rechtskundig opzicht niet gerechtigd het zeeschip als een deel van het grondgebied te aanzien? Alhoewel deze opvatting in burgerlijk recht niet bestaat, het internationaal recht en het strafrecht huldigen deze fictie en in de bijzondere stof der oorlogsschade kwam zij zoo natuurlijk in den geest dat de besluit-wet van 23 October 1918 in artikel 2, 1 § 6 de gelijkstelling aannam met de schade op het belgisch grondgebied toegebracht:

1° buiten het belgisch kustwater aan de zeeschepen onder belgische vlag en aan alle zich aan boord bevindende voorwerpen.

2° in volle zee aan alle andere vlottende voorwerpen, voor zooveel zij aan belgen toebehooren, enz.

Wij hebben zooveel gezien dat de wet van 1919 van deze gelijkstelling afgezien heeft. Aldus handelende heeft de wetgever slechts gedacht op de handelsvloot voor dewelke de dringende redenen niet bestaan aangestipt ten opzichte van de zeilsloepen.

En ingevolge eene weinig lofbare overlevering, had hij den werkmans der zee vergeten, meester zijner schuit en eigenaar van zijn werktuig, zijn kapitaal even als zijn leven in gevaar brengende.

Als men van nabij de mogelijke wijzen van vergoeding onderzoekt, schijnt het dat zij tot de drie volgende formules kunnen beperkt worden:

1° Huidige herstelling. Toepassing van het verdrag van Versailles.

2° Een krediet afgestaan aan den eigenaar van verloren zeilsloepen en gelijk aan de waarde van 1914. Tusschenkomst onder vorm van eene leening met hypotheek voor het overige.

3° gewoon stelsel der wet van 10 Maart 1919.

De herstelling zooals zij thans opgevat is kan aan niemand voldoening verschaffen.

Er wordt toepassing gedaan van het artikel van het verdrag van Versailles, dat aan den beschadigde toelaat aan Duitschland de vervanging met gelijke waarde van het verloren voorwerp te eischen.

De Regeering en het Beheer van het Zeewezen gelasten zich met de klacht. De Staat echter wil de schepen niet afstaan maar ze aan de beschadigden verkoopen.

Een dergelijk stelsel gelijkt weinig aan een vergoeding.

Daarenboven zijn de sloepen door Duitschland geleverd mees-tendeels loggers, voor de haringvangst uitgerust; zij zouden niet kunnen geschikt zijn voor onze bevolking, gewoon aan eene zekere type van vaartuig, die niet met hunne bekwaamheid, hunne visscherij en hunne werkwijze overeenstemmen. Dit stelsel moet verlaten worden — men kan het des te gemakkelijker daar het tot heden

slechts bestaan heeft onder het uiterlijke van lange in te vullen formulieren.

De rechtbank van oorlogsschade te Veurne, de territorialiteit der schade in grondbegin aannemend, uit oorzaak dat in 1915 de belgische visschersvloot de belgische kust verlaten had naar aanleiding der onderrichtingen door de belgische overheid gegeven, heeft het recht tot herstelling aangenomen, door een vonnis dat niet door een beroep getroffen werd.

M. Valcke doet opmerken dat eene andere kamer in een anderen zin gevonnisd heeft.

M. Baels antwoordt dat hij de daadzaak slechts als een voorbeeld aanhaalt. Er moet een bijzondere wet komen.

Wat de schade door personen geleden betreft, de stof wordt geregeld door de wet van 10 Juni 1919, die toepasselijk is welke ook de plaats zij waar de schade gebeurd is. Dit punt is door een arrest van het beroepshof gedagteekend van 11 November 1920 bevestigd.

M. Valcke stelt de vraag hoe men in het voorkomend geval het voorrecht dat de visschersboot zou genieten zou kunnen wettigen wat het recht op schadevergoeding betreft, zoo bijvoorbeeld het vee, dat tijdens de uitzetting van een deel der bevolking op buitenslandsch grondgebied vergaan is, hetzelfde voordeel niet bekomt.

M. Baels antwoordt dat hij die kwestie niet bestudeerd heeft. Het geldt hier de visscherij en de ondervraging die hij voor de Kamer zal behandelen, bedoelt niet alle vischvaartuigen maar uitsluitelijk de zeilsloepen.

M. de Voorzitter verklaart dat de gedachten van het achtbaar kamerlid de algemeene instemming van de Commissie genieten en dat hij van deze verklaring mag gebruik maken.

VI. M. de Voorzitter opent de bespreking aangaande de middelen te gebruiken om de duurte van de zeevisch te bestrijden.

M. Dezuttere herhaalt de gedachte die hij voorgaandelijk dienaangaande geopperd heeft. Om deze stof te behandelen zou men moeten over de medewerking beschikken van eene handelinstelling die al de vischverzendens vertegenwoordigt.

M. Baels is van meening dat het de Commissie toekomt middelen te beramen die in het werk kunnen gesteld worden ten einde den verkoop en het verbruik van visch in te richten. Het vervoer per autocamion bijvoorbeeld.

Zoo noodig, kan men in betrekking komen met den Bond der Oostendsche vischverzendens, voorgezeten door den heer Camiel Willems. Eene afvaardiging van drie leden, waarbij een afzender van Blankenberghe en van Heyst zouden gevoegd worden, zouden

kunnen verzocht worden de aanstaande zitting der Commissie, in welke de kwestie zou besproken worden, bij te wonen.

De vergadering treedt deze zienswijze bij.

De aanstaande zitting zal plaats hebben op bijeenroeping op eene later te bepalen dagteekening.

De Secretaris.
Ch. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
JANSENS de BISTHOVEN.

Verslag der vergadering van 13 Mei 1921.

De Commissie komt bijeen ten 10 ½ uren in de zittingzaal der Besondere Deputatie in het gouvernementshotel, onder het voorzitterschap van den heer Gouverneur der Provincie.

Wonen de vergadering bij : MM. Kervyn de Meerendré, Liebaert, Valcke, Baels, Rybens, Dezuttere.

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

Zijn ook tegenwoordig : MM. Willems, Van Graefchepe, Hessens, afgevaardigden van de vereeniging van vischkooplieden te Oostende; De Bra, reeder en vischkoopman te Heyst; Everaert, ingenieur, bestuurder van het gesticht voor kunstmatige koude te Kortrijk.

Worden verontschuldigd : MM. Baron Ruzette en Bauwens.

I. Het verslag der voorgaande zitting wordt goedgekeurd.

II. De Commissie neemt kennis van een brief van den heer minister van het Zeewezen gedagteekend van 18 Maart 1921, houdende dat een krediet van 1200 fr. op de begrooting van het middenbeheer van het Zeewezen voor het loopend jaar zal gebracht worden, als toelage van de Regering ten behoeve van de commissie van Zeevisscherij.

M. Baels, den heer Gouverneur vervangend die tijdelijk verplicht is zich te verafweziggen, opent de bespreking der kwestie van de middelen die kunnen aangewend om den vischhandel en het vischverbruik uit te breiden, en geeft lezing van de volgende nota door het secretariaat opgesteld.

In de laatste zittingen, heeft de Commissie de middelen besproken die kunnen aangewend worden om den vischhandel te bevorderen, hetzij door middelen tot regeling der prijzen, hetzij door eene propaganda voor de uithreiding van het vischverbruik.

Reeders en verzenders nemen aan dat op zekere tijdstippen, voornamelijk als de eerste groensels te voorschijn komen en in warm weder, de Oostendsche markt eene periodische daling doormaakt, ten gevolge van den moeilijken afzet van zekere vischsoorten en van de prijsdaling. M. Baels heeft op deze daadzaak in de

*Toelage
van het
middenbe-
stuur*

*Handel in
zeevisch
en bevoor-
rading der
mijnen
van het
binnen-
land*

laatste vergadering aangedrongen en ten gevolge daarvan heeft de Commissie beslist bij de vertegenwoordiger van den groothandel in visch een beroep te doen, opdat zij hunne medewerking voor het bestudeeren van het vraagstuk zouden verleenen.

Anderzijds komen de inlichtingen uit het binnenland ontvangen bijna algemeen uit op eene klacht over de schaarschte der vischverzendingen van de belgische kust uit. Ziehier wat wij opmerken in een verslag den 20 Januari 1921 door den Bestuurder der vischmijn van Antwerpen aan het Schepenencollege dezer stad gestuurd :

« Jammer dat onze nationale vischmijverheid zich niet weet op de hoogte te stellen, om wat meer evenwicht in den oostendschen en uitheemschen toevvoer te brengen, zoo niet om eene overhellende positie op onze markt in te nemen. Weleens wend te Oostende aangevoerd dat de mijnrechten te Antwerpen alle afzending op groote schaal te schadelijk maakten ; doch dit argument berust op loozen grond, vermits de Ymuidsche afzenders, des ondanks, de markt van Antwerpen bijna geheel en al weten in te nemen. »

Verder deed het gemeentebestuur van Bergen den 25 Maart 1921 het volgende opmerken :

Onze gemeentemijn werkt niet meer. Het is nochtans wensche-lijk, in het belang der bevolking onzer stad en der aanpalende gemeenten, dat de vischmijn regelmatig bevoorraad worde en wij zouden u zeer dankbaar zijn, zoo gij ons wildet bijstaan in de heroprichting onzer mijn, namelijk met ons in betrekking te stel-len met een aannemer die de mijn zou kunnen pachten.

Den 28 Januari 1921, schrijft het gemeentebestuur van Doornijk : Wij kunnen slechts den wensch herhalen dien wij verleden jaar gedaan hebben, de vischaanvoeren in onze mijn talrijker en voor-namelijk overvloediger te zien worden, derwijze dat de hooge prijzen die in den plaatselijken handel blijven bestaan, kunnen vermin-derd worden.

Eindelijk, heeft het gemeentebestuur van Kortrijk, den 27 Janua-ri 1921 laten weten : Wij hebben te Oostende, Blankenberghe en Ymuiden en in andere visschershavens de heropening van onze vischmarkt bekend gemaakt. Eene enkele vischzending van 500 kil. werd door eene firma van Ymuiden gedaan. In gansch het jaar 1920, is er in de mijn geen versehe visch vanwege reederijen aangekomen.

Deze voorbeelden zijn voldoende. Er bestaat eene duidelijke tegen-strijdigheid tusschen den toestand van den groothandel, zooals hij hierboven gekenschetst wordt, en dengene die in bijna alle binnenlandsche markten voorkomt ; moeilijke afzet eenszijds, ge-brek aan koopwaar anderzijds. Hoe dit uitleggen en verbeteren.

De verstopping der Oostendsche vischmarkt is slechts toevallig

en vooral tijdelijk in zekere seizoenen. Ingezien de geringe voortbrengst van de zeevisscherij en, thans voornamelijk, de gedwongene beperking die het vleeschverbruik ondergaat, hebben de verzenders uit de kust alle gemak hunne koopwaar af te zetten, dank zij de rechtstreekache bestellingen die aan vaste prijzen gedaan worden. Zij hebben in algemeenen regel de behoefte niet hunne koopwaar in consignatie te zenden naar de binnenmarkten, waar de verkoop meer wisselvalliger is.

Nachtans op zekere tijdstippen van het jaar, als de bestellingen verminderen en ten opzichte van zekere soorten die door de vischwinkels van het binnenland min gezocht worden, kunnen moeilijkheden van afzet ontstaan en ontstaan werkelijk ; maar alsdan, aangezien de consignatiehandel en de verkoop in de gestichten van het binnenland niet ingericht zijn, valt deze uitweg op zijne beurt weg tot groote schade der belanghebbenden.

Het valt niet gemakkelijk een arbeidsplan op te vatten dat aan alle partijen voordelig zij.

De bevoorrading der binnenlandsche vischmijnen is niettemin eene zaak die de belangstelling van den groothandel in visch verdient en deze bevoorrading door den Belgischen handel zou ongetwijfeld beter kunnen verzekerd worden dan het thans het geval is, dank zij eene gezamenlijke krachtingspanning der vischhandelaren. Zouden deze laatsten bij voorbeeld niet eene samenwerkende vennootschap kunnen stichten, die de plaatsing van het overschot hunner waren zou op zich nemen, ofwel in de mijnen, ofwel in de vischwinkels van het land, en de Provinciale Commissie van Zeevisscherij zou zij bij de gemeentebesturen die eene mijn bezitten niet kunnen tusschenkomen om de eerste werking van dit organisme te vergemakkelijken en bij die welke geene mijn hebben, opdat zij den openbaren verkoop van visch inrichten.

Zouden er geen verkoelde stapelplaatsen in verschillende gemeenten kunnen tot stand gebracht worden om den vischhandel te vergemakkelijken ?

Zou de Commissie bovendien niet bij de plaatselijke overheid kunnen aandringen, zooals eertijds de stad Hamburg en andere Deutsche en Hollandsche steden het gedaan hebben, om een groep vischhandelaren te stichten die zich zouden verbinden aan bepaalde prijzen te verkoopen, ten einde overmatige speculatie te beletten op den prijs der visch die de samenwerkende vennootschap te hunner beschikking zou gesteld hebben. Ongetwijfeld zou menige groote samenwerkende maatschappij van verbruik geneigd zijn in deze samenstelling te treden, wat dezer bijval zou vermeerderen.

Eindelijk, de stichting van een modelvischrestaurant, toevallig

geopend tijdens de groote betoogingen van 's lands economische bedrijvigheid, handelsfooren, nijverheidstentoonstellingen, zullen een uitmuntend middel zijn om het vischverbruik te verspreiden in afwachting dat de visscherijnijverheid zelve uitbreiding neme.

M. Willems is van meening dat de groote oorzaak der moeilijkheden die den belgischen vischhandel belemmeren voortkomt van het stelsel van vervoer per spoor. Dit vervoer is niet snel genoeg en wordt te duur getaxeerd. Wat voornamelijk West-Vlaanderen betreft, is men feitelijk gedwongen per express te verzenden. Men mag weliswaar tot het tarief II zijn toevlucht nemen, maar in dit geval wordt de aankomst maar gewaarborgd binnen een tijdbestek van drie of vier dagen. Er volgt daaruit dat in Vlaanderen de vervoerkosten van visch het dubbel bedragen van de vervoerkosten naar Brussel.

Het bestuur maakt feitelijk geen onderscheid tusschen eene vischverzending en eene verzending van kolen, bijvoorbeeld, en neemt in alle gevallen slechts de vervoertermijnen in acht. In de andere landen, hecht men er prijs aan, in de spoedbestellingen de voorkeur te geven aan de dringende en verderfbare verzendingen: hier niet, en aldus gebeurt het dat tweemaal op drie de verzendingen van Oostende naar Brussel na deze aankomen die door de verzenders van Ymuiden naar dezelfde markt gedaan worden.

Een ander feit komt hieruit voort dat in België het vischverbruik gering is; het is een gebruik slechts den Vrijdag visch te eten; alzoo komt het dat de visch gelost te Oostende den Maandag bestemd is om maar den volgende Vrijdag verbruikt te worden, tot groote schade voor zijne versheid en zijne hoedanigheid.

M. Raels antwoordt dat men niet uitsluitelijk op het gebied van het vervoer mag blijven; het is duidelijk dat de vervoerkosten naar Kortrijk, waar men klaagt over de geringheid der aanvoeren min hoog zijn dan de vervoerkosten naar Elzas-Lotharingen, waar er regelmatig visch heengezonden wordt. De vraag is te onderzoeken of er praktische middelen bestaan om de vischmijnen van het binnenland te voorzien. Ook is het zeker dat men in België veel meer visch eet dan 's lands visscherij er opbrengt, aangezien de invoer millioenen belooft.

M. Van Graefsehepe doet opmerken dat de onvaste toestand waarin de markten van het binnenland verkeerren voortkomt uit de omstandigheden waarin deze markten verkeerren. De markt van Gent zelve is thans verlaten, omdat de vervoerkosten (het ijs erin begrepen) de kosten van mijn, het bestelloon, de kosten van terugzending der manden te hoog zijn en de consignatiehandel te wisselvallig is. De vischkooplieden van alle aanzienlijke verbruiks-

centrums komen rechtstreeks hunne koopen te Oostende doen en het valt niet te verwonderen dat in zulke voorwaarden de markten verlaten zijn.

M. **Dezuttere** stelt de vraag of er, zonder eenigszins den rechtstreekschen verkoop aan de vischhandelaars van het binnenland te beperken, dewelke voorzeker een min wisselvalligen handel uitmaakt, geen middel bestaat min of meer regelmatig de bevoorrading der binnenlandsche vischmijnen te verzekeren door middel van zendingen van gewone visch, alsook op de dagen van overvloed, zooals er te Oostende voorkomen. De belangen van den vischhandel zouden aldus geenszins gekrenkt worden, maar de volksvoeding zou er bij winnen. Eene overlegde samenwerking tusschen de vischhandelaren en de gemeentebesturen die aandringen om vischaanvoeren te ontvangen is daartoe aangewezen en dit is de vraag die thans behoort opgelost te worden.

M. **Baels**. Deze week zelve kon visch bestemd voor de mijn van Oostende niet gelost worden, bij gebrek aan afzet en de betrokken stoomsloep is terug naar Engeland gereisd.

M. **Van Graelschepe**. Eene groote prijsdaling is ook op de binnenmarkten merkbaar, waar zekere zendingen aan spotprijzen uitverkocht werden.

M. **Willems** is van meening dat een middel om den toestand van de Oostendsche vischmarkt te regelen zou kunnen gevonden worden in de oprichting eener verkoelde stapelplaats te Oostende zooals er in de voornaamste havens bestaan, namelijk te La Rochelle. Dergelijke stapelplaats zou de reeders en de verzenders in staat stellen de visch in stock te bewaren tot voordeeligere verkoopgelegenheden voorkomen.

M. **Everaert** doet opmerken dat hij voor het oogenblik geen volledige documentatie bezit aangaande de besproken vraagstukken; hij geeft mededeeling van de volgende beschouwingen.

*Bevrie-
zing van
visch*

Men verwijt aan de bewaring van visch door middel van ijs, den smaak van het vischvleesch te bederven — het gesmolten ijs de visch spoelende en ontzoutende — alsook door de vochtigheid die het ijs staande houdt, de ontwikkeling van schadelijke kiemen te bevoordeeligen.

Men zou het termijn van bewaring dat thans ongeveer twee weken is, aanzienlijk moeten verlengen, om eene verdeeling over gansch het land mogelijk te maken en om de stoomsloepen in staat te stellen zeer vischrijke maar te ver afgelegen gronden te bezoeken, voor dewelke de duur van het vervoer deze van de bewaring der visch zou te boven gaan.

Sedert eenige jaren zien wij opzoekingen ontstaan die door

verscheidene Regeeringen ondersteund worden, om de wijze van bevrozing vast te stellen die de beste uitslagen oplevert.

In Duitschland in 1915-1916, in Holland van 1912 tot 1919, in Groot-Bretanje van 1916 tot 1918, eindelijk in Frankrijk in 1919, werden ambtelijke proefnemingen op de bevrozing der visch gedaan zoowel in handelsopzicht, als in het opzicht van de verdeling en van het vervoer, als in dit der conservennijverheid. Wij zijn ongelukkiglijk onze naburen ver achteruit.

Er bestaan twee groote stroomingen: de eenen prijzen de bevrozing aan; dit is de bewaring der visch op eenen lagen warmtegraad te weten van 30° tot 5°; de anderen de verkoeling, dit is de bewaring op ongeveer 0° en ten hoogste 4° centigraden. De eenen en de anderen passen hun stelsel toe ingevolge het betrachte doel, dit is de duur der noodige bewaring.

De vooroordeelen tegen de bevrozing verminderen in hevigheid sedert men nieuwe methoden van rasse bevrozing der visch door indompeling in pekkel verkoeld op 20° aangenomen heeft. Deze visch, zoo hij in goeden staat van frischheid behandeld wordt, wat van het grootste gewicht voor alle bewaring is, bewaart in de bevrozing de hoedanigheden van versche visch.

Het is waar dat hij aan boord der sloepen ingewikkelde en brooze inrichtingen vereischt, wier behandeling aan de reeds gedane proefnemingen vele ontgoochelingen voorbereid heeft.

Anderzijds meenen wij dat ten opzichte der fijnvisch, de verkoeling, dit is de bewaring op 0° altijd zal voorgetrokken worden. Ingevolge de studiën en de opzoekingen, die wij sedert jaren gedaan hebben meenen wij in het ruim der sloepen temperaturen te kunnen verwezenlijken veel lager dan thans, dit is tusschen 0° en — 4° derwijze dat het opgeladen ijs niet smelte en de visch niet bespoele. Daar de visch slechts bevroest met — 4° bewaart hij zijn plooibaarheid en al zijn hoedanigheden.

Wij zouden dezen uitslag zonder machienwerk kunnen bereiken, maar het ruim waar de visch opgestapeld wordt zou moeten behoorlijk afgezonderd worden.

Wij hebben dienaangaande een nieuw stelsel van afzondering bestudeerd dat veel beterkoop is dan de huidige stelsels. Voor de verzendingen zijn wij in staat bijzondere kisten te maken die de visch op lage temperatuur behouden en die zeer weinig kosten.

In Juli 1914 hebben wij aldus bevrozen langousten verzonden uit de kaapkolonie ingevoerd. Deze langousten op onze bijzondere manier zonder ijs ingepakt hebben een reis van drie dagen van Southampton naar Kortrijk doorgemaakt, langs Tilbury en Oostende. Zij waren nog bevrozen en in alle opzichten wel behouden.

Zoo uw comiteit het begeert, zullen wij voor hem een beknopt verslag op alle moderne bevroezingsmethoden van visch opmaken.

M. Baels verzoekt M. Everaert de studie dier bijzondere kwestie voort te zetten met het oog op de bevordering en de uitbreiding van den handel in zeevisch; de HH. verzenders van Oostende van hunnen kant zullen wel willen onderzoeken met het oog op eene aanstaande vergadering, of er geene doelmatige middelen bestaan om verbetering toe te brengen aan den toestand die aan de Commissie bekend gemaakt werd. In afwachting, zullen de klachten aangaande het vervoer aan het departement van spoorwegen medegedeeld worden.

M. Debra voegt erbij dat het onderzoek in een driedubbel opzicht zou kunnen voortgezet worden: eene betere afzondering der visch in het scheepsruim; inrichting van verkoelde stapelplaatsen in de centrum van verdeeling, voornamelijk te Oostende; het stelsel onderzoeken in Holland gedurende den oorlog met behulp der gemeentebesturen toegepast, ten einde den verkoop te verspreiden; deze pogingen zouden in het begin slechts met eene ambtelijke ondersteuning kunnen gedaan worden.

De heer **Gouverneur** bevestigt de voorgaande bemerkingen en verzoekt de belanghebbenden aan de Commissie voorstellen te doen met het oog op eene aanstaande vergadering. Hij bedankt de HH. Débra, Everaert en de Oostendsche afgevaardigden voor hunne welwillende medewerking.

IV. De heer **Gouverneur** geeft mededeeling van de volgende nota aangaande de stichting van eene onderlinge verzekering van zeilvaartruigen.

*Verzeke-
ring der
zeilsloe-
pen*

Naar aanleiding van een wensch uitgedrukt in de zitting van 4 Februari II. op voorstel van den heer bestendige afgevaardigde Liebaert en naar den heer Minister van Spoorwegen, Zeewezen, enz. overgezonden, heeft deze laatste aan het onderzoek der Commissie een nieuw ontwerp van overeenkomst medegedeeld betreffende de uitbetaling van het voorschot van 750.000 fr. gestemd door de wetgeving ten behoeve van de stichting van een verzekering van zeevisschersvaartuigen.

Dit stuk bevat de termen van het eerste ontwerp, behalve dat er bij art. 5 een paragraaf gevoegd wordt in dezen zin opgevat: « Bij afwijking van alinea 2 van dit artikel, zal de annuïteit van 75.000 fr. voorzien in de begroting voor 1920 uitbetaald worden, zoodra er zal voldaan geweest zijn aan het hieronderstaande artikel VII. » Met andere woorden, wordt het mogend karakter der verbintenissen der Regeering in zijn geheel gehandhaaft behalve wat de eerste annuïteit betreft. Daarenboven, doet de Regeering

hare tusschenkomst afhangen van de goedkeuring der standregelen wier tekst haar in Juni 1920 medegedeeld werd en waarvan een nieuw afdrukkel haar den 13 April toegezonden werd.

Deze goedkeuring werd nog niet gegeven.

De toestand aldus bepaald zijnde blijft er anders niets over dan te weten of de Provincie de ruimere schikkingen door den Provincieraad gestemd ongewijzigd handhaaft en, in het bevestigend geval, het ontwerp voor de vergadering der reeders te brengen, opdat deze beslisse over het gevolg dat aan de zaak behoort gegeven te worden.

De HH. Gouverneur, Kervyn de Meerendré, Liebaert en Valcke verklaren dat er geen twijfel bestaat dat de Provincie volstrekt de bepalingen door den Provincieraad gestemd handhaaft.

De daartoe aangestelde Commissie zal het ontwerp voor de vergadering der reeders brengen, zoodra het door de Regeering zal goedgekeurd geweest zijn.

De zitting wordt ten 12 ½ uren geheven.

De Secretaris,
Ch. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
JANSSENS de BISTHOVEN.

Verslag der vergadering van 29 Juli 1921.

De Commissie komt bijeen ten 10 ½ uren, in de vergaderzaal der Bestendige Deputatie in het provinciaal hotel te Brugge, onder het voorzitterschap van den heer bestendige afgevaardigde Kervyn de Meerendré.

Wonen de vergadering bij: de HH. Liebaert, Bauwens, de Gheldere, d'Arripe, Vierendeel, Rybens, Baels, Dezuttere.

M. Claessens, zeecommissaris te Oostende; vertegenwoordigt het Middenbestuur van het Zeewezen.

M. de Gouverneur der Provincie wordt verontschuldigd.

I. Het verslag der voorgaande zitting wordt goedgekeurd.

II. De Commissie ontvangt mededeeling van een verslag met bijvoegsel van den kapitein van het visscherijwachtschip « Zinnia » aangaande het aanleggen van dit schip te Ymuiden. Dit verslag werd de Commissie door het Beheer van het Zeewezen toegezonden.

III. M. de Voorzitter geeft lezing van de volgende nota:

*De onder-
linge ver-
zekering
der zeil-
stoepen*

Op zijne aanvraag heeft de heer Gouverneur den 11 Februari 1921 opnieuw aan het Middenbeheer van het Zeewezen het ontwerp van standregelen der onderlinge maatschappij van zeeverzekering der zeilstoepen der West-Vlaamsche kust medegedeeld.

Den 2 Juni heeft de heer Minister van Spoorwegen, Zeewezen, enz. geantwoord met, behalve eenige tekstwijzigingen, een nieuwen opstel aan te raden der artikelen 45 en 46 der standregelen, opstel die in het spel brengt 1^o het recht der maatschappij eene leening aan te gaan 2^o het termijn van 10 jaar aangenomen voor het bestaan van het waarborgfonds.

Wat dit laatste punt betreft, heeft de heer Gouverneur aan het Beheer van het Zeewezen geantwoord dat de Provincie niet kan afzien van de voorwaarden van terugbetaling van haar aandeel in het waarborgfonds, zooals deze voorwaarden bepaald worden door artikel 46 der standregelen en bovendien de minimumduur van 10 jaar, aan het waarborgfonds toegekend; noodig geoordeeld werd om de maatschappij in staat te stellen zich te ontwikkelen.

Den 25 Juni, heeft het Beheer van Zeewezen, alhoewel op de kwestie van de leening aandringend, deze voorwaarden aangenomen en heeft aan de Commissie een nieuwen tekst van het ontwerp van overeenkomst medegedeeld, opstel die met de inzichten der Commissie overeenstemt.

Het komt deze laatste toe de gepastheid te onderzoeken van het behoud in artikel 45 van het vermogen voor de maatschappij hare toevlucht tot eene leening te nemen, in het enkel geval dat deze laatste mocht onvermijdelijk worden. Het is dit geval in hetwelk, ten gevolge van de onmogelijkheid de voorafgaande uitbetaling te bekomen van de annuïteiten die de tusschenkomst van den Staat uitmaken, het beschikbare deel van het waarborgfonds zou ontoereikend zijn om herhaalde of aanzienlijke schade te dekken. Daar in dit geval, de leening het eenige middel zou zijn dat de maatschappij in staat stelt hare verbintenissen eer aan te doen, schijnt het dat het recht om het aan te wenden binnen deze palen onaangetoerd moet blijven.

Op dit punt werd den 19 Juli de aandacht van het Middenbeheer van het Zeewezen geroepen en dit laatste werd verzocht te onderzoeken of het gepast was dat het zich bijzonderlijk op de vergadering van heden zou doen vertegenwoordigen, ten einde de wijze van stichting der onderlinge zeeverzekering te bepalen.

Dese pleegvorm vereischt :

1^o het onderzoek der overeenkomsten wederzijds met den Staat en de Provincie te sluiten nopens de aanwending van het waarborgfonds.

2^o het volbrengen der wettelijke pleegvormen die de stichting en het in werking treden der onderlinge maatschappij vereischen.

Wat dit laatste punt betreft, is het wenschelijk dat eene onder-

commissie aangesteld worde om deze bewerking tot een goed einde te brengen.

De heer Minister van Spoorwegen, Zeewezen, enz. heeft in de zitting der kamer van volksvertegenwoordigers van 8 Juli jl. verklaringen afgelegd die de mogelijke toekenning behelzen, aan een ander organisme dan datgene door de Provinciale Commissie voorzien, van een deel van het krediet van 750.000 fr. gestemd door de wetgevende kamers. Alle bespreking dienaangaande schijnt voor het oogenblik overbodig. Niets in de ambtelijke briefwisseling duidt dergelijk inzicht aan vanwege het achtbaar hoofd van het Bestuur van het Zeewezen.

Dergelijk inzicht ware overigens zoo strijdig met de bestemming in de begrooting door de wetgeving aan het krediet waarvan spraak gegeven, als met de overeenkomst die het Beheer van het Zeewezen ontworpen heeft.

M. Bnals doet opmerken dat ter gelegenheid van de bepreking der begrooting voor 1921 van het Zeewezen, een gewichtig voorval in de kamer plaats had. M. de Minister van het Zeewezen, heeft laten weten op aanvraag van den heer volksvertegenwoordiger Seruys, dat hij bereid was aan eene onderlinge maatschappij voor zee-verzekering, die gedurende den oorlog zou gesticht geweest zijn, een deel van het krediet toe te kennen door de wetgeving gestemd ten behoeve der instelling door de zeevisscherijcommissie ontworpen. Het achtbaar lid heeft het woord gevraagd op het artikel der begrooting, dat de inschrijving der annuïteit van 75.000 fr. voorziet om te doen uitschijnen dat, zoo de onderlinge maatschappij tot nu toe niet kon gesticht worden, dit aan bijzondere omstandigheden toe te wijten was.

M. Dezuttere doet uitschijnen dat de ministerieele verklaring niet zou kunnen opwegen tegen de duidelijke bestemming die de wetgeving aan het krediet gegeven heeft, bestemming die elken anderen genothebber dan de onderlinge verzekering door de Commissie te stichten, uitsluit. Het bestuur zou zonder machtmisbruik deze wettelijke bestemming niet kunnen wijzigen. Dit is overigens ook zijn inzicht niet; dit komt duidelijk uit de ambtelijke briefwisseling te voorschijn. De heer Minister van Spoorwegen, Zeewezen, enz. heeft zijne uitdrukkelijke goedkeuring verleend aan de standregelen der maatschappij. Hij heeft ook een ontwerp van overeenkomst ongemak met deze laatste te sluiten, ontwerp dat de uitsluitelijke toekenning van het krediet aan de Westvlaamsche onderlinge zee-verzekering voor zeilsloepen behelst. Om een einde te stellen aan de besprekingen die de stichting der maatschappij vertraagd hebben, blijft er slechts den akt van stichting der maatschappij te

verlijden en den beheerraad aan te stellen. Dank zij deze maatregelen, zullen de rechten en plichten van alle betrokken partijen eindelijk en duidelijk bepaald zijn.

MM. Liebaert en de Gheldere stellen de vraag of, ingezien de ministerieele verklaring, het gepast ware op staanden voet tot de stichting der maatschappij over te gaan.

M. Baels meent van ja. Hij duidt de personen en instellingen aan die zullen verzocht worden aan deze stichting deel te nemen. te weten :

Les pêcheries à vapeur ;

Les pêcheries d'Islande ;

Les pêcheries des Flandres ;

M. John Bauwens ;

M. Jules Baels te Oostende ;

Les pêcheries Heystoises te Heyst ;

De steden en gemeenten Oostende, Heyst, Brugge, De Panne, Coxyde, Oostduinkerke, Blankenberghe, Nieuipoort ;

M. Hosten, reeder, Brugge ;

M. de Gheldere, burgemeester te Heyst ;

M. H. Baels, volksvertegenwoordiger ;

M. P. Rybens, gemeenteraadslid te Nieuipoort ;

M. d'Arripe, burgemeester te De Panne.

De kustgemeenten en de heer Minister zullen moeten verzocht worden zich op de stichting der maatschappij te vertegenwoordigen.

M. Kervyn de Meerendré doet opmerken dat men ook de Provincie zou moeten uitnoodigen om deel te nemen aan deze zaak.

M. Liebaert is van meening dat om aan den akt alle mogelijke waarborgen van echtheid en regelmatigheid te verschaffen, het van noode is de medewerking van een notaris in te roepen.

De vergadering deelt in deze meening en verzoekt den heer de Gheldere deze taak op zich te nemen.

M. de Gheldere stelt voor de stichting op 20 Augustus aanstaande ten 10 ½ uren in het Provinciaal Hotel vast te stellen. Het zal noodig zijn voorafgaandelijk nog eene vergadering der Commissie te houden, ten einde verscheidene maatregelen van uitvoering te nemen.

De Commissie neemt dit voorstel aan en keurt bepaald goed, de standregelen en de ontwerpen van overeenkomst, zooals zij voorgesteld zijn.

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 stoomvisschsloepen ingevolge de nettotonmaat.	14
— III. Opene of halfgedekte visschersvaartuigen met aanduiding van het getal opvarenden.	15
— IV. Samenstelling der visschersvloot ingevolge de drijfkracht.	16
— V. Indeeling der gedekte platbodems, ongevolve de nettotonmaat.	17
— VI. Algemeene indeeling der vaartuigen (opene en gedekte) ingevolge de bemanning.	18
— VII. Ondernemingen afhangende van eene handelsvenootschap.	20
— VIII. Belgische vaartuigen die in 1913 in de Westerschelde gevischt hebben, bij toepassing der artikelen 6-11 der overeenkomst van 's Gravenhage.	20
— IX. Indeeling der vaartuigen ingevolge het bedrijf en stuwkracht.	21
— X. Indeeling van het personeel der gedekte zeilsloepen, ingevolge de nettotonnemaat der sloep.	23
— XI. Samenstelling van het belgisch visscherspersoneel der gedekte vaartuigen (stoom en zeil).	25
— XII. Indeeling van het personeel der stoomvisschsloepen, ingevolge de nettotonnemaat der vaartuigen.	26-27
— XIII. De voortbrengst der stoomvisscherij te Oostende 1905-1919).	30
— XIV. De voortbrengst der belgische zeilsloepen, ingevolge den verkoop in de mijnen van Oostende, Blankenberghe en Nieuipoort (1905-1920).	31

Tabel XV. De voortbrengst der belgische visschersvloot ; in gevolge den verkoop in de kustmijnen (1905-1920). . . .	32
— XVI. De voortbrengst der belgische zeilsloepen per aan- leghaven, ingevolge den verkoop in de kustmijnen in 1920. . .	33
— XVII. De verkoop in de vischmijn te Oostende in 1920. . .	34-35
— XVIII. De verkoop van vreemde visch in de Oostend- sche vischmijn (1907-1920).	39
— XIX. De vischverkoop in de voornaamste gemeentemijnen van België (1905-1919).	40-41
— XX. De vischverzekending naar de Brusselsche mijn (1906-1920).	42-43
— XXI. Opgave der voornaamste vischsoorten verkocht in de vischmijn te Brussel (1909-1920).	44-45
— XXII. Staat van den verkoop van visch in de Antwerp- sche mijn (1908-1920).	46
— XXIII. Hoeveelheid zeevisch in 1920 per spoor verzonden uit de kuststaties naar verbruikcentrums van het land en naar het binnenland.	47
— XXIV. Aantal leerlingen in de visschersscholen (1904- 1920).	50-51
— XXV. De uitslagen der examens voor het toekennen van leerbeurzen in de zeilvisserij (1903-1914).	52-53
— XXVI. Toestand der kas van vooruitzicht en hulp der visschers van Oostende (1910-1920).	56-57
— XXVII. Toestand der hulpkas voor slachtoffers van zee- ongevallen te Oostende (1910-1920).	59
— XXVIII. Werkzaamheid der vooruitzicht- en hulpkas der visschers van Oostende van 1910 tot 1920.	60-61
— XXIX. Toestand der hulp- en voorzienigheidskas voor visschers der gemeente De Panne (1910-1920).	60-61
— XXX. Werkzaamheid der hulpkas voor zeevisschers der gemeente Heyst a/Zee (1903-1920).	64
— XXXI. Hoeveelheid en waarde van de visch gelost in En- geland en het Land van Walis (1910-1920).	66
— XXXII. 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 (1910-1920). . .	67
— XXXIII. Getal mannen en jongens er regelmatig of tijde- lijk gebezigd in de verschillende visscherijen in 1919. . .	68
— XXXIV. De verkoop van zeevisch te Ymuiden (1909-1919). .	72
— XXXV. Grootte der Nederlandsche vloot der grootzeevis- scherij (1909-1919).	79

— XXXVI. De vischhandel te Ymuiden (1909-1919).	74-75
— XXXVII. Aantal zeevisschers in Nederland.	76
— XXXVIII. Totale hoeveelheid der opbrengst der visch in Nederland (1909-1919).	77
— XXXIX. Ontwikkeling der Schotsche zeevisschersvloot van 1910 tot 1919.	81
— XL. Hoeveelheid en waarde der visch gelost op de Schot- sche kusten (1913-1919).	82-83
— XLI. Ontwikkeling der Schotsche zeevisschersvloot van 1910 tot 1919 (vervolg van tabel XL).	84

INHOUDSTAFEL

	Bladz.
Inleiding. .. .	3
Lijst der leden der Commissie van zeevisserij. .. .	5
Verslag. .. .	
I. De visscherij-ondernemingen en vaartuigen. .. .	6
II. Het visscherijpersoneel. .. .	22
III. De opbrengst der zeevisserij. .. .	28
IV. De handel in zeevisch. .. .	36
V. Zeewerken ten behoeve der zeevisserij. .. .	48
VI. Het beroepsonderwijs der zeevisschers. .. .	49
A. Het koninklijk werk van den IBIS. .. .	49
B. De beroepsscholen voor zeevisschers. .. .	49
VII. De maatschappelijke inrichtingen ten behoeve der zeevisschers. .. .	55
VIII. De zeevisserij in de naburige landen. .. .	
Engeland. .. .	65
Nederland. .. .	69
Schotland. .. .	78
IX. Verslagen en mededeelingen. .. .	
Verslag der vergadering van 29 October 1920. .. .	85
Verslag der vergadering van 26 November 1920. .. .	90
Verslag der vergadering van 4 November 1920. .. .	96
Verslag der vergadering van 18 Februari 1921. .. .	102
Verslag der vergadering van 13 Mei 1921. .. .	107
Verslag der vergadering van 29 Juli 1921. .. .	114
Aanduiding de statistische tabellen. .. .	118

TABEL X.

INDEELING VAN HET PERSONEEL DER GEDEKTE ZEILSLOEPEN INGEVOLGE DE NETTOTONMAAT DER SLOEP.

AANLEGHAVEN	AANTAL OPVARENDEN DER VAARTUIGEN METENDE																																				
	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.								
Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Maats.	Matrozen.	Jongens min dan 18 jaar.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Maats.	Matrozen.	Jongens min dan 18 jaar.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Maats.	Matrozen.	Jongens min dan 18 jaar.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Maats.	Matrozen.	Jongens min dan 18 jaar.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Maats.	Matrozen.	Jongens min dan 18 jaar.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Maats.	Matrozen.	Jongens min dan 18 jaar.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Maats.	Matrozen.	Jongens min dan 18 jaar.			
Blankenberghe.	20	36	119	—	1	—	2	—	3	2	—	7	4	—	6	—	12	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Coxyde.	5	5	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
De Panne (1)	57	58	222	2	2	—	8	1	1	2	—	8	1	2	—	—	8	1	6	3	20	2	11	—	24	4	11	6	—	48	2	—	—	—	—	—	—
Heyst	47	58	222	—	—	—	2	—	9	16	—	50	18	8	6	—	32	12	4	7	23	6	2	2	—	4	1	—	2	—	5	2	—	—	—	—	—
Nieuwpoort (2)	14	14	41	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oostduinkerke	2	2	6	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	1	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oostende (3)	78	102	349	1	—	—	41	—	6	3	—	15	3	11	4	—	28	9	18	3	40	10	2	2	—	11	2	5	34	—	115	15	—	—	—	—	
Zeebrugge	8	12	48	—	—	—	—	—	2	3	—	13	2	—	1	—	2	1	2	4	14	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal 1920	281	287	1025	3	3	—	11	1	23	27	—	97	28	23	17	86	13	34	28	122	27	16	10	81	111	4	13	—	45	5	17	50	193	20	—	—	
id. 1919	221	260	899	4	3	—	4	—	26	27	—	112	23	24	13	—	78	13	34	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
id. 1915	204	425	1570	22	13	—	56	20	64	44	—	200	79	26	24	—	81	30	47	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
id. 1912	298	422	1592	31	9	—	53	30	74	44	—	230	74	30	19	—	103	20	47	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

(1) Drie vaartuigen zijn voorloopig afgetuigd.

(2) Twee " " " "

(3) Zeven " " " "