

307 P

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

Zevende Jaarverslag
DER
COMMISSIE
VOOR
ZEEVISSCHERIJ

1923

Prijs 4,00 Fr.



BRUGGE
DRUK. VERBEKE-LOYS
8, Wulfhagestraat, 8
1924.



INLEIDING

Het zevende jaarverslag der Commissie voor Zeevisserij van West-Vlaanderen werd met de gewone bestanddeelen ingezet en voltooid. De statistische opgaven aangaande de opbrengst werden eenigzins verbeterd, wat het gewicht der totale vangsten aangaat, maar konden ongelukkig niet volledig worden wat de indeeling der soorten betreft, dit wegens eene onvoldoende doordrijving van het ontwerp oorspronkelijk door het gemeentebestuur van Oostende in het werk gesteld. Wij kunnen slechts de hoop koesteren, dat de belangrijkheid van dit punt hoe langer hoe meer door de betrokken instellingen zal gewaardeerd worden, en dat de Belgische zeevaartstatistiek, in dit opzicht, weldra met die der nabuurstaten zal kunnen evenaren.

De statistiek der vaartuigen en der bemanning werd daarentegen met toenemende stiptheid en gemak geleverd, dank zij de toewijding van het keurkorps van staatsambtenaren, dat wij in de zeecommissarissen der kust en van Antwerpen met dankzegging begroeten.

De Commissie heeft ondertusschen de werkzaamheid en de bezorgdheid volgehouden, die zij sedert haar bestaan aan den dag gelegd heeft, met het oog op de opbeuring eener nijverheid, die voor ruime ontwikkeling vastbaar is, en voor de Westvlaamse kust, meer nog dan voor gansch het land, een

niet te onderschatten belang oplevert. De gegrondheid dezer bemerking wordt bewezen door de provinciale begrooting zelve, die thans in meer dan een krediet de sporen draagt van den vruchtbaren arbeid door de Commissie geleverd.

Daarom mogen wij hopen dat de bespreking en de beslissingen nopens de uitbreiding van het vakonderwijs der zeevisscherij, die in den loop van het verslagjaar bijzonderlijk de werkzaamheden der Commissie ingenomen hebben, eveneens tot tastbare uitslagen zullen godijen.

LIJST DER COMMISSIELEDEN.

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

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

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

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

H. d'Artois, lid der Bestendige Deputatie, te Iseghem.

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

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

Alb. Liebaert, nijveraar, te Kortrijk.

L. Van de Pitte, gemeenteraadslid, te Brugge.

L. Demaecker, reeder, schepen te Blankenberghe.

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

El. d'Arripe, burgemeester te De Panne.

E. Pype, oud-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.

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

A. Blondé, kapitein ter visscherij, te Oostende.

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

VERSLAG

I. — De visscherijondernemingen- en vaartuigen.

De traagzame heropheuring der zeevisscherijvloot uit haar naoorlogsch verval, in 1922 ten gevolge van uitheemsche handelsinvloeden gestuit, heeft thans hernomen. Dit zal bijzonderlijk blijken uit de bijzonderheden opgegeven nopens de reederijen en de vaartuigen.

In het voorgaande verslagjaar, zooals de buitenlandsche verslagen die wij in het zevende hoofdstuk samenvatten het duidelijk doen uitschijnen, was de overstelping der Hollandsche en ook, in eene zekere maat, der Anglosaxische markten, met visch van Duitsche vangst, oorzaak van een sterken aandrang vanwege den buitenhandel om afzet in België te vinden. Dit had voor gevolg eene evenredige beperking der inlandsche handelsgelegenheden en de gedruktheid, die er onvermijdelijk op de prijsverhoudingen, de samenstelling en de bedrijvigheid der visscherijvloot moest uit voortspruiten.

De overmaat dezer tusschenkomst werd in 1923 min gevoeld; de statistiek der aanvoeren op de binnenmarkten en ook die der vreemde visch in de Oostendsche mijn leveren er het bewijs van. De betrekkingen der Duitsche stoomtreilers met de Ymuidensche haven schijnen sindsdien gewijzigd, zoodat de overstelping dezer haven niet meer bestaat of verminderd is.

Wat er ook van zij, in 1923 staan wij voor een prijsstijging

der visch, die met de waardevermindering der Belgische munteenheid geen verband houdt, maar die gemakkelijk uit de aangewezen omstandigheden kan afgeleid worden, prijsstijging die in alle geval, de regelmatige uitoefening van het bedrijf voor gansch de vloot en haren geleidelijken heropbloei in de hand gewerkt heeft.

Wat de gedekte zeilsloepen aangaat, is dit verschijnsel zeer tastbaar. Het aantal reederijen klom immers van 226 tot 239. Deze aanwas (6 p. c.) brengt ons, op eene eenheid na, terug tot het peil reeds in 1921 bereikt. De aangroei der gedekte zeilvloot gaat van 291 tot 309 vaartuigen, dus insgelijks 6 t. h. en dit der tonnemaat van 5053 T. tot 5286 T. (4,6 p. c.). Blankenberghe, Coxyde, De Panne hebben opnieuw een totaal van 16 vaartuigen op hun voorgaande bezit verloren. Oostduinkerke en Nieuwpoort bleven op hun voormalig peil. Heyst won 3 vaartuigen. Gansch de overige aanwinst blijft dus voor Oostende en Zeebrugge, die wederzijds 24 en 7 vaartuigen en bijna evenveel reederijen aangewonnen hebben.

Zoals herhaaldelijk opgemerkt werd, is de toestand wat de westkust betreft, steeds een gevolg van de moeilijkheden met dewelke de visschersvaartuigen in de haven van Nieuwpoort te kampen hebben, ten gevolge van de oorlogschade er aangericht, dewelke echter, naar luid van het verslag van den heer hoofdingenieur-hestuurder van den bijzonderen dienst der kust, eerstdaags gewichtige herstellingswerken zullen voor gevolg hebben.

De gebeurtenissen die aanleiding gaven tot de uitschakeling van 8 vaartuigen te Blankenberghe eenerzijds, en tot de verheugende ontwikkeling van den ondernemingsgeest te Oostende en Zeebrugge anderzijds, kunnen als volgt samengevat worden.

Naar het oordeel der visscherijbelanghebbenden, kan de Blankenbergse havengeul somtijds niet, uit hoofde van verzanding, met de vereischte veiligheid binnengevaren worden.

Twee reederijen, onder vorm van handelsvennootschappen, met zes vaartuigen zijn te Blankenberghe verdwenen; evenveel te Oostende, zoodat de samenwerking van het kapi-

taal op het gebied van de zeilvisserij weld verloren heeft. Terloops gezegd, in de stoomvisserij heeft zij daarentegen stand gehouden, met eene aanwinst van vier vaartuigen, 37 tegen 33 in 1922.

De ontwikkeling der zeilvloot geschiedde door den aankoop van een niet gering aantal vaartuigen in Frankrijk en voornamelijk in Engeland. Ruim 25 zeilschepen werden aldus met een certificaat van Belgische nationaliteit voorzien.

Daarenboven hadden onze scheepswerven eene heilvoorspellende bedrijvigheid te danken aan den opbouw van een twintigtal schepen, waarvan nagenoeg de helft met den hulpmotor voorzien zijn. Zelden werd de voorkeur onzer scheepsbouwers op de buitenlandsehe, die slechts voor een vijftal nieuwe vaartuigen in aanmerking komen, duidelijker gehandhaafd.

Een zestal nieuwe stoomtreilers werden daarentegen zooals gewoonlijk door het buitenland geleverd.

In vergelijking met de voorgaande jaren werden slechts een gering aantal vaartuigen gesloopt.

Een feit dat bijzonderlijk de aandacht vestigt is de rasse opkomst van den hulpmotor in de zeilvisserij. Dit verschijnsel valt in het oog te Blankenberghe, Nieuwpoort en Heyst, zoowel als te Oostende en Zeebrugge. Het aantal zeilsloepen immers, van een technischen hulpmotor voorzien, steeg van 33, in 1922, tot 64 in 1923. Te Oostende rees het van 10 tot 24 eenheden, en te Zeebrugge van 7 tot 13. Hier ook staat Oostende thans aan de spits, na lang de achterhoede uitgemaakt te hebben.

De hulpmotor komt in de verscheidene sloepensoorten te voorschijn in de volgende verhouding.

— 5 T.	4	motorsloepen	25-40 T.	2	motorsloepen
5-10 T.	6	»	40-50 T.	—	»
8-10 T.	10	»	50-60 T.	—	»
10-15 T.	25	»	60-70 T.	—	»
15-20 T.	11	»	70-90 T.	1	»
20-25 T.	5	»	—	—	»
				64	»

Men zal opmerken dat tot nu toe de middelmatige soorten,

namelijk die van 10 tot 20 T. ver het ruimste aandeel (46) in het totaal gehad hebben, maar dat kleinere en zelfs de zware vaartuigen thans denzelfden weg ingaan. Het valt immers in het oog dat eene Zeebrugsche sloep van 70 tot 90 ton met den motor uitgerust is en wij vernemen dat de eerste stalen motorsloep van eene Oostendsche werf van stapel geloopt is, alsook dat verscheidene andere nog in opbouw zijn. Bijna al de bestaande motorsloepen werden sedert den oorlog nieuw gebouwd.

Niet alleen de duurte der steenkolen en de stijging van andere uitbatingskosten in het stoomvisscherij bedrijf gaven aansporing tot deze richting in de kust- en onlangs ook in de grootvisscherij, maar ook de vooruitgang op het gebied van motorenbouw en de ondervinding opgedaan wat betreft de ineenbouwing van motor en vaartuig. De motor volstaat thans zoowel voor de voortstuwing van het schip als voor het opwinden van het vischtuig.

Het is niet van belang ontbloot, waar dit mogelijk is, in-gevolge den verkoop in de kustmijnen, de opbrengst der Belgische motorsloepen na te gaan in vergelijking met die der zeilschepen al of niet van een donkey voorzien.

	Zeilsloepen		motorsloepen	
	aantal		aantal	
	vangsten	opbrengst	vangsten	opbrengst
Nieuwpoort	1333	94.643	380	134.969
Blankenberghe	4623	1.022.001	769	1.605.249

De voorrang der motorsloep komt duidelijk uit deze be-dragen te voorschijn. De opbrengst immers per vangst der zeilschepen beloopt 213 fr. te Blankenberghe en slechts 71 fr. te Nieuwpoort, die der motorsloepen klimt daarentegen tot 1277 fr. per vangst te Blankenberghe en 353 fr. te Nieuwpoort. De afhankelijkheid der zeilsloep van weder en wind op zee kan niet scherper in het licht gesteld worden.

Het is verstaanbaar, ingezien de nieuwe wending der techniek in de zeilvisscherij, dat de stoomspil of donkey op haar voorgaande standpunt gebleven is. Er bestaan 166 sloepen ervan voorzien, tegen 165 in 1922. De loutere zeilsloep

verliest voortdurend veld ten behoeve van de motorsloep. (79 tegen 93 in het vorig jaar).

De kustvisserij met opene of halfgedekte vaartuigen heeft het verlies niet hersteld dat zij in het voorgaande verslag jaar doorstaan had. Het aantal ondernemingen is gedaald van 235 op 225 en dit der vaartuigen van 232 op 231. Dit slach van uitbatingen heeft evenveel afgenomen te Oostende (140 tegen 153) als het bijgewonnen heeft te Blankenberghe (36 tegen 23). Elders is de toestand, op eenige eenheden na, dezelfde gebleven. Die uitslagen wijzen insgelijks op de economische welvaart der nijverheid, daar zij den overgang tot krachtiger vangmiddelen doen uitschijnen.

Weinig verandering is waar te nemen wat betreft eenige halfgedekte vaartuigen, die de Westerschelde bevissen, en de platbodems, die te Heyst blijven voortbestaan. Zeebrugge heeft een dezer laatste soort aangewonnen en de aanlegplaatsen der Schelde een drietal der eerste.

Uit de statistiek der visserij met stoom blijkt een lichte vooruitgang. Rekening houdende met twee kleine treilers te Blankenberghe in de vaart, telt de stoomvloot 45 vaartuigen met eene tonnemaat van 3166 T., dit is bijgevolg eene vermeerdering van een enkel schip. Deze ambtelijke opgaven stemmen echter met de wezenlijke uitbreiding der nijverheid niet overeen, daar zooals verleden jaar niet min dan 10 vaartuigen onbenuttigd blijven; daarenboven bedrijft eene sloep de visserij in Belgisch Congo. Eene merkwaardige kentering valt niettemin in den toestand der stoomvloot op te merken, in dien zin dat, sedert 1921, de voorkeur voor de stoomschepen van gemiddeld gehalte afgenomen heeft; de vaartuigen dezer soort ruimen geleidelijk te plaats voor schepen van 70 ton en meer; thans telt men 20 stoomschepen dezer laatste soort, tegen 25 van min dan 40 ton. In 1921 bezat Oostende slechts 13 groote stoomsloepen tegen 26 andere. Aldus schijnt men allengskens tot den vóóroorlogse verhouding terug te keeren, toen de zware schepen uitgerust voor verre vischtochten en bestand tegen zware zeën de overhand hadden.

In haar geheel bestond de vloot uit 586 vaartuigen aller soort, tegen 559 in het voorgaande verslagjaar.

De volgende tabel stelt vast dat de aangroei der zeilvloot slechts geringe wijzigingen in de onderlinge verhoudingen der vaartuigen van verschillende maat teweeggebracht heeft.

INDEELING DER SLOEPEN	AANTAL VAARTUIGEN					
	1921	t. h.	1922	t. h.	1923	t. h.
min dan 5 ton . . .	7	2.2	8	2.7	10	3.2
van 5 tot 8 . . .	44	14.8	35	12.2	32	10.4
— 8 — 10 . . .	46	14.6	40	13.4	40	13.0
— 10 — 15 . . .	71	22.7	74	25.4	86	27.8
— 15 — 20 . . .	44	14.8	38	13.1	38	12.3
— 20 — 30 . . .	22	7.8	22	7.1	27	8.7
— 30 — 40 . . .	76	24.2	73	25.1	74	24.0
— 40 — 50 . . .	3	1.8	1	1.8	1	0.3
— 50 — 60 . . .	—	—	—	—	—	—
— 60 — 70 . . .	—	—	—	—	—	—
— 70 — 90 . . .	—	—	—	—	1	0.3

TABEL I

INDEELING DER GEDEKTE ZEILSLOEPEN INGEVOLGE DE

AANKOMST.	Aantal ondernemingen.	Aantal vaartuigen.	Totale tonmaat.	GETAL											
				min dan 5 ton.			van 5 tot 8 ton.			van 8 tot 10 ton.			van 10 tot 15 ton.		
				Zeil alleen.	Met donkey.	Met hulpmotor.	Totaal.	Zeil alleen.	Met donkey.	Met hulpmotor.	Totaal.	Zeil alleen.	Met donkey.	Met hulpmotor.	Totaal.
Blankenberghe.	19	30	459	—	—	—	—	7	—	—	—	7	4	—	3
Coxyde.	1	1	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
De Panne.	11	15	209	4	—	—	4	—	—	—	—	1	—	1	—
Heyn.	40	53	603	—	—	—	—	7	1	—	8	5	2	7	8
Nieuipoort	6	13	140	1	—	2	3	—	—	2	2	1	—	1	2
Oostduinkerke.	4	4	39	—	—	—	—	1	1	—	2	—	—	1	1
Oostende (1).	137	166	3546	1	—	2	3	9	—	3	12	9	2	4	15
Zeebrugge.	19	27	279	—	—	—	—	—	—	1	1	2	4	3	9
Totaal 1923	239	309	5286	6	—	4	10	24	2	6	32	21	9	10	40
» 1922	226	291	5053	5	—	3	8	30	2	3	35	28	7	5	40
» 1921	298	319	5368	5	—	2	7	33	4	1	44	32	8	6	46
» 1920	231	287	4710	5	—	2	7	44	3	2	49	34	8	3	42
» 1919	221	260	3936	6	—	2	8	52	6	2	60	27	9	2	38

(1) Negen vaartuigen zijn voorloopig afgetuigd.

TABEL II.

INDELING DER OOSTENDSCHE STOOMVISCHSLOEPEN, INGEVOLGE DE NETTOTONMAAT. (1)

JAAR	Aantal onder- bewaagen.		Aantal vaartuigen.	Totale tonmaat.	VAARTUIGEN METENDE.						
	7	39			meer 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.
1918	7	39		22550	—	3	3	6	5	5	6
1919	6	34		1711	—	3	4	0	2	3	4
1920	11	38		2219	—	7	5	10	2	3	6
1921	12	39		2730	—	7	5	14	4	2	6
1922	15	43		2540	—	5	0	12	6	4	6
1923	12	43		3156	—	7	5	11	7	6	7

(1) De haven van Blankenberge heeft twee stoomsloepen met eenne totale tonneemaat van 40 22 100 T. wier bemanningen samengesteld zijn uit twee mannen, twee machinisten of stokers en acht matrozen dus te zamen 12 man.

Tien Oostendse stoomvaartuigen zijn voorloopig uit de vaart.

TABEL III.

OPENE OF HALTGEDEKTE VISSCHERSVAARTUIGEN MET AANDUIDING VAN HET AANTAL OPVARENDEN.

AANLEGHAVEN.	Aantal onder- nemingen.	Aantal vaartuigen.	AANTAL VAARTUIGEN TOEBEHORENDE		AANTAL OPVARENDEN.
			aan een opvarende	aan een nietopvarende	
Blankenberghe.	30	36	27	9	68
Coxide . . .	3	3	2	1	5
De Panne . . .	19	19	14	5	40
Heyst . . .	2	2	—	2	8
Nieuipoort . . .	19	19	15	4	38
Oostduinkerke . . .	8	8	8	—	17
Oostende (1) . . .	140	140	126	14	207
Zeebrugge . . .	4	4	4	—	12
Totaal 1923	225	230	196	35	395
„ 1922	235	232	203	29	454
„ 1921	257	257	214	43	471
„ 1920	263	263	207	41	437
„ 1919	273	275	220	55	515

(1) Twintig vaartuigen zijn voorloopig afgetuigd.

TABEL IV.

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

AANLEGHAVEN.	Aantal ondernemingen.		Aantal vaartuigen.	TOTALE TONMAAT		Zeil alleen.	Zeil en donkey.	Zeil & hulpmotor	Stoom.
	Aantal	ondernemingen.		TOTALE	TONMAAT				
Blankenberghe } Stoom.	1		2	40		—	—	—	2
} Zeil.	19		30	459		11	9	10	—
Coxvde	1		1	11		—	1	—	—
De Panne	11		15	209		5	10	—	—
Heyst	40		53	603		22	22	9	—
Nieuport	8		13	140		2	3	8	—
Oostduinkerke	4		4	39		2	2	—	—
Oostende } Stoom	12		43	3126		—	—	—	43
} Zeil	137		166	3546		29	113	24	—
Zeebrugge	19		27	279		8	6	13	—
Totaal 1923	252		354	8452		79	166	64	45
„ 1922	240		335	8033		93	165	33	44
„ 1921	252		354	8144		119	174	20	41
„ 1920	244		322	7059		112	157	18	35
„ 1919	285		285	5667		97	147	16	25

TABEL V.

INDEELING DER GEDEKTE PLATBODEMS INGEVOLGE DE NETTOTONMAAT.

AANLEGHAVEN	AANTAL VAARTUIGEN METENDE						Algemeen Totaal
	min dan 5 ton.	van 5 tot 8 ton.	van 8 tot 10 ton.	van 10 tot 15 ton.	van 15 tot 20 ton.	van 20 tot 25 ton.	
Heyst.	—	4	2	5	3	—	—
Zeebrugge	1	2	2	1	—	—	—
Totaal 1923	1	6	4	6	3	—	20
» 1922	—	10	5	4	—	—	19
» 1921	—	17	7	6	2	—	32
» 1920	—	19	7	7	2	1	35
» 1919	1	32	8	5	2	—	49
» 1918	6	43	6	4	2	—	61

TABEL VI.

ALGEMENE INDEELING DER VAARTUIGEN (OPENE EN GEDEKTE) INGEVOLGE DE BEMANNING.

AANLEGHAVEN.	Volledig aantal vaartuigen	Volledig personeel	Aantal vaartuigen wier bemanning de stuurman inh. grepen.												
			1 of 2 man.	3 man.	4 man.	5 man.	6 man.	7 man.	8 man.	9 man.	10 man.	van 11 tot 15 man.	van 15 tot 20 man.	van 20 tot 30 man.	
Blankenberghe	66	188	25	18	15	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Coxyde	4	8	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
De Panne	87	90	17	16	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Reyst	65	192	—	22	28	3	—	—	—	—	—	—	—	—	
Nieuipoort	82	81	16	10	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oostduinkerke	12	23	7	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oostende	346 (1)	1071	118	58	90	12	—	—	—	—	—	81	—	—	
Zeebrugge	91	402	—	12	12	4	—	—	—	—	—	—	—	—	
Totaal 1928	583	1859	195	187	154	21	2	—	1	2	—	81	—	—	
„ 1922	569	1797	193	127	181	22	2	—	2	1	—	81	—	—	
„ 1921	611	2043	238	115	172	28	—	2	1	1	—	84	—	—	
„ 1920	587	1351	227	111	158	23	1	1	1	—	—	31	—	—	
„ 1919	559	1741	229	34	142	25	1	1	—	—	11	24	—	1	

(1) Tien stoornisloopen, 9 zeilsloopen en 20 opene of halfgedekte booten zijn voorloopig afgetuigd.

TABEL VII. ONDERNEMINGEN AFHANGENDE VAN EENE HANDELSVENNOOTSCHAP.

AANLEGHAVEN	AANTAL ONDERNEMINGEN		AANTAL VAARTUIGEN	
	ZEIL	STOOM	ZEIL	STOOM
Blankenberghe	2	—	4	—
Coxyde	—	—	—	—
De Panne	—	—	—	—
Heyst	2	—	5	—
Nieuipoort	—	—	—	—
Oostduinkerke	—	—	—	—
Oostende	4	9	4	37
Zeebrugge	—	—	—	—
Totaal 1922	6	9	14	37
Totaal 1921	14	9	26	33
Totaal 1920	12	11	27	33
Totaal 1919	9	9	26	27
Totaal 1918	6	5	10	15

TABEL VIII. BELGISCHE VAARTUIGEN DIE IN 1913 IN DE WESTERSCHDELDE GEVISCHT HEBBEN,
BIJ TOEPASSING DER ARTIKELN 6-11 DER OVERENKOMST VAN 'S GRAVENHAGE.
(VERKLARING VAN 27 FEBRUARI 1893).

AANLEGPLAATSEN	AANTAL VAARTUIGEN			GEZAMEN- LIJKE TONNENMAAT	AANTAL OPVARENDEN
	OPENE	HALF GEDEKTE	GEDEKTE		
Antwerpen	—	3	—	37	9
Doel	—	1	—	10	3
Kieldrecht	—	2	—	10	3
Rupelmonde	—	—	—	—	—
Bouchaute	—	11	—	99	25
Mariekerke	—	—	—	—	—
TOTAAL 1923.	—	17	—	156	40
» 1922.	2	14	1	140	39
» 1921.	2	15	—	148	39
» 1920.	1	15	—	123	37
» 1919.	1	26	—	152	69

TABEL IX. INDELING DER VAARTUIGEN INGEVOLGE BEDRIJF EN STUWKRACHT.

BEDRIJF UITGEOEFEND IN 1912.	Zeekommissariaat van BLANKEBEEK.				Zeekommissariaat van NIEUPOORT. (1)				Zeekommissariaat van OOSTENDE.				Zeekommissariaat van ZEEBRUGGE.				TOTAAL	
	stoomsloepen		gedekte zeilsloepen		opene of halfge- dekte vaartuigen		stoomsloepen		gedekte zeilsloepen		opene of halfge- dekte vaartuigen		stoomsloepen		gedekte zeilsloepen		opene of halfge- dekte vaartuigen	
	met bulpmotor	zonder bulpmotor	met bulpmotor	zonder bulpmotor	met bulpmotor	zonder bulpmotor	met bulpmotor	zonder bulpmotor	met bulpmotor	zonder bulpmotor	met bulpmotor	zonder bulpmotor	met bulpmotor	zonder bulpmotor	met bulpmotor	zonder bulpmotor	met bulpmotor	zonder bulpmotor
Korvischerij op verse visch	2	10	20	—	—	—	8	25	33	43	23	143	—	—	—	23	57	418
Groot-haringvisscherij met drijfnetten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Klein-haringvisscherij met drijfnetten	—	—	—	—	—	—	1	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	14
Klein-haringvisscherij met stroopnet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sprotvisscherij met stroopnet	—	2	11	34	—	—	4	5	13	7	—	48	—	—	—	—	—	202
Garnaalvisscherij met de kor	—	2	11	34	—	—	1	10	46	—	7	46	—	—	—	—	57	300

(1) Enkele vaartuigen hebben zich bovendien op de seizoenvisscherij met de heuglijn toegelegd.

II. — Het visscherijpersoneel.

Het aantal visschers, gemonsterd op het oogenblik van het onderzoek, is gerezen van 1827, in 1922, tot 1859 in het verslagjaar. Er valt dus eene lichte verbetering die gelijkstaat met 1,7 t. h. aan te stippen; nochtans staat de getalsterkte der zeevisschers nog met 191 man onder die, in 1913, en met 184 man onder die, in 1921, opgenomen.

De samenstelling van het visscherijpersoneel wordt door de volgende opgaven toegelicht.

	1921	1922	1923
		Getal visschers	
Visscherij met stoom (1)	436 of 21,3 t. h.	404 of 22,1 t. h.	392 of 21 t. h.
Visscherij met ged. vaart.	1126 n 55,6 n	969 n 53,0 n	1072 n 57,6 n
zeil } op. vaart.	471 n 23,1 n	454 n 25,9 n	996 n 21,4 n
	2043	1827	1859

De manschappen der stoomvaartuigen zijn, zooals verleden jaar, licht in getal verminderd. Dit is zoowel in het aantal matrozen als in het aantal machienisten en stokers merkbaar en is gedeeltelijk aan de pogingen tot besparing van uitbatingskosten toe te wijten; misschien ook wel in zekere gevallen, aan de voorkeur die de visschersbevolking voor de zeilsloepen, dank zij gunstige omstandigheden, voor de zeevisscherij aan den dag gelegd heeft.

Deze heeft immers in 1923 hare getalsterkte met een niet onaanzienlijk totaal van 103 manschappen vermeerderd en hare maatschappelijke beteekenis ten opzichte der visscherij met stoom en der kleine kustvisscherij met 3.6 t. h. versterkt. De groep der zeil- en motorsloepvisschers overtreft steeds met 15 t. de gezamenlijke getalsterkte der beide overige groepen.

Zooals verleden jaar, is overigens de numerieke ondergeschiktheid der scheepsbevolking der stoomtreilers in verband met de omstandigheid dat een tiental stoomsloepen ongebruikt in de Oostendsche dokken gemeerd liggen; maar

(1) De bemanning van twee kleine Blankenbergsche stoomtreilers medegerekend.

spijs een varend schip meer en de aanwinst van meer tonne-
maat der geheele indienst staande vloot, is er vermindering
van personeel.

Weliswaar, zijn dit jaar ook te Oostende negen zeil-
sloepen en twintig opene vaartuigen ongebruikt gebleven;
maar in dit opzicht was de toestand merkelijk beter dan
verleden jaar, toen niet min dan twintig gedekte zeilschepen,
tot drie havens toebehoorende, in staat van onbruikbaarheid
waren. De arbeidskansen op de zeilvaartuigen zijn thans
verhoogd, uit oorzaak der meerdere benutting van het
beschikbaar tuig.

Behalve den toestand der scheepsjongens, waarvan er
straks spraak zijn zal, valt er niets bijzonders nopens de
samenstelling der scheepsbevolking en de samenstelling der
bemanningen der onderscheidene soorten van vaartuigen op
te merken.

Wat de scheepsjongens betreft, is de toestand nagenoeg
onveranderd gebleven. Op het einde van 1923, waren er op
de gedekte vaartuigen met stoom, motor of zeil, een totaal
van 100 scheepsjongens aanwezig, dit is op 1464 manschap-
pen, 6.8 p. c. tegen 6.4 p. c. verleden jaar. Er bestaat dus
eene lichte, om zoo te zeggen ontastbare verbetering. De
toestand blijft even benard als voorheen. Men kan vaststellen
dat, over het algemeen, de aankweek van scheepsjongens
uitgestorven is, behalve te Oostende en te Heyst; elders
zooals te Blankenberghe, Coxyde, De Panne, Nieuwpoort en
Zeebrugge is hun getal verbazend gering.

Zooals men in de verslagen van de zittingen der Commissie
kan waarnemen, heeft de Provincie thans in de begroting
een bijzonder krediet ingeschreven, bestemd om de premien
door de Regering voor den aankweek van visschersjongens
uitgelooft te vermeederen.

Verscheidene gemeentebesturen, namelijk die van Oostende,
Blankenberghe en Heyst hebben dit voorbeeld nagevolgd en
op hunne beurt, in hunne uitgaven voor 1924, eene som voor-
zien, dewelke hen in staat stelt tegemoetkomingen te ver-
leenen aan de jonge visschers, die zich ter plaats tot het
visschersbedrijf voorbereiden, zoodat de toepassing dezer
maatregelen zal toelaten, de stuurlieden en de scheepsjongens

die dit jaar de vereischte uitslagen voor de ambtelijke jury bekomen, eene meer doeltreffende vergoeding voor hunne opoffering te bezorgen.

Op het programma van ontwikkeling van het vakonderwijs der zeevisscherij, tezelfdertijd door de Commissie uitgewerkt, wordt in het kapitel betrekkelijk tot deze stof breedvoeriger gewezen.

Op de 332 vaartuigen in de vaart, op het oogenblik van het onderzoek, waren er 148 aangevoerd door den eigenaar; de overige 184 waren onder de leiding van een stuurman in dienst eener reederij. De stuurlieden-eigenaars zijn sedert verleden jaar met 24 in getal vermeerderd; die aanwinst wordt vastgesteld te Blankenberghe, Heyst, Zeebrugge en voornamelijk te Oostende, waar ze in een jaar met 22 stuurlieden-eigenaars toegenomen heeft. Verleden jaar reeds, was deze wijze van uitbating in Oostende overwegend; thans zijn, in de voornaamste visscherstad, bijna de twee derden der stuurlieden eigenaars van hun schip.

Deze merkwaardige strekking, die veeleer de sterkte en de eigenaardigheid der visscherij op de westkust uitmaakte is thans naar Oostende overgegaan, en kan in de verschillende soorten van vaartuigen waargenomen worden. Men merkt ze voornamelijk op, zoowel in de sloepensoorten van 8 tot 10 en in die van 10 tot 15 ton, als in die van 25 tot 40 ton, in dewelke er niet min dan 32 op 72 aangetroffen worden.

Na lange wederwaardigheden, is eindelijk de *Westvlaamsche verzekeringskas voor zeevisschersvaartuigen*, door de zorg der Commissie tot stand gebracht, een werkelijkheid geworden. De Provincie heeft ten behoeve der instelling vier annuïteiten van elk 25000 uitbetaald. De geschetste toestand is voor de Maatschappij eene bron van gepaste en heilsame werkzaamheid die, in ruime maat, kan bijdragen tot de ontwikkeling van den kleinen eigendom in de zeevisscherij, en tot de maatschappelijke verhefing van den visschersstand, doel met hetwelk zij overig ons tot stand gebracht werd. Mogen de daadzaken aan de verwachting beantwoorden!

TABEL XL.

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

AANLEGHAVEN.	STUURLIJDEN.		Maats.	Matrozen	Jongens min dan 18 jaar	Machien personeel	Totaal
	Eige- naars	niet elgennaars					
Blankenb. } stoom	—	2	—	8	—	2	12
} zeil	6	24	—	72	4	—	106
Coxvde . . .	1	—	—	2	—	—	3
De Panne . . .	11	4	—	34	1	—	50
Hevst . . .	21	32	—	111	20	—	184
Nieuport. . .	1	12	—	29	1	—	43
Oostduinkerke . . .	3	1	—	8	—	—	12
Onstende } stoom	—	32	32	158	31	127	380
} zeil.	98	59	—	389	39	—	584
Zeebrugge . . .	7	18	—	60	5	—	90
Totaal 1923. . .	148	184	32	871	100	129	1464
" 1922. . .	124	178	33	814	89	135	1373
" 1921. . .	129	215	35	879	167	147	1572
" 1920. . .	120	190	33	827	143	131	1444
" 1919. . .	117	149	24	698	127	96	1211

INDEELING VAN HET PERSONEEL DER STOOMSLOEPEN TE OOSTENDE

JAAR	GETAL OPVARENDEN DER																				
	Aantal ondernemingen Aantal vaartuigen		Volledig personeel	min dan 40 ton					van 40 tot 50 ton					van 50 tot 60 ton							
				schippers					schippers					schippers							
				eigenaars	niet-eigenaars	maat's	machienpersoneel	matrozen	jongens min dan 18 jaar	eigenaars	niet-eigenaars	maat's	machienpersoneel	matrozen	jongens min dan 18 jaar	eigenaars	niet-eigenaars	maat's	machienpersoneel	matrozen	jongens min dan 18 jaar
1913	7 20	321	—	—	—	—	—	—	2	2	8 12	4	—	—	3	3	8 13	8	—	—	
1919	9 25	317	1	—	1	2	3	—	—	2	2	8 12	2	—	—	4	4	16 24	4	—	—
1920	11 33	404	—	—	—	—	—	—	—	7	7	28 42	7	—	—	4	4	16 24	4	—	—
1921	12 30	422	—	—	—	—	—	—	—	5	5	20 25	5	—	—	4	4	16 20	4	—	—
1922	13 42	391	—	—	—	—	—	—	—	4	4	16 20	4	—	—	3	3	12 15	3	—	—
1923 (1)	12 43	380	—	—	—	—	—	—	—	2	2	8 10	2	—	—	3	3	12 15	3	—	—

(1) Waaronder tien vaartuigen voorloopig uit de vaart. Eene stoomsloop heeft alleen Het personeel van twee Blankenbergse stoomsloepen bedraagt 12 man.

INGEVOLGE DE NETTOTONMAAT DER VAARTUIGEN.

VAARTUIGEN METENDE.

van 60 tot 70 ton					van 70 tot 80 ton					van 80 tot 90 ton					van 90 tot 100 ton en meer				
schippers					schippers					schippers					schippers				
eigenaars	niet-eigenaars	maat	machinisten	matrozen	eigenaars	niet-eigenaars	maat	machinisten	matrozen	eigenaars	niet-eigenaars	maat	machinisten	matrozen	eigenaars	niet-eigenaars	maat	machinisten	matrozen
jagten min den 18 jaar	jagten min den 18 jaar	jagten min den 18 jaar	jagten min den 18 jaar	jagten min den 18 jaar	jagten min den 18 jaar	jagten min den 18 jaar	jagten min den 18 jaar	jagten min den 18 jaar	jagten min den 18 jaar	jagten min den 18 jaar	jagten min den 18 jaar	jagten min den 18 jaar	jagten min den 18 jaar	jagten min den 18 jaar	jagten min den 18 jaar	jagten min den 18 jaar	jagten min den 18 jaar	jagten min den 18 jaar	jagten min den 18 jaar
—	6	6.20	26	7	—	0	6.20	35	4	—	5	5.16	22	7	—	0	0.19	27	0
—	9	9.36	54	9	—	0	2.8	13	7	—	3	3.12	18	3	—	4	4.10	24	4
—	10	10.40	60	10	—	2	2.8	12	2	—	0	0.12	18	0	—	5	5.23	25	4
+	4	14.56	69	13	—	4	4.16	39	4	—	0	0.13	16	2	—	5	5.25	26	5
—	12	12.48	60	11	—	0	6.24	30	0	—	4	4.15	15	2	—	4	4.10	20	4
—	10	10.40	60	10	—	7	7.28	35	7	—	0	0.10	20	4	—	5	5.20	25	5

gediend voor het vervoer van haring. Eene stoomvischsloop bedrijft de visscherij in Congo

III. — De opbrengst der zeevisserij.

De waarde der volledige opbrengst der Belgische zeevisserij bedroeg, in 1923, zooals zij door den verkoop in de kustmijnen vastgesteld werd, 29.125.269,20 fr., tegen 21.778.736,90 fr. in het voorgaande jaar. Bijgevolg is 1923 een recordjaar. De vermeerdering bedraagt 33 t. h. In dit bedrag is de opbrengst der Heyst-Zeebrugsche vaartuigen slechts begrepen voor de geringe som van 132.044,80 fr.; de volledige opbrengst mag nochtans daaromtrent op 2 mil-lioen geschat worden, zoodat de gansche opbrengst van den verkoop op 31 mil-lioen uitkomt. Voegen wij er dadelijk bij dat deze opgave niet volledig is, daar een aantal stoom-treilers, in het eerste halfjaar van 1923, min of meer regel-matig de Engelsche havens aange-loopen hebben, om er hunne vangsten te verkoopen en voordeeliger te bunkeren.

De voorloopige vischmijn voor de schuulhaven van Zee-brugge aangelegd en die dit jaar zal geopend worden, bestaat uit een gebouw met drie afdeelingen. De verkoop-plaats beslaat eene oppervlakte van 10,50 m. op 4,00 m. Eene galerij van 17,50 m. lengte en 1,60 m. breedte geeft toegang tot twee pakhuizen van 7 m. op 3,50 m. De taks-verordeningen en reglementen van inwendige orde van het gesticht zijn nog niet bepaald vastgesteld.

Het meerderbedrag der opbrengst valt ten bate der zeilschepen, meer nog dan ten voordeele der stoomsloepen. De eersten immers zagen hunne besomming klimmen van 8.337.282 fr. tot 11.683.607 fr., dit is met 37 t. h. De vangsten der stoomtreilers daarentegen stegen van 13.441.454 frank tot 17.441.661 fr., of 31 t. h. In deze uitslagen, alhoewel slechts van betrekkelijke beteekenis, uit hoofde van den verkoop door de stoomtreilers in het buitenland gedaan, treffen wij een uitslag aan van de uitbreiding door de zeil- en motorvloot genomen.

Dat niettemin de visscherij met stoomschepen haar aandeel in den gunstigen toestand heeft, spruit uit de berekening der opbrengst per scheepston, dewelke van 4572 tot 5547 fr. geste-gen is. Kon men rekening houden met de juiste scheepsruimte, nagenoeg 700 ton, die voor gansch het jaar buiten aanmer-

king valt, en anderzijds met den verkoop in het buitenland dan kwam men wellicht tot een uitslag, die ver dezen der voorgaande jaren zou overtreffen.

In de aangegeven bedragen, is de verkoopsom begrepen van den verschen haring, in de eerste wintermaanden door de Oostendsche stoomtreilers met een bijzonder treilnet gevangen en in de mijn verkocht. Deze visscherij is eerst sedert den oorlog op groote schaal ontstaan.

In het verslagjaar beliep de vangst 2.084.555 kil. en haar verkoop te Oostende 3.354.168 fr. Deze opbrengst is schaarsch, ten minste wat de vangst betreft, en was oorzaak dat de uitkomsten van het jaar over het algemeen niet gunstig genoeg beoordeeld worden. Vergelijkt men ze met die der voorgaande jaren, dan merkt men dadelijk op dat de vangsten inderdaad aanzienlijker waren.

In 1921, bedroegen zij 3.490.355 kil. maar de verkoop slechts 978.304,90 fr. In 1922, viel de vangst op 2.224.580 kil. maar de waarde klom tot 2.635.522,50 fr. In 1923, is de waarde buiten verhouding met de opbrengst gestegen. Men mag uit dezen zakengang afleiden dat de haring, door de Belgische treilers aangevoerd, allengskens meer op onze markt gewaardeerd en door onze nijverheidsgestichten verwerkt wordt. Hopen wij dat langs dezen weg, eene vermindering van den invoer van buitenlandschen haring kunne betracht worden.

De drijfnetharing (12.000 kil.) door eenige bootvisschers te Nieuwpoort geleverd, is van geringe beteekenis, maar werd even duur verkocht als de andere, en als de versehe drijfnetharing (120.395 kil.) door vreemde visschers te Oostende te koop gesteld.

Deze ongehoorde duurte is overigens een verschijnsel dat gansch het jaar door den vischhandel beheerscht heeft en dat, in weerwil van somtijds schrale vangsten en ontzaglijke uitbatingskosten, de reederijen in stand gehouden heeft. Als men de opbrengst in kilogrammen der zeil- en motorsloepen (2.646.170 kil.) in verhouding brengt met de verkoopsom, dan bekomt men een middenprijs per kilogram van 3.50 fr., alle soorten dooreen genomen.

De visch door stoomtreilers geleverd (7.510.360 kil.) bracht 17.441.661,50 fr. of 2.30 per kilogram op. De minderwaardigheid dezer opbrengst, waarin overigens, zooals wij reeds aangestipt hebben, de haring eene aanzienlijke rol speelt, wordt aldus voor de eerste maal door de Oostendsche statistiek in het licht gesteld. Jammer genoeg, werd deze statistiek niet doorgevoerd zooals zij ontworpen werd en zooals wij ze verleden jaar niteengezet hebben. De vischsoorten worden er immers niet afzonderlijk in oogenschouw genomen, zoodat dienaangaande voort alle inlichtingen ontbreken.

De hooge vischprijzen, wier overwegende invloed op de uitslagen van het besproken jaar in aanmerking kwam, zijn voorzeker in verband met de aanzienlijke daling die de goudwaarde van de Belgische munt in 1923 ondergaan heeft; maar deze invloed was niet uitsluitend; mindere vangst, zooals wij het voor den haring reeds deden uitschijnen, en mindere invoer van het buitenland, zooals wij het straks zullen voor oogen leggen, waren medeoorzaken van de spanning die op de Belgische vischmarkten het jaar door geheerscht heeft.

Eene visscherij die voorheen weinig economische beteekenis verworven had, namelijk de kustvischerij op sprot, heeft in 1923 schielijk eene buitengewone gewichtigheid verworven. Dit was te danken, niet alleen aan den ongewonen overvloed der visch, nabij de kust in de wintermaanden van 1922-23, maar vooral aan eene handelsgebeurtenis die voor den verkoop onverwachte gevolgen had.

Reeds in het begin van het winterseizoen, werd echter de sprot niet meer, zooals in de eerste naoorlogsjaren, aan spotprijzen afgenomen om als meststof in het landbouwhedrijf te dienen. Van toen af schommelden de prijzen van 30 tot 275 de 100 kil. voor rekening der vischconservenfabrieken, der rookerijen van Brugge, Oostende, Antwerpen, enz., en der talrijke landelijke ondernemingen langs de kust.

Zooals men weet, wordt deze visscherij jaarlijks bedreven met het stroopnet, door talrijke opene en halfgedekte vaartuigen, met twee tot drie visschers bemand. Dit jaar namen 262 vaartuigen van Blankenberghe, Nieuwpoort en Oostende er deel aan. Op het einde van het seizoen, werd de vangst, dewelke buiten de mijn omgezet wordt — op 13.800.000 kilos

geschat en de verkoopsom op ongeveer 5 millioen frank. Soms bracht eene vangst, door een paar visschers in eenige uren gedaan, van 5 tot 7 duizend frank op. Dit gebeurde naar aanleiding van de geregelde aankomst te Oostende van stoomschepen, bevracht voor rekening der Noorsche conservenfabrieken, die naar gelang van de aanvoeren verschillende maar steeds winstgevende prijzen betaalden. De kustvisschers hebben aldus een buitengewoon gunstig tijdperk beleefd dat hun milde vergoeding verschaft heeft.

Dit voorval was natuurlijk niet ten gunste van de inlandsche conservenfabrieken, die zich voornamelijk op den inleg van sprot toeleggen, maar bewijst niettemin welke belangstelling er voor de volksvoeding, de ontwikkelingsmogelijkheden der plaatselijke nijverheid en den uitvoer naar het buitenland, voornamelijk naar onze kolonie, aan dezen nijverheidstak te hechten is.

TABEL XIII.

DE VOORTBRENGST DER STOOMVISSCHERIJ TE OOSTENDE (1908-1923). (*)

JAAR	Aantal stoomsloepen op 31 December	Volledige nettotonmaat	Gezamenlijke voortbrengst	Gemiddelde nettotonmaat	Voortbrengst per ton
			fr.		fr.
1908	26	1977	2.661.119,40	76	1347,00
1909	24	1827	2.639.516,30	76	1390,00
1910	26	1992	2.582.868,10	76	1483,00
1911	26	2008	2.954.267,80	77	1471,00
1912	26	2039	3.230.049,00	78	1584,00
1913	29	2256	3.555.147,90	77	1576,80
1919	24	1711	4.027.723,40	71	2348,17
1920	33	2319	13.685.783,80	70	5901,50
1921	39	2736	14.206.556,40	70	5192,50
1922	42	2940	13.441.451,90	70	4572,00
1923	43 (**)	3126	17.441.661,50	71	5547,00

(*) Twee kleine Blaikenbergsche stoomtrekkers brachten 841 919,80 fr. op.

(**) Tien sloepen waren uit de vaart. Eene behoorde de visschersij in Belgisch Congo.

TABEL XIV.

DE VOORBRENGST DER BELGISCHE ZEIL- EN MOTORSLOEPEN INGEVOLGE DEN VERKOOP IN DE
MIJNEN VAN OOSTENDE, BLANKENBERGHE EN NIEUPOORT (1908-1923).

JAAR	OOSTENDE	BLANKENBERGHE	NIEUPOORT	TOTAAL
	fr.	fr.	fr.	fr.
1908	1,876,243.02	252,155.20	—	2,288,204.12
1909	1,908,759.97	275,289.60	159,805.60	2,392,548.37
1910	1,773,957.06	335,162.85	208,498.80	2,302,119.71
1911	1,735,142.49	295,431.90	192,999.80	2,257,298.79
1912	1,531,597.00	352,539.00	246,099.30	2,130,226.00
1913	1,494,085.48	456,110.45	251,741.80	2,201,937.73
1919	6,906,696.65	1,475,773.60	—	8,382,470.25
1920	9,478,681.60	2,028,854.65	—	11,507,536.25
1921	7,750,880.30	1,554,000.40	—	9,304,880.70
1922	6,682,741.40	1,654,540.60	—	8,337,282.00
1923	9,426,744.70	2,027,251.00	229,612.00	11,683,607.70

TABEL XV.

VERKOOP IN DE VISCHMIJN VAN

MAANDEN	BELGISCHE VAARTUIGEN		Engelsche vaartuigen	Fransche vaartuigen	Deensche vaartuigen
	ZEILSLOEPEN	STOOMSLOEPEN			
Januari	884706,40	1320426,30	13965,50	39150,—	—.—
Februari	689668,20	1269703,30	15682,50	22738,—	—.—
Maart	593211,10	1710267,20	42908,50	23128,50	—.—
April	453352,—	1236370,80	3035,—	12808,—	—.—
Mei	667758,30	848971,90	5307,—	53583,20	4355.—
Juni	703301,50	780342,30	9363,—	31509,—	1270 —
Juli	727486,—	1060667,10	5732,30	10730,—	—,—
Augustus	1250334,90	1767228,30	11703,50	42698,—	—.—
September	1017820,—	2186720,20	3130,—	63420,—	73.—
October	977907,80	1993891,60	8220,50	15833,—	—.—
November	636409,—	1528720,90	85566,50	16700,—	—.—
December	824789,50	1738351,60	84835,50	30886,—	1745.—
Totaal 1923	9426744,70	17441661,50	289449,80	363183,70	7443,—
1922	6682741,40	13441454,90	457122,10	209354,30	—,—
1921	7750881,30	14206566,40	447352,90	262141,10	—.—
1920	9478681,60	13685783,80	130847,30	140771,70	—

OOSTENDE GEDURENDE 1923 (in franken).

Holland- sche vaartuigen	Zweedsche vaartuigen	Noor- weegsche vaartuigen	TOTALEN	AANTAL REIZEN			
				Belgische	Engelsche	Fransche	Hol- landsche
8601,10	—,—	—,—	2266849,30	428	1	12	—
2645,—	—,—	—,—	2000437,—	376	—	11	—
46820,20	—,—	—,—	2416335,50	437	1	7	5
8363,—	—,—	—,—	1713948,80	305	—	12	3
8585,—	—,—	—,—	1588560,40	356	1	10	3
24951,50	—,—	—,—	1550737,30	382	—	7	3
28980,—	—,—	—,—	18335954,0	385	3	9	4
24290,50	—,—	—,—	3096255,20	308	—	7	3
16730,30	—,—	—,—	3287893,50	354	—	8	3
42718,20	3900,—	—,—	3042471,10	467	—	6	4
17879,—	—,—	853,—	2286128,40	354	4	4	2
8623,—	—,—	—,—	2689230,60	413	5	6	2
239206,80	3900,—	853,—	27772442 50	4565	15	99	32
270985,—	—,—	—,—	21219600,—	4785	61	88	—
116023,40	—,—	—,—	22855005,—	6093	74	104	—
155635,90	—,—	—,—	23666855,30	—	9	126	—

TABEL XVI.

AANVOER IN DE VISCHMIJN VAN OOSTENDE

MAANDEN	BELGISCHE VAARTUIGEN		Engelsche	Fransche
	ZWILSLOEPEN	STOOMSLOEPEN		
Januari	331.980	554.540	9.850	25.130
Februari	204.670	375.890	5.650	6.950
Maart	299.700	600.390	34.175	10.950
April	137.770	636.310	1.350	4.350
Mei	172.970	279.060	2.940	22.620
Juni	207.080	302.460	3.340	18.100
Juli	152.180	470.950	3.900	3.150
Oogst.	203.620	899.960	3.725	7.550
September	199.950	1.163.240	460	21.920
Oktober	271.220	978.630	2.780	3.400
November	207.300	618.280	68.050	6.500
December	257.350	630.650	55.080	10.320
	2.646.170	7.510.360	191.300	140.940

GEDURENDE 1923 (gewicht in kilogr.)

Deensche	Hollandsche	Zweedsche	Noor- weegsche	TOTALEN
—	4.995	—	—	926.495
—	1.400	—	—	594.560
—	31.250	—	—	976.465
—	3.350	—	—	783.130
2.050	3.550	—	—	483.195
600	11.750	—	—	543.330
—	12.650	—	—	642.830
—	8.650	—	—	1.123.505
20	11.650	—	—	1.397.240
—	22.050	900	—	1.278.980
—	6.160	—	100	906.390
700	3.650	—	—	957.750
3.370	121.105	900	100	10.614.250

TABEL XVII.

DE VOORTBRENGST DER BELGISCHE VISSCHERSVLOOT INGEVOLGE DEN VERKOOP
IN DE KUSTMIJNEN (1908-1923)

JAAR	STOOMSLOEPEN	ZEIL- EN MOTOR- SLOEPEN	TOTAAL
fr.	fr.	fr.	fr.
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	3,565,147.90	2,201,937.73	5,767,085.63
1919	4,027,723.40	8,382,470.25	12,410,193.65
1920	13,685,783.80	11,507,536.25	25,193,322.05
1921	14,399,645.95	9,305,780.40	23,705,426.35
1922	13,441,454.90	8,337,282.00	21,778,736.90
1923	17,441,661.50	11,683,607.70	29,125,269.20

TABEL XVIII.

DE VOORTBRENGST DER BELGISCHE ZEIL- EN MOTORSLOEPEN PER AANLEGHAVEN, INGEVOLGE
DEN VERKOOP IN DE KUSTMIJNEN IN 1923.

	Oostende.	Blankenbeighe.	Nieuipoort	Totaal 1923.	Totaal 1922.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Blankenbeighe . .	92,658.00	1,924,885.90		2,017,543.90	1,595,136.40
Coxyde	3,841.00	—		3,841.00	26,403.00
De Panne	433,933.00	377.30		434,310.30	604,883.20
Heyst	99,509.50	32,535.30		132,044.80	16,389.90
Nieuipoort	252,983.50	1,065.15	229,612.00	484,560.65	560,343.80
Oostdeinkerke . .	13,493.00	20.15		13,515.15	3,913.00
Oostende	8,405,112.70	2,910.70		8,408,023.40	5,418,957.45
Zeebrugge	125,214.00	64,556.50		189,770.50	109,265.25
Totaal	9,426,744.70	2,027,251.00	229,612.00	11,683,607.70	8,337,282.00

TABEL XIX.

DE VERKOOP VAN VERSCHE HARING IN DE BELGISCHE KUSTMIJNEN IN 1923.
BELGISCHE VANGST. BUITENLANDSCHE VANGST.

AANLEGHAVEN DES SLOEPEN	Kornet		Drijfnet of stroopnet		Kornet		Drijfnet of stroopnet	
	Kilog.	Op- brengst fr.	Kilog.	Op- brengst fr.	Kilog.	Op- brengst fr.	Kilog.	Op- brengst fr.
Nieuwpoort			12.000	19.116				
Oostende	2.084.555	3.354.168					120.395	146.507
TOTAAL	2.084.555	3.354.168	12.000	19.116			120.395	146.507

IV. — De handel in zeevisch.

Zooals altijd, wijst de *Tabel van den handel van België met het buitenland*, voor 1922, op een aanzienlijk tekort van onzen speciaalhandel in eet- en drinkwaren. Dit jaar werd er, in de Belgisch-Luxemburgsche tolonie, voor 1.849.519.000 fr. dergelijke waren, voor het rechtstreeks verbruik, ingevoerd, terwijl er slechts voor 355.796.000 fr. werd uitgevoerd. Het tekort der opbrengst op eigen bodem bedraagt dus ruim 1 1/2 milliard en het is van belang alle middelen, ook de zeevisserij, in te spannen om het te verminderen.

In 1922, is de invoer van uitheemsche vischwaren, in vergelijking met het voorgaande jaar, merkkelijk gedaald. De algemeene invoer immers verviel van 76.484.559 k. op 81.343.000 fr. geschat, op 55.085.366 kil. slechts 53.364.285 fr. waard. In deze som is de Hollandsche invoer alleen voor 19.266.958 fr. begrepen, de Engelsche voor 9.945.320 fr. Daar echter de voornaamste soorten, zooals haring, verse visch en schelpdieren, van inkomrechten ontslagen zijn, mogen wij aannemen dat de aangestipte bedragen tamelijk beneden de handelswaarde staan.

Wij hebben niettemin, in 1922, op de Belgische binnenmarkten, namelijk te Brussel, Antwerpen, Gent en Mechelen den voorsprong vastgesteld dien de buitenlandsche invoer, voornamelijk de Hollandsche, ten nadeele van onze eigen zendingen gedaan had. Uit hetgeen voorafgaat, kan men afleiden dat in 1922 de Hollandsche verzenders zich meer dan ooit op den consignatiehandel in België toegelegd hadden. Zij waren daartoe gedwongen daar eene crisis van overvoortbrengst, die de geregelde aanvoeren van Duitsche stoomtreilers in Holland teweeggebracht hadden, en die voor de bedrijvigheid onzer eigene reederijen onrechtstreeksche, maar uiterst nadeelige gevolgen moesten teweeg brengen.

Verleden jaar, waren de binnenmarkten min druk door de buitenlandsche verzenders opgezocht. De invoeren waren minder, maar daarom was de aanvoer van de Belgische kust niet meerder. Het aantal colli vreemde visch te Brussel gemijnd viel van 93.716, in 1922, op 77.594, in dewelke het aandeel van Holland 66.387 colli beliep. De verzendingen

van Oostende, Blankenberghe en Heyst vielen, van hunnen kant, van 13.994 op 9982 colli.

Te Antwerpen werd er verleden jaar min visch verkocht dan in 1922. Het gemeentebestuur geeft aan, dat dit grootendeels te wijten is aan het feit dat afzenders van Oostende, zoowel als van het buitenland, de tusschenkomst van de vischmijn schijnen te willen ontwijken en hunne waar rechtstreeks op de markt afzetten. Wat er ook van zij, de verkoop in de mijn van Antwerpen, in weerwil van de prijsstijging, daalde van 5.392.610,90 fr. op 4.619.119,50 fr. In deze laatste som, is de Oostendsche visscherij slechts voor 49.563,50 fr. tegen 97.625 fr. in 1922 begrepen. Het aandeel van Holland daarentegen was 3.164.647 fr. en dit van Engeland 429.828 fr. Andere vreemde visscherijen brachten het overschot van 812.028 fr. bij.

Te Gent, verschaften 19.207 colli visch de som van 1.160.111,41 fr., daarvan waren 10.475 colli, die 793.335 fr. opgebracht hebben, van buitenlandsche herkomst, namelijk 9139 colli visch van Ymuiden, 1009 colli van Geestemunde door Hollandsche verzenders ter markt gebracht, en 327 colli Fransche verse haring.

Zooals te Antwerpen, is de verkoop te Gent, die in 1922 niet min dan 24149 colli bedroeg, aanzienlijk achteruitgegaan, wat de hoeveelheid betreft, en in eene zekere maat ook wat de opbrengst aangaat. Deze laatste heeft niettemin het tekort aan tekoopstellingen ruimschoots goedgeemaakt.

Hetzelfde is waar te Mechelen, waar wij slechts 6644 colli aantreffen, waaronder 5122 Hollandsche tegen 8235, met 5822 Hollandsche, in het voorgaande jaar. Deze laatste brachten toen 650.312,00 fr.; de eersten thans 663.158,20 fr.

Te Lier, St Nikolaas, Lokeren en Dendermonde ging de verkoop tastbaar achteruit in besomming en nog meer in beschikbare waar. Over het algemeen, wordt de achteruitgang toegeschreven aan de overgrote prijzen en de ermede gepaard gaande inkrimping van het verbruik.

Te Luik, waar de stedelijke verkoop niet ingericht is, bedroegen de vischtoevoeren in zes private verkoophallen 518.000 kilos, (waarin 130.100 kilos uit Holland voorkomen) tegen 555.268 kilos in het voorgaande jaar.

Na herhaalde en vruchteloze pogingen, op dewelke wij voorheen gewezen hebben, om de plaatselijke vischmijn herop te beuren, heeft het gemeentebestuur van Bergen dit gesticht afgeschafft. De mijnen van Brugge, Kortrijk, Rousse-lare, Yper en Doornijk bestaan feitelijk ook sedert jaren niet meer.

Deze weinig aanmoedigende uiteenzetting geeft een denk-beeld van den eigenaardigen toestand van den inheemschen groothandel, die om zoo te zeggen geheel en al voor den rechtstreekschen afzet aan kleinhandelaars en verbruikers ingericht is.

Dat door deze inrichting het nijverheidsbelang niet altijd niterst wel gediend is, blijkt uit de volgende uitlatingen van het gemeentebestuur van Kortrijk. »

« Daar de vischverkoopers ten huize verkoopen aan gekende en regelmatige klanten, over het algemeen begoede burgers, brengen zij maar ten huize hetgeen men mag noemen geklasseerde visch, zooals terbut, tongen, schelvisch, kabiliau, griet, zonnevisch, pieterman, enz.

» De tweede soort van visch, zooals pladijs, haring, sprout, enz, die de mindere bevolking zou kunnen dienen, wordt hier bijna niet meer toegebracht.

» Aangezien de visch ten huize wordt verkocht, wordt er niet meer rondgeleurd in de volkswijken, en de mindere bevolking heeft geene gelegenheid, zich ten minste eenmaal in de week, een goedkoop en gezond vischmaal te verschaffen.

» Kortrijk, met zijn kring van volkrijke omliggende gemeenten, is uiterst wel gelegen voor het welgelukken eener wel ingerichte vischmijn. Het stadsbestuur is genegen krach-tig aan de herinrichting der vischmijn mede te helpen. »

Wat er ook van zij, de handelsontwikkeling is een hoofdvereischte, voor den bloei onzer visscherijnijverheid en de *conditio sine qua non* van de doeltreffendheid der verbeteringswerken der haveninrichtingen, die thans te Oostende in vollen gang zijn en vermoedelijk te Zeebrugge eerlang ook zullen kunnen aangevangen worden.

In dit opzicht blijft er oneindig veel te doen over. Als men immers den toestand van den privaathandel in visch in de voornaamste steden van België in oogenschouw neemt,

stelt men vast dat deze handel eerst en vooral ontstaat en voorspoedig is in de steden waar hij door eene bloeiende vischmijn onderhouden wordt.

Aldus bezit de Antwerpsche agglomeratie niet min dan 131 gekende firma's voor handel in visch. Brussel telt er 145 en Gent 97, al te zamen veel meer dan er in het overige van het land aangetroffen worden.

De Provincie Henegouwen immers, met hare groote bevolking, heeft slechts 51 dergelijke firma's, de provincie Luik 33; de provincie Limburg, wier nijverheidsontwikkeling met den dag toeneemt 28; de provincie Luxemburg 12 en de provincie Namen insgelijks 12 (1).

Dit is het afzetgebied dat door onze vischhandelaars voor het oogenblik te bewerken valt en dat, met wat krachtinspanning en beleid, aanzienlijk kan ontwikkeld worden, zonder op eene overweldigende uitheemsche mededinging te botsen.

De statistiek van het spoorvervoer van visch van de kust uit, die altijd even veel belangstelling verdient, bevestigt ten volle de voorgaande beschouwing, wat de schaarschheid der beschikbare koopwaar en de daaruitvoortspruitende duurte, alsook de sinds jaren aanslepende crisis van den handel met het buitenland aangaat. In 1923, bedroegen de spoorwegverzendingen naar het buitenland 14223,5 ton, tegen 18277,4 ton in het voorgaande jaar.

Wat het vervoer naar het buitenland aangaat was het verlies nog grooter; het verviel immers van 3425 op 2023 T. Slechts de handel met Zwitserland en het groot-hertogdom Luxemburg toonen eenige verbetering. De uitvoer naar Frankrijk is van 3155 ton op 1145 T. gevallen. Het algemeen Fransche toltarief, dat voor de versehe visch een inkomrecht van 40 fr. per 100 kilos voorziet, staat onzen uitvoer in den weg.

Wat het spoorvervoer betreft, vallen nog de volgende merkwaardigheden aan te stippen.

In het voorgaande verslag, hebben wij aangestipt dat, sedert den 1 Maart 1922, het ijs gaande per wagenladingen visch

(1) RENÉ MOREUX, *Annuaire de la Marée* p. 283 et suiv.

kosteloos vervoerd werd, tot beloop van 20 t. h. van het gezamenlijk gewicht der zending. Sedert den 1 Januari 1923, wordt dezelfde maatregel toegepast op het ijs en de bakken gaande bij stukgoedzendingen, tegen welk tarief ook vervoerd.

Voor het overige komen de voordeelen van het stukgoed-tarief, sedert den 15 Augustus 1922 op de verzendingen tegen tarief II toegepast, duidelijk uit tabel XXVI te voorschijn. Het gebruik van dit tarief heeft in dezelfde maat toegenomen als dit van tarief III afgenomen heeft. Daar anderzijds de verzendingen, behalve dit jaar ongelukkiglijk herhaalde vertragingen, daags van de aanneming gansch België door kunnen besteld worden, zijn alle voorwaarden vervuld om de kleinhandelaars en de verbruikers van uit de kust zooveel mogelijk te voorzien.

TABEL XX.

DE VISCHVERKOOP IN DE VOORNAAMSTE

JAAR	Antwerpen	Bergen	Brugge	Brussel	Dendermonde	Gent	Leuven
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1910	1,858.061 00	83.695.00	157.900	2,181.054.00	43.820.00	661.282.00	221.708.00
1911	1,937.883.00	90.777.75	50.700	2,222.530.00	50.252.00	701.337.00	219.096 00
1912	2,124.757.00	90.781.00	695.00	2,435.866.00	51.749.00	75.1737.00	231.811.00
1913	2,154.443 00	81.168.00	41.200	2,333.869.00	54.709.00	778.562 00	238 908.00
1919	4,887.710.80	18.552.00	2.710	6,717.113.75	63.037.00	1,016.359.00	386.515.80
1920	4,700 332 20	—	—	7,559.445 25	87.247.48	725.182.50	684.037 40
1921	4,923.918.80	—	—	7,607.345.50	109 402 99	1,017 326.75	694,053.94
1922	5,392.610.90	60.762 00	—	9 606 540.70	90.904.56	1,193.421.50	650.933.15
1923	4,619 119.50	9 421 50	—	9,985.590.25	76.052 80	1.160.111 41	635.263.60

GEMEENTEMIJNEN VAN BELGIE (1910-1923).

Lier	Lokeven	Mechelen	S. Nikolaas	Yper	Doornijk	Totaal
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
28.609.00	29.015.00	105.299.00	21.573.00	17.037.00	41.714.00	—
31.089.00	26.412.00	222.696.00	28.942.00	17.290.00	47.075.00	—
33.581.00	28.090.00	235.860.00	2.882.00	19.669.00	46.153.00	—
29.398.00	30.678.00	250.905.00	18.318.00	16.518.00	42.162.00	6,028.160.00
24.843.40	36.247.00	398.330.60	39.086.30	—	253.00	13,563.084.25
53.941.90	29.000.00	592.964.00	33.666.20	—	232.50	14,446.049.44
73.131.75	25.025.60	596.285.40	33.678.50	—	—	15,190.917.83
50.003.12	23.812.20	650.312.60	29.173.00	—	—	16,748.482.83
35.042.60	11.648.30	663.158.20	21.407.50	—	—	17.216.764.86

TABEL XXI.

DE VERZENDING VAN VISCH NAAR DE
(Pakken, manden)

PLAATS VAN VERZENDING	1909	1910	1911
Oostende	33.277	33.736	34.441
Blankenberghe	2.657	1.576	1.223
Heyst			
Nederland	55.182	66.847	70.965
Engeland	7.752	7.658	7.209
Duitschland	9.105	7.507	6.745
Frankrijk	3.870	4.100	4.003
Noorwegen	551	626	855
Canada	135	99	11
Luxemburg	226	64	50
Spanje	—	—	—
Binnenland	—	—	—
Denemarken	—	—	—
Opbrengst van den verkoop aller verzendingen. fr.	2.013.219	2.181.054	2.222.530

VISCHMIJN TE BRUSSEL (1909-1923).

en tonnen).

1912	1913	1919	1920	1921	1922	1923
26.836	21.194	25.429	33.176	19.436	13.838	9.861
1.380	789	63	166 3	138	156	121
81.480	79.464	72.764	51.768	68.340	71.567	66.387
6.912	4.824	391	1.227	488	507	632
6.383	9.826	—	128	12.443	17.626	6.907
4.569	2.675	726	1.467	2.237	1.213	1.816
860	1.101	1.097	735	1.350	2.120	1.589
37	21	22	2	—	—	—
26	89	—	13	—	—	—
—	—	2	—	—	—	—
—	—	—	532	—	140	50
—	—	—	—	—	683	1.183
2.438.166	2.343.389	6.717.113.75	7.559.445.25	7.617.345.00	8.606.549.70	9.985.539.25

TABEL XXII.

OPGAVE DER VOORNAAMSTE VISCHSOORTEN

SOORTEN	1912		1913		1919	
	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst
Oesters (tonnen)	89	fr. 701	182	fr. 1.075.25	210	fr. 5.502.50
Kreeften en stekelkrab- ben.	1.574 (88.730 stuk)	197.484	1.337 (69.809 stuk)	161.696.75	423 (19.131 stuk)	105.965.25
Zalm	429 2.460	39.341	551 2.692	59.942.25	105 (730 stuk)	51.760
Tongen	15.333	222.227	14.057	182.680.75	10.208	487.615.50
Grieten	1.174	34.230	1.887	53.540.25	1.101	112.079.75
Kabeljauw	12.619 (185.128 stuk)	393.640	13.700 (175.585 stuk)	429.155.75	9.159 (99.535 stuk)	951.769.25
Terbut	662 3.731	46.347	438 (2.735 s. stuk)	32.261.25	1.501 (12.274 stuk)	246.870
Steur	162 (871 stuk)	24.165	184 (1387 s. stuk)	26.596.00	69 (330 stuk)	22.672
Heilbut	785 (7.288 stuk)	197.172	704 (5.476 stuk)	121.923.50	181 (945 stuk)	95.729.75
Pladijs	15.304	171.504	13.868	159.235.25	15.363	1.118.859
Roggen en vloten	27.640	499.032	27.608	491.720.00	12.243	887.152
Schelvisch	13.463	238.498	9.601	196.704.50	20.790	1.242.854.50
Makercel	3.127	40.797	2.073	33.128.75	715	57.626
Riviervisch	72	1.058	72	1.292.75	975	45.986
Andere soorten	36.004	388.860	38.761	382.441.00	31.206	1.344.672.25

VERKOCHT IN DE VISCHMIJN TE BRUSSEL (1912-1923).

1920		1921		1922		1923	
Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst	Getal manden, kisten en tonnen	Opbrengst
89	fr. 2988. —	43	fr. 1.02	8	fr. 27.25	8	fr. 166.50
946		767		831		378	
(33.920	278.584.50	(36.976	221.522.50	(51.968	231.754.25	(20.144	128.464. —
stuk)		stuk)		stuk)		stuk)	
127		265		601		263	
(464	48.290. —	(1.421	105.975. —	(3.565	226.944.25	(1.464	186.665. —
stuk)		stuk)		stuk)		stuk)	
8.190	694.584.50	5.242	806.511.50	4.516	1.062.388.60	2.235	829.198.25
701	93.588.50	641	84.619.25	1.058	132.017. —	525	100.288. —
10.420		19.917		19.808		17.922	
(116.830	1.373.150.50	(202.073	1.784.455.50	(226.656	1.812.157.50	(203.932	2.587.244.75
stuk)		stuk)		stuk)		stuk)	
1.079		1.613		2.683		1697	
(2.427	229.964. —	(19.766 st.	281.773.50	(22.360	457.555.35	(15.249	463.806.25
stuk)		71		stuk)		stuk)	
59		(137 stuk		81		57	
(173 stuk)	22.410. —	574	21.384	(151 stuk)	250.80	(117 stuk)	20.701. —
109				953		499	
(711	29.344. —	4.296	154.979.75	(7.661	289.369. —	(4.088	279.540. —
stuk)		stuk)		stuk)		stuk)	
5.360	448.886.75	7.356	538.170.50	10.724	614.003. —	8.688	721.398. —
15.498	1.240.533. —	17.221	1.253.832.50	18.255	1.215.700.25	14.812	1.547.091. —
14.860	1.120.879.75	13.167	770.606	14.679	632.715.25	10.038	975.518.25
1.817	161.946.75	1.780	123.600.50	2.580	141.719.75	2.660	155.551.75
434	16.883.25	182	7.726	52	2.795.75	89	5.066. —
29.534	1.803.409.75	92.056	1.501.211	91.587	1.510.932.75	27.620	2.035.240.50

TABEL XXIII.

DE VERKOOPE VAN VREEMDE VISCH IN DE OOSTENDSCHE VISCHRIJS (1910-1923)

JAAR	Engelsche	Fransche	Hollandsche	Duitsche	Deensche	Noorsche	Zweedische	Totaal
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1910	174,000 50	170,754 80	52,730 00	1,568 50	532,027 00	7,023 30	—	1,001,886 00
1911	201,704 10	125,878 10	90,674 50	347 50	552,518 00	74,003 30	—	1,074,840 50
1912	125,503 70	102,114 30	62,002 10	1,492 10	167,203 40	403,811 50	62,087 20	1,044,130 30
1913	150,616 00	99,280 30	120,720 10	2,977 80	305,790 50	530,075 90	12,828 20	1,372,034 39
1920	110,847 20	140,771 70	155,600 30	—	—	—	—	407,554 30
1921	447,842 90	242,141 10	116,023 30	—	—	—	—	805,007 40
1922	457,422 10	209,854 30	370,985 00	31,017 30	—	—	—	1,069,278 70
1923	253,449 50	368,183 70	203,201 50	—	7,443 —	853 —	3,900 —	909,076 30

TABEL XXIV.

STAAT VAN DEN VERKOOP VAN VISCH IN DE ANTWERPSCHE VISCHMIJN (1912-1923).

JAAR	RIVIERVISCH	OOSTENDSCHE VISSCHERIJ	BUITENLANDSCHE VISSCHERIJ	ALGEMEEN TOTAL
1912	121.844,60	264.808,50	1.538.109,50	2.124.757,60
1913	193.481,20	191.555,00	1.559.476,90	2.154.443,00
1914	208.147,40	170.107,90	1.165.162,50	1.543.417,80
1915	100.751,10	—	718.451,30	1.89.222,40
1916	144.812,70	—	744.261,30	889.074,00
1919	188.282,50	140.823,00	4.558.604,80	4.887.710,30
1920	140.882,00	479.177,00	4.080.273,20	4.700.332,20
1921	201.285,00	162.860,00	4.559.775,80	4.923.918,80
1922	179.959,50	97.625,00	5.115.026,40	5.392.610,90
1923	163.053,00	49.563,50	4.406.503,00	4.619.119,50

TABEL XXV.

DE BELGISCHE VISCHHANDEL IN 1922 (1).

INVOER

SOORTEN	VERVOERWIJZE					WAARDE
	HOEVEELHEID	Per zee	Per spoor	Langs vaarten en rivieren	Uit stapel- huizen getrokken	
	kg.	kg.	kg.	kg.	kg.	fr.
Schelpdieren, Oesters	228.724	59.853	119.338	44.105	—	1.386.762
Schelpdieren, mossels en andere niet genoemde schelpdieren	23.964.762	7	1.494.672	29.470.178	—	2.480.314
Loggelegde visch (caviar)	860	495	804	—	—	61.139
Andere vischconserven	3.730.320	2.935.969	225.760	130.324	436.457	19.710.673
Haring	14.591.710	6.545.885	3.514.224	4.530.930	—	11.961.010
Niet genoemde vischvoor- ten en schaaldieren	12.574.050	3.171.374	3.467.475	1.926.701	—	17.756.507
Totaal	55.083.866					58.881.295

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

TABEL XXVI.

DE BELGISCHE VISCHANDEL IN 1922 (vervolg)

DOORVOER

UITVOER

SOORTEN	Belgische of genational- soorten waar (bija. handel). Hoeveelheid		VERVOERWIJZE			Belgische of genational- (bija. handel). Waarde	IN- EN UITVOER	
	kil.	Per ans.	Per spoor	Lange vaarten en rivieren.	fr.		Hoeveelheid.	Waarde
Schelpdieren, oesters	2.962	—	2.362	—	12.513	46.553	185.411	
Schelpdieren, mossels en andere niet genoemde schelpdieren.	7.774.556	—	7.774.556	—	1.519.996	217.422	34.257	
Ingelegde visch + caviar	215	215	—	—	—	41.876	101.063	
Andere vischconserven.	180.902	115.585	86.465	8.863	458.840	2.647.767	7.493.166	
Haring	699.020	336.915	317.073	45.029	604.983	1.278.080	1.259.525	
Niet genoemde vischsoor- ten en schaaldieren	1.085.931	152.825	878.423	54.083	3.695.711	1.782.154	5.367.186	
Totaal	9.722.953				5.229.266	5.060.151	14.866.720	

TABEL XXVII.
HOEVEELHEID ZEEVISCH IN 1923 PER SPOOR VERZONDEN UIT DE KUSTSTATIES NAAR VER-
BRUIKCENTRUMS VAN HET LAND EN NAAR HET BUITENLAND (HOEVEELHEID AANGEDUID
IN TONNEN).

	Binnenland en gemengde dienst.		BUITENLAND.					
	Tarief I. Spoedbe- stelling	Tarief II en sukgoed tarief. Ijlgood en sukgoed	Tar. III Vracht- goed	Frankrijk		Duitschl.	Zwitserl.	
				Ijlgood.	Vracht- goed.		Ijlgood.	Vracht- goed.
Adinkerke-Panne	—	—	—	—	—	—	—	—
Blarckenberge	29,7	351,3	—	6,6	2,7	—	—	—
Heyst.	22	224	—	0,5	—	—	—	—
Nieuipoort-Baden.	—	—	—	—	—	—	—	—
Nieuipoort-stal	22	—	—	0,9	—	—	—	—
Oostende (1)	687,2	7649,2	4841,0	1129,6	—	—	494	22,3
Zeebrugge	8	574	35,0	6	—	—	—	—
TOTAAL.	749,1	8597,4	4876	1143,6	2,7	—	494	22,3
1922	754,6	7441	10041,8	1150,9	2,005	—	269,1	—
1921	1380,15	6804	10888	1220,5	—	—	325	—
1920	2950	8206	4641	1540	—	—	294	—

(1) Uit Oostende werd verzonden 361 ton ijlgood, ter bestemming van het Groothertogdom Luxemburg.

V. — Zeewerken ten behoeve der Zeevisserij.

De heer Hoofdingenieur, bestuurder van den bijzonderen dienst der kust, heeft het volgende beknopt overzicht laten worden aangaande de werken die, in 1923, aan de haveninstellingen der kust, ten behoeve der zeevisserij uitgevoerd werden :

I. — Onderhouds- en verzekeringswerken.

Haven van Zeebrugge. — 1° Ontslijking van de kalfaterbank ;
2° maken van drie dukdalven in den ingang van het dok voor visscherssloepen.

Haven van Blankenberghe. — De gewone onderhouds- en verbeteringswerken, voor een bedrag van ongeveer 49.000 fr., daarin begrepen de onkosten van onderhoud van den lichttoren en de seinvuren.

Haven van Oostende. — Geene bijzondere onderhouds- en verbeteringswerken werden uitgevoerd.

De uitvoering der werken voor het bouwen eener nieuwe visschershaven worden voortgezet.

Deze werken begripen : Een kanaal, 60 meter breed, met toegang rechts, tot eene kielbank met slipway, in plaats van de bestaande kielbank, die gedeeltelijk moet afgeschaft worden, en tot een tijdok 300 m. lang en 60 m. breed, met bedding op de diepte (Z-1,50).

Links geeft deze geul, door middel eener sluis 90 m. lang en 16 m. breed, toegang tot een vlotdok 400 m. lang en 125 m. breed, met bedding op de diepte (Z-4,00). De waterlijn in dit dok is op de hoogte +3,00 voorzien.

Op de Noordelijke zijde van dit dok wordt een slipway van 32,70 m. $\times$ 48,00 m. aangelegd.

Haven van Nieuwpoort. — 1° Aanlegging van eenen steiger met onderbouw in gewapend beton in de havengeul.

2° Herstellingswerken van den westelijken lagen havendam.

3° Herstellingswerken van de ingangssluis der vlotkom.

II. — Ontworpen werken.

Haven van Zeebrugge. — 1° Aanlegging van een brug van 80 meters lengte, op den noorderoever der kom, met aansluiting met de bestaande brug langs den Oostkant en met het bestaande staketsel langs den Westkant.

2° Verdieping der kom tot op (3,50).

Haven van Blankenberghe. — 1° Bouwen eener nieuwe visschershaven ten Westen van de havengeul.

2° Herstellingswerken aan het Westerstaketsel van den ingang der havengeul.

Haven van Oostende. — Opbouw van eene vischmijn en van de inrichtingen voor het vervoer, het lossen en laden van visch tusschen het vlotdok en het tijdok van de nieuwe visschershaven. Als het ontwerp dier werken zal bepaald vastgesteld geweest zijn, zullen wij in het eerstvolgende verslag eene schets van de volledige inrichting der nieuwe visschershaven van Oostende afkondigen.

Haven van Nieuwpoort. — 1° Gedeeltelijke herstellingswerken van het Westelijk staketsel der havengeul.

2° Versterkingswerken van den Westelijken dijk der havengeul, recht over de vlotkom.

3° Ontsluiking der vlotkom en wegruiming der wrakken die zich in die kom bevinden.

4° Herstellingswerken van het vloeiwerk der staketsels, enz., der vlotkom.

VI. — Het beroepsonderwijs der zeevisschers.

De Commissie heeft hare zittingen in het verslagjaar grootendeels gewijd aan de bespreking en het onderzoek van de middelen tot verbetering van het vakonderwijs der zeevisscherij. De verslagen der zittingen en hunne bijlagen geven een volledig denkbeeld van den zin in welken het vraagstuk opgevat werd en van de oplossing die voorgestaan wordt.

De grondslag van het stelsel is de inrichting aller bestaande zeevisscherijsscholen, zoodanig dat zij in staat gesteld worden, niet alleen om het onderwijs te verstrekken, vereischt voor het examen van scheepsjongen, zooals het door de ambtelijke verordeningen op het stuk ingericht is, maar tevens voor het theoretisch examen van leerling-stuurman ter visscherij en, waar noodig, van leerling-machienist ingevolge het koninklijk besluit van 30 Juni 1922, dat de toekenning der diploma's in de zeevisscherij vergemakkelijkt heeft.

Een stronkelsteen voor de ontwikkeling van dit onderwijs is dat de visscherskinders, evenals, ten andere, alle kinders, thans gehouden zijn de lagere school, tot het einde van hun veertiende jaar, bij te wonen, en, voornamelijk in de twee laatste jaren, de leergangen met beroepstrekking van den 4ⁿ graad te volgen.

Eens dat zij den ouderdom van 14 volle jaren bereikt hebben, toonen zelfs de visscherskinders evenmin als hunne ouders, over het algemeen, weinig neiging om het visschersleven aan te vangen of te laten aanvangen. Dit wordt uitdrukkelijk door de verslagen nopens den toestand der scholen van Coxyde en De Panne bevestigd. Hoe dezen toestand te keer gegaan? De oplossing is gemakkelijk te Oostende, waar de beide visschersscholen dagscholen zijn en bijgevolg de vereischten van het lager onderwijs en van het beroepsonderwijs der zeevisscherij gemakkelijk samengaan, zoodanig dat deze scholen als bijzondere lagere scholen voor zeevisscherij dienst doen.

Is het noodig dit zelfde stelsel toe te passen in de andere visschersplaatsen, waar de schoolbevolking min talrijk is dan te Oostende, en waar avondscholen of zondagscholen voor het vakonderwijs der zeevisscherij sedert lang bestaan

en tastbare uitslagen opgeleverd hebben? De Commissie is de meening toegetreden dat deze laatste inrichting, wier leefkracht bewezen is en wier volmaking niet zou te kampen hebben met de moeilijkheden, die de algemeene toepassing van het Oostendsche stelsel in den weg staan, kan behouden worden. Die moeilijkheden en onkosten, in verband met het tot stand brengen eener bijzondere lagere dagschool voor jonge zeevisschers in eene gemeente, zijn zwaar en niet te ontwijken.

Het valt nochtans in het oog dat, zonder eene ruime opvatting der wettelijke voorschriften nopens den leerplicht in den 4ⁿ graad, het door de Commissie beoogde doel niet kan bereikt worden. De gedwongen leerlingen immers der gewone dagschool van den vierden graad kunnen bezwaarlijk nog eene avond- of zondagschool voor zeevisscherij volgen, des te min daar het hun ondertusschen onmogelijk zijn zou de vaart op eene sloep aan te vangen.

De doelmatigste oplossing schijnt dan ook te zijn dat de leerlingen der visschersscholen, mits de voorwaarden door de Regeering te bepalen, ontslagen worden van de verplichting de gewone leergangen van den 4ⁿ graad bij te wonen. Een verzoekschrift in dien zin werd den heer minister van Kunsten en Wetenschappen voor welwillend onderzoek toegestuurd, maar een antwoord werd dienaangaande nog niet ontvangen.

De leergangen van den 4ⁿ graad, gansch de kuststreek door, behooren eigenlijk zoodanig aangelegd te worden, dat zij in ruime maat er toe strekken den zeemansgeest bij de kustbewoners te doen ontkiemen en ontwikkelen. De vereischte voorstellen te dien einde werden in het voorgaande verslag uitgewerkt en insgelijks aan den heer minister van Kunsten en Wetenschappen medegedeeld.

Een derde desideratum betreft de inrichting der visschersscholen, met het oog op het onderwijs te verstrekken om de jonge visschers in staat te stellen het theoretisch examen van visscher-stuurman of machienist af te leggen. De volgende verslagen doen de belangstelling uitschijnen, door de visschersbevolking aan deze nieuwe opvatting verleend en de veelzeggende uitslagen thans reeds geboekt. Te Oostende, Blankenberghe en Nieuipoort werden met welgelukken ver-

scheidene examens afgelegd of bereid. Het spreekt van zelf dat deze uitslagen nog meer treffend kunnen worden, als de voorstellen tot verbetering van het onderwijs, die in de bijlagen uiteengezet zijn, verwezenlijkt worden.

* * *

Ondertusschen moeten wij vaststellen dat het vakonderwijs in de zeevisscherij in het verslagjaar weinig of geen algemeen vooruitgang gedaan heeft. Het getal leerlingen was 252 tegen 250, in 1922, steeds weinig meer dan de helft van het vooroorlogsch aantal.

Dit is zoo, spijs de volledige herinrichting der scholen in al de gemeenten waar ze, naar aanleiding der oorlogsgebeurtenissen, lang gesloten of gedeeltelijk werkzaam waren; ook spijs de tastbare vermeerdering der tegemoetkomingen door de openbare besturen verleend, zoodanig dat de toelagen van den Staat en de Provincie, die verleden jaar 44.780,22 fr. of 171 fr. per leerling of 55 t. h. der algemeene kosten bedroegen, thans 63.931,92 fr. of 254 fr. per leerling 68 t. h. der totale uitgaven uitmaken.

Men blijft wezenlijk beneden het theoretisch bedrag van 80 t. h., hetwelk de scholen ingevolge de bestaande grondregelen kunnen genieten. Dit komt hieruit voort dat, in de rekeningen en begrotingen aan de hoogere besturen voorgelegd, zekere schoolbesturen geen aanspraak gemaakt hebben op de volle tegemoetkoming door de verordeningen voorzien.

De bovenstaande beschouwingen werden uit de volgende tabel afgeleid:

SCHOLEN	Goedgekeurde uitgaven	Toelage van den Staat	Toelage van de Provincie	Onkosten ten laste der Gemeente, der Bestuurs Commiss enz.
	fr.	fr.	fr.	fr.
Blankenberghe	3000,00	1380,00	500,00	1120,00
Coxyde	5986,20	2880,60	938,00	2107,60
De Panne	6124,40	2912,20	1887,00	1225,20
Heyst	6055,00	2418,00	843,00	1794,00
Nieuwpoort	6516,50	3083,25	2010,00	1428,25
Oostduinkerke	5871,40	2791,20	1691,00	1189,20
Oostende Vrije school	28866,68	12271,67	1264,00	15331,01
„ Stadsinrichting	22800,00	10706,50	6295,00	1286,50
„ Onderzoeksstatie	3020,00	12100,00	900,00	1720,00
	83450,18	48343,42	15588,00	19468,76

N. B. Ingevolge de begrotingen voor 1922-1923.

Het koninklijk werk van den « Ibis ».

In den loop van het verslagjaar, heeft de kweekschool van jonge visschers ingevolge het bestaande programma hare bedrijvigheid voortgezet. Een praktische leergang van draadlooze telegrafie werd erbijgevoegd, in verband met de kennis die van den jongen zeevisscher kunnen geleverd worden.

Dadelijk na de verschijning van den « *Vade mecum* van den Belgischen Zeevisscher » uitgegeven door het Middenbestuur van het Zeewezen, werd dit boek als grondslag voor het theoretisch onderwijs der scheepsjongens in de school aangenomen.

In den loop van het jaar werden 5 jongens opgenomen; een heeft het gesticht verlaten tengevolge van het verergeren eener kwaal van welke hij voor zijne opnemng aangedaan was, kwaal die hem voor het zeeleven ongeschikt maakte. Drie scheepsjongens werden voor de zeevisscherij ingescheept, doch blijven van de school deel uitmaken, opdat zij beter kunnen bewaakt en met raad voorzien worden, in geval van plichtsverzuiming in de eerste tijden hunner zeevaart.

Op het einde van het jaar was er een totaal van 44 jongens in de school aanwezig, verdeeld als volgt: 34 van Oostende, 4 van Heyst, 1 van Oostduinkerke, 1 van Coxyde, 1 van De Panne, 2 van Antwerpen en 1 van Brussel.

Stedelijke visschersschool van Oostende.

Schoolbevolking.	1 ^e Studiejaar	2 ^e Studiejaar	Totaal
Schoolbevolking bij den aanvang van het schooljaar	17	20	37
Leerlingen die de school verlaten hebben gedurende het schooljaar	2	3	5
Blijven:	15	20	35
Ingekomen leerlingen ge- durende het schooljaar	0	3	3
Schoolbevolking op het ein- de van het schooljaar.	15	20	35

Getal schooldagen gedurende het schooljaar ; 228.

Schoolbijwoning. — Evenals het vorig jaar is de schoolbijwoning op weinige uitzonderingen na zeer regelmatig geweest.

Onderwijzend personeel. — De onderwijzer van het 1^e studiejaar, den 30 November l.l. uit den krijgsmilitairdienst ontslagen, heeft den 1 December zijnen dienst in de school hernomen. Geen andere wijzigingen hebben zich voorgedaan wat de samenstelling van het onderwijzend personeel betreft.

Lokalen en leermiddelen. — Meermaals reeds, doch te vergeefs, is gewezen geworden op de ontoereikendheid der lokalen, op het gebrek aan sommige leermiddelen, welke nochtans van de eerste noodzakelijkheid zijn.

Verbandkast. — Geen enkel ernstig ongeval heeft zich in den loop van het schooljaar voorgedaan.

Examen voor het toekennen van leerbeurzen aan scheepsjongens. — Al de oud-leerlingen welke zich aangeboden hebben, hebben het examen met goeden uitslag afgelegd.

Examen van leerling-visscher-stuurman. — Sommige ouders vinden het loon voor het onderzoek der oogen aan den geneesheer verschuldigd. overdreven, en vreezende dat hun zoon in het examen niet lukken zal, verzetten zij zich tegen hunne deelneming aan dit examen. Daarom ware het wenschelijk het onderzoek der oogen eerst na het afleggen van het examen te doen plaats grijpen ; zoo zouden de ouders geen gevaar loopen nuttelooze uitgaven te doen.

Schoolreis. — Op het einde van het schooljaar hebben de verdienstelijkste leerlingen der school, onder het geleide van hunne leeraars, een bezoek mogen brengen aan de Belgische visschershaven en visschersplaatsen.

Vrije visschersschool van Oostende.

De algemeene toestand mag als geheel voldoende aanzien worden.

In 1923, werd de school bijgewoond door 60 leerlingen, waarvan 24 in het eerste studiejaar, 36 in het tweede. Vijf leerlingen gelukten in het officieel theoretisch examen en bekwamen het diploma van « leerling-stuunman ter visscherij ». Er dient opgemerkt te worden dat onder de leerlingen, ja, bij al de visschers een nieuwe geest ontstaan is, namelijk een wedijver voor hoogere geleerdheid en voor examen-diplomas.

In de **onderzoeksstatie**, bij de visschersschool gevoegd, zijn, in den loop van het jaar, de werkzaamheden bijzonderlijk voor de volgende doeleinden aangelegd geweest :

1. Het bereiden van verf voor de scheepshodems.

Een proef op groote schaal, aan boord van het wachtschip « *Zinnia* » gedaan, bewees dat de verf in het gesticht bereid, ten minste de uitlandsche produkten waard is.

De noodige inlichtingen tot het vervaardigen dezer kleurstoffen kunnen in het gesticht bekomen worden, door alwien ze op handelsgebied in België wil aanwenden.

2. Het bereiden van vischolie voor de zeepziederijen.

Het geldt de eigenaardige reuk uit deze oliesoorten te verwijderen.

3. Het onderzoeken van het vetgehalte bij de sprout en zoodoende de eigenschappen dezer vischsoort voor rooken of infleggen, alsook den gang der vischscholen nader te bepalen.

Zeven reeksen onderzoeken werden gedaan die, tot hiertoe, niet aanwijzen dat de sprout de kustwaters verlaten heeft.

Vrije visschersschool van De Panne.

Duur der leergangen. — Deze werden regelmatig gegeven van 1 October 1922 tot einde Maart 1923 aan de leerlingen, die nog de lagere school volgden. en van 1 October 1922 tot einde Maart 1923 aan de leerlingen, welke de lagere school verlaten hebben en reeds varen.

Lokalen, meubeleering en leermiddelen. — Het Beheer beschikt tot bedoeld onderwijs over dezelfde lokalen als vóór den oorlog, namelijk één klas en één klein heroeëpsmuseum, en over omtrent al dezelfde meubels en leermiddelen.

Getal afdeelingen. — In 't schooljaar 1922-23 behelsde de school twee afdeelingen.

Verdeeling der leerlingen en getal ingeschreven leerlingen. — De 1^e afdeeling telde 20 ingeschreven leerlingen van 11 tot 14 jaar, die nog de lagere school volgen. De 2^e afdeeling bevatte 9 ingeschreven leerlingen van meer dan 14 jaar (1 van 23 jaar, 1 van 22 jaar, 4 van 21 jaar, 1 van 19 jaar, en 2 van 18 jaar), die de lagere school verlaten hebben en reeds varen.

Onderwijzend personeel en leervakken. — De bestuurder der aangenomen jongensschool, onderwees in de 2^e afdeeling in Zeevaartkunde, Aardrijkskunde en Zeevaartwetten, en in de 1^e afdeeling in Zeevaartkunde, Aardrijkskunde, Dierenkunde, Zeevaartkunde en Gezondheidsleer; een gewezen stuurman, in de twee afdeelingen in handwerk, (touw-, zeil- en netwerk).

Vergelijkende tabel. — Visschersschool in de laatste jaren :
1913-1914 tot en met 1922-23.

2de AFDEELING. — VARENDE.

JAAR	Getal ingeschreven leerlingen.	AANMERKINGEN.
1913-14	46	(1) Belgische kustvaart opgeschorst. Een aanzienlijk aantal visschers naar Dieppe, anderen werkten voor de Engelschen.
1915-16	22	
1916-17	0 (1)	(2) Visschers in groot getal te Oostende. — Zoeken naar de Panne terug te keeren; wachten op de herinrichting van de haven van Nieuwpoort.
1920-21	14	
1921-22	17 (2)	(3) Varende. — Verscheidene leerlingen van dit jaar hebben aan 't varen vaarwel gezegd om een ambacht te leeren of aan openbare werken deel te nemen.
1922-23	(3) 9	

1ste AFDEELING. — NIET VARENDE.

JAAR	Getal ingeschreven leerlingen.	AANMERKINGEN.
1913-14	40	(1) De ouders van deze twintig kinders stemden toe. — Twintig andere visschers-kindern werden niet ingeschreven, omdat hun ouders niet willen dat ze dit bedrijf nitoefenen.
1915-16	32	
1916-17	47	
1920-21	25	
1921-22	22	
1922-23	20 (1)	

Examens. — In 1922 en 1923 werden geen examens te De Panne afgenomen.

Vrije visschersschool van Blankenberghe.

Gedurende dit schooljaar 1922-1923, zijn de leergangen volledig gegeven geweest, van October tot het einde van Juli; de lagere, voor de jongens van visschers die nog de dagschool bijwonen, de hogere voor de varende jonge visschers.

Wat de lagere leergangen betreft, 20 visscherskinders hebben de lessen zeer stipt gevolgd. Elf reeds varende jonge visschers hebben regelmatig en op zeer voldoende wijze de hogere leergangen bijgewoond. Men heeft met genoegen bemerkt dat deze jonge visschers met meer vlijt en meer regelmatigheid dan het gebeurde in het voorgaande jaar, de lessen volgden en ieverig waren om beroepskennissen op te doen. Acht onder dezen hebben hun examen van scheepsjongen afgelegd. Men heeft ook een bijzonderen leergang ingericht voor oudere visschers om ze tot het examen van stuurman voor te bereiden; zes op zeven zijn in December daarin gelukt.

In 1922, waren er slechts drie varende jonge visschers, die hun tweede examen met onderscheiding hebben afgelegd.

Vrije visschersschool van Nieuipoort.

De visschers zijn nog niet teruggekeerd. De toestand der haven laat nog veel te wenschen over. De havengeul levert te veel gevaren op, de sleepdienst is onvolkomen ingericht. De beste visschers verlaten de Nieuipoortsche sloepen, om op Oostendsche te varen. Natuurlijk is het getal leerlingen hierdoor beperkt.

Onder de niet-varenden zijn slechts 5 leerlingen visschersjongens; 6 leerlingen hebben regelmatig al de avondlessen gevolgd; 12 andere kinders zijn de eerste maand aan de lessen aanwezig geweest. Die jongens komen om te leeren breien, en van het oogenblik dat zij het noodige aangeleerd hebben verlaten ze de school.

Onder de varenden, zijn er 7 leerlingen, waarvan vier boven de 18 jaar. Een onder hen bereidt zijn examen van schipper ter visscherij. De drie anderen, verachtend door den oorlog.

zullen zich slechts in het aanstaande jaar kunnen voorstellen.

De drie anderen zijn onlangs gemonsterd geweest. Een ervan zal vermoedelijk de eerste proef van leerling-visscher kunnen doorstaan.

Ten voordeele van de varende leerlingen, werd een nieuwe cursus van motortechiek ingericht. Die leergang wordt gegeven door den heer Nieuwenhuysse, oud-officier machienist aan boord van de « Clara ». Hij stelt een motor ten dienste van zijn leerlingen.

Dank zij de pogingen van den zeekommissaris, den heer Aspeslag, volgen ook de visschersjongens de lessen onzer school. Het aantal leerlingen, hoe klein ook, is toch volledig.

De moeilijkheid voor de regelmatigheid der lessen aan de varenden bestaat hierin, dat op den Zondag, als die lessen gegeven worden, de een of de andere der leerlingen op zee vaart.

We hopen dat binnen een jaar of twee, wanneer de haven zal heel hersteld zijn, de visschersschool een nieuw tijdperk van voorspoed zal ingaan.

De uurrooster is geschikt als volgt : Voor niet-varenden, alle dagen der week van 5 $\frac{1}{2}$ tot 7 $\frac{1}{2}$ uur.

Voor varenden : 's Zondags van $\frac{1}{4}$ voor 9 tot $\frac{1}{4}$ voor 10 uur en van 11 tot 12 $\frac{1}{2}$ uur.

Vrije visschersschool van Oostduinkerke.

Zooals verleden jaar voorzien was, is er in deze school een merkeliijken vooruitgang te bestatigen. De schoolgang is veel verbeterd, zoowel in het opzicht van het getal leerlingen als in dit van de regelmatigheid in de hijwoning der klassen.

In het eerste studiejaar waren 19 leerlingen.

In het tweede studiejaar waren er 9 waarvan 6 varenden.

De meubeleering der klas is ook verbeterd, alhoewel er nog veel onthreekt. De oorzaak daarvan ligt hierin dat de recht-bank van oorlogsschade nog geen uitspraak gedaan heeft over de toe te kennen vergoeding. Voor het volgende jaar, voorziet men de volledige meubeleering.

De klassen zijn begonnen den 1 October 1922, om te eindigen voor het eerste studiejaar, den 1 April 1923 en voor het tweede studiejaar, den 24 Juni.

Dit jaar zijn er geen examens afgenomen geweest, alsook niet voor het vorige jaar.

Vrije visschersschool van Coxyde.

Het schooljaar 1923-1924 werd begonnen met 25 leerlingen; 20 volgen het eerste studiejaar; 5 het tweede. Deze laatsten bereiden zich om in den loop van den zomer hun examen van scheepsjongen af te leggen. Voor het onderwijs beschikt men over de noodige lokalen en materiaal. Dit jaar werden een octant en een sextant verschaft.

In het jaar 1922-1923 volgden slechts 19 leerlingen de leer-
gangen, waarvan 2 het tweede studiejaar; die hebben zelfs hun examen niet afgelegd, daar de ouders de meening toegedaan waren dat hun zoons op vijftienjarigen ouderdom te oud waren om te beginnen varen. Zoodanig in het verslag van 1922-23 vermeld werd, is het te vermoeden dat de visscherij te niet zal gaan, indien de schepen niet verplicht worden kajuitjongens mede te nemen, indien de haven van Nieupoort niet in den vooroorlogischen toestand hersteld wordt en indien de jongens ten laatste van hun 13^e jaar af niet mogen meevaren.

TABEL XXVIII

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
1907	—	54	—	99	54	31	16	14
1908	—	49	—	104	42	25	17	13
1909	—	52	—	105	45	36	18	15
1910	—	49	—	102	49	36	11	15
1911	—	40	—	105	39	45	9	26
1912	—	38	—	101	43	37	10	32
1913	—	41	—	111	46	40	8	36
1919	—	11	—	91	—	—	—	—
1920	—	34	—	100	—	—	—	—
1921	—	39	—	48	14	25	1	8
1922	—	36	—	64	17	22	1	7
1923	—	35	—	60	9	20	7	6

VISSCHERSCHOLEN (1907-1923)

Oozyde		Goetduinkerke		Heyst		Blankenberghe		TOTAAL
varende	niet varende	varende	niet varende	varende	niet varende	varende	niet varende	
12	18	—	—	23	23	17	36	—
7	19	—	—	18	36	25	23	—
9	22	—	—	20	28	23	28	—
8	35	—	—	28	28	18	29	—
10	25	13	32	26	20	18	28	434
10	27	14	29	26	16	20	25	428
10	24	13	30	27	25	17	25	453
—	—	—	—	45	15	—	20	187
—	—	—	—	42	18	20	13	227
—	—	—	—	31	18	20	13	221
12	3	3	12	41	14	18	19	250
2	17	6	22	23	14	11	20	252

TABEL XXIX.

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.
1905	25	20	13	3	9	—	—	—	—
1906	22	26	13	2	14	5	—	8	8
1907	24	35	18	4	9	9	—	2	6
1908	26	19	24	3	10	10	5	8	4
1909	38	24	17	4	10	8	7	4	6
1910	26	28	20	2	5	10	1	10	3
1911	24	25	18	1	16	6	2	11	7
1912	15	19	15	1	9	14	6	8	9
1913	2	19	14	4	—	—	—	9	7
1914	8	16	10	—	—	—	2	—	—
1921	9	32	—	—	—	—	—	—	—
1922	?	?	?	—	—	—	—	9	14
1923	12	12	20	—	—	—	—	11	9

TABEL XXX.

TOESTAND DER HULP- EN VOORZORGKAS

JAAR	Gewone inkomsten	GEWONE UITGAVEN	
		Betalde pensioenen	Bureelkosten
1913	66,595.80	58,280.50	825.85
1914	46,473.77	43,386.50	600.00
1915	—	32,828.00	662.25
1916	—	25,822.25	634.20
1917	—	22,627.00	600.00
1918	1,792.41	22,383.00	600.00
1919	111,615.81	166,822.00	1,962.75
1920	236,669.09	130,982.00	2,269.70
1921	228,550.17	182,034.50	1,924.00
1922	212,196.06	191,757.50	1,998.10
1923	277,724.46	188.960	1,974.50

DER VISSCHERS VAN OOSTENDE (1913-1923).

SOLDO		BUITENGEWONE INKOMSTEN		Toestand van het reserve- fonds
Te goed	Schuld	Verworven interessen	Giften	
13,794.56	—	5,639.16	665.95	159,126.17
4,847.25	—	2,087.50	272.48	—
—	406.25	—	33,084.00	—
393.55	—	—	26,850.00	—
1,072.76	—	—	24,299.76	—
522.17	—	—	21,712.76	—
96,852.99	—	31,897.93	122,124.00	243,555.38
114,580.11	—	11,142.72	20.00	333,558.49
60,523.95	—	15,932.28	—	400,276.50
36,218.90	—	17,778.44	—	428,344.34
106,240.87	—	19,450.91	—	513,633.21

TABEL XXXI.

WERKZAAMHEID DER HULP- EN VOORZORGKAS

HULPVERKRIJGENDE	1913		1914		1915		1916	
	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers
I. Weduwen van visschers die in zee vergaan zijn of die tot aan den ouderdom van 60 jaar gevaren hebben	—	105	9922.00	105	—	46	—	42
Hunne minderjarige kinderen	13240.00	52	—	47	5760	19	5292	16
II. Weduwen van visschers overleden te lande en die tot aan den ouderdom van 60 jaar niet gevaren hebben (meer dan 60 jaar oud)	8700.00	120	7112.00	112	4312	55	3574	50
III. Weduwen van visschers overleden te lande en die tot aan den ouderdom van 60 jaar niet gevaren hebben (min dan 60 jaar oud)	3729.00	49	2503.00	48	—	16	—	18
Hunne minderjarige kinderen	—	31	—	41	1335	14	1364	11
IV. Oud-visschers die tot aan den ouderdom van 60 jaar gevaren hebben	—	52	7321.50	51	—	22	—	20
Hunne vrouwen 60 jaar oud	10805.00	26	—	22	4954	9	5307	10
V. Oud-visschers die tot aan den ouderdom van 60 jaren niet gevaren hebben	—	131	—	129	—	73	—	72
Hunne zestigjarige vrouwen	14659.00	74	10714.00	67	7976	31	7957	30
VI. Visschers slachtoffers van een bedrijfsongeval	—	108	—	104	—	9	—	9
Hunne vrouwen	—	84	—	77	—	6	—	6
Hunne minderjarige kinderen	5506.00	187	4540.50	174	1689	8	1512	6
VII. Zieke visschers	—	43	—	40	—	8	—	7
Hunne vrouwen	—	26	—	29	—	3	—	3
Hunne minderjarige kinderen	1464.50	38	1228.50	48	484	2	350	2
VIII Ouders van ongehuwde visschers	60.00	1	45.00	1	60	1	60	1
IX. Anderen (Breukbanden)	117.00	10	—	—	—	—	—	—
	58280.50	1137	43386.50	1095	26570	322	25416	303
					6258	de 3 laatste maanden van 1914 zijn uitgekeerd in het jaar 1915.		
					52528			

DER VISSCHERS VAN OOSTENDE VAN 1913 TOT 1923.

1917		1918		1919		1920		1921		1922		1923	
Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers
— 5194	42 16	— 5188	40 11	— 45576	117 40	— 34919.00	111 34	— 45153.00	104 29	— 45568.00	106 25	— 42345.00	10 9
3087	44	2849	36	30312	118	20813.00	107	28839.00	102	30812.00	105	30026.00	12
— 1204	17 12	— 1895	23 15	— 11954	63 38	— 7706.00	47 23	— 9715.00	44 25	— 10328.00	44 25	8825.00 —	4 3
— 4534	22 10	— 4395	17 7	— 17216	36 15	— 15145.00	28 11	— 21487.00	27 14	— 23682.00	32 15	— 24198.00	7 3
— 6765	66 33	— 6566	58 30	— 37850	131 11	— 40922.00	142 73	— 57450.00	144 66	— 60456.00	152 64	— 61669.00	11 0
— 1499	10 6	— —	9 5	— —	29 19	— —	44 32	— —	76 63	— —	82 45	— —	— —
— —	4 5	1169 —	3 4	12058 —	20 15	8963.00 —	48 20	13903.50 —	101 46	14556.00 —	63 43	14935.00 —	— —
— 284	2 —	— 261	2 —	— 1736	11 10	— 2160.50	17 24	— 4926.00	37 95	— 5409.50	30 51	— 5740.50	— 0
60	1	60	1	60	1	156.00	1	216.00	1	216.00	1	90.00	
—	—	—	—	255	—	197.50	4	345.00	6	730.00	13	1131.50	
22627	290	22383	261	157017	740	130982.00	766	182034.50	980	191757.50	896	188960	9

TABEL XXXII.

TOESTAND DER HULP- EN VOORZORGKAS VOOR

JAAR.	AANTALINGESCHREVENEN	ONTVANGSTEN			PENSIOENEN		
		Opbrengst van de bijdragen der leden en hulpgeelden.	Andere inkomsten intresten, buitengewone inkomsten.	TOTAAL.	Aan visschersweduwen 'en aan hare kinders min dan 14 jaar.		
					Aantal weduwen.	Aantal kinders.	Totaal bedrag der hulp.
1913	77	2247.00	794.90	3041.90	21	3	726.00
1914	43	1995.00	731.10	2726.10	11	2	420.00
1915	39	1459.00	1449.10	2908.10	12	2	456.00
1916	38	1449.00	1666.10	3115.10	12	1	407.00
1917	33	1407.00	1951.10	3358.10	13	2	451.00
1918	30	1385.00	1979.60	3364.60	13	2	451.00
1919	27	1359.00	2230.63	3589.63	12	1	407.00
1920	28	432.00	3427.15	3859.15	12	1	407.00
1921	33	962.00	2437.45	3399.45	16	2	550.00
1922	27	438.00	1624.19	2062.19	14	2	352.00
1923	17	334.00	786.24	1120.24	13	1	160.00

N. B. Het inkas der vorige jaren is altijd in de buitengewone ontvangsten begrepen.

VISSCHERS DER GEMEENTE DE PANNE (1913-1923).

EN VERGOEDINGEN.

Aan oude visschers.		Aan zieke of gekwetste visschers.		TOTAAL		IN FLAS
AANTAL.	Totale hulp.	AANTAL.	Totale hulp.	der rehol- lenen	der toege- stane hulp.	
28	1369.50	25	625.00	77	2760.80	311.10
23	1164.00	7	113.00	43	1697.00	1029.10
24	1206.00	—	—	38	1662.00	1246.10
25	1177.00	—	—	38	1584.00	1531.10
27	1347.50	—	—	42	1749.00	1509.60
31	1479.50	—	—	46	1930.50	1484.10
35	1655.50	3	119.00	51	2181.50	1457.30
36	1683.00	3	140.00	52	2265.00	1593.15
33	1595.00	4	105.60	55	2258.85	1140.60
36	1236.00	3	92.00	55	1687.25	374.44
35	607.50	1	50.00	50	817.50	302.74

VII. — De zeevisscherij in de naburige landen.

ENGELAND EN WALES (1).

De economische toestand der Engelsche zeevisscherij, die in 1921 tamelijk gedrukt was, is in het verslagjaar weinig opgeklaard. De vischvangsten zijn eenigzins gestegen (van 11.174.596 cwt tot 12.158.508 cwt), maar hunne opbrengst is des te meer gedaald (van 15,998.068 £ op 13,817.830 £). De gemiddelde jaarvangst van 1909 tot 1913 bedroeg 14,451.105 cwt. Voegt men de weekdieren bij de grondvisch en de pelagische soorten, dan komt men in 1922 tot eene volledige opbrengst van 14,291.307 £.

De gezamenlijke opbrengst van Engeland, Schotland, Ierland en Wales die het Vereenigd Koninkrijk uitmaken, bedroeg 18,622.427 £, tegen 21,981.129 £, in 1921, en 29,042.148 £ in 1920.

Dat de vischgronden voor een tastbaar aandeel in het tekort betrokken zijn, blijkt namelijk hieruit dat de gemiddelde opbrengst per vischdag der stoomtreilers bijvoorbeeld, in 1922, slechts 23.9 cwt bedroeg tegen 29.3 cwt in het voorgaande jaar.

De Engelsche haring is in de voorgaande bedragen begrepen voor 2,676.819 cwt, tegen 2,835.926 cwt in 1921, en 4,636.596 cwt in 1920. De haringvisscherij was dus, zooals in 1921, zeer onvoldoende, daar de vóóroorlogsche gemiddelde jaaropbrengst 5,215.649 cwt bedroeg.

Ook bleef het aantal drifters van allen aard beneden het peil van 1922, namelijk 439 tegen 479. De stoomtreilers even als de zeilbooten gingen achteruit, en de motorschepen van 1^e klas kwamen weinig vooruit.

Engeland en Wales bezaten, in 1922, eene visschersvloot van 9324 vaartuigen, (tegen 9564 in het voorgaande jaar), waaronder 3125 van eerste klas, 4145 van tweede en 3359 van derde klas. Deze vloot wordt bemand door 83.468 visschers.

De uitvoer van Engelsche of in Engeland bewerkte vischwaren bedroeg in 1921 9,318.506 £. Engeland levert ons voornamelijk ingelegde schardijn, zalm, kreeft, alsook vele haring en gerookte schelvisch.

(1) Ministry of Agriculture and Fisheries — Fisheries Departement — Sea Fisheries. Statistical tables 1922.

TABEL XXXIII.

HOEFVEELHEID EN WAARDE VAN DE VISCH GELOST IN ENGELAND EN HET LAND VAN WALIS (1912-1922).

JAREN	Visch, weekdieren cwt	uitgezonderd £	Weekdieren £	Algemeen totaal £
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	21,818,470
1921	11,174,596	15,998,068	558,929	16,556,997
1922	12,158,508	13,817,830	473,477	14,291,307

TABEL XXXV.

AANTAL MANNEN EN JONGENS REGELMATIG OF TIJDELIJK GEBEZIGD IN HET VEREENIGD KONINKRIJK, IN DE VERSCHIEDENE VISSCHERIJEN, IN 1921

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 . . .	19161	13781	32942	1542	37966
Schotland . . .	40	381	421	10	611
Ierland	1471	22708	26299	7	30742
Eiland Man . . .	72	5631	7102	152	13608
Eilanden gelegen in het Zeekanaal.	79	303	375	20	521
Totaal 1921 . .	24335	42804	68924	1731	83468
„ 1910 . . .	25384	43540	68924	1912	87960
„ 1919 . . .	24000	41727	66609	3874	86768
„ 1913 . . .	24302	51745	76048	1584	99530

SCHOTLAND (1).

De uitkomsten voor 1922 der Schotsche zeevisscherij waren in zekere opzichten beter dan degene in het voorgaande verslag afgeschetst, maar bleven niettemin tamelijk beneden de vereischten eener normale uitbating.

Dit was bijzonderlijk merkbaar in den toestand der vloot zelve, wier schepen en bemanning zich voornamelijk op de vangst van diepzwemmende visch toelaggen. De stoomtreilers vielen van 428 op 383 in getal en de zeil- en roeibooten van 4367 op 4189. De motorsloepen gaan voorloopig nog vooruit. Er waren er 2020, tegen 1987 in het voorgaande jaar. De algemeene getalsterkte der vloot daalde echter van 7648 op 7545 eenheden. De waardevermindering was buitengewoon aanzienlijk. De algemeene schatting immers bedraagt nog slechts 5,637,640 £ tegen 7,907,467 £ in het voorgaande jaar. Niets kentschetst beter den crisistoestand waarin de Schotsche zeevisscherijreederijen voort verkeerden.

Dit wordt ook bevestigd door de geldelijke uitslagen der ondernemingen. Er werden, in 1922, 5,952.064 cwt visch gevangen, tegen 5,260.493 cwt in 1921; maar de eerste hoeveelheid bracht slecht 4,237.654 £ op, terwijl in 1921 voor 5,059.32 £ verkocht werd. Deze som, doet het hierboven aangewezen verslag opmerken, verminderde met 22 t. h.; de middenprijs per cwt was slechts 20 S. 6 d. tegen 28 S. 1 d. in het voorgaande jaar.

Als een bijzonderheid van den toestand, waarvan wij de algemeene oorzaken verleden jaar reeds aangewezen hebben, wordt thans nog toegevoegd de overstelping der Schotsche markt met Deutsche aanvoeren. De aanvoeren van buitenlandse schepen stegen van 60.000 cwt in 1921 tot 300.000 cwt in het jaar 1922, waarvan 98 t. h. voor rekening der Deutsche treilers. Deze aanvoeren gaven aanleiding tot erge misnoegdheid vanwege de Schotsche treilervisschers, die met den aanvang der lente het gansche bedrijf te Aberdien, als een verzet tegen de Deutsche mededinging stop zetten.

Eene lichte herleving is alleen in de haringvisscherij

(1) Forty first annual Report of the Fishery Board for Scotland 1922.

merkbaar. Het aantal stoomschepen erin gebezigd steeg van 823 tot 842, in weerwil van de geringheid der vangsten, die deze van het voorgaande jaar weinig overtroffen hebben. (2,704.150 cwt tegen 2,561.997 cwt), en van eene steeds afnemende opbrengst, (1,063.919 £ tegen 1,203.607 £ in 1921). De voordeelige wending is voornamelijk het gevolg van de uitputting van den voorraad der voorgaande jaren, de goede hoedanigheid der haringteelt van 1922 en den steeds ruimeren afzet, die de Schotsche haring op de markten van midden Europa herneemt.

Als eene wetenswaardige bijzonderheid kan nog aangestipt worden dat de visscherij met het Deensche zegennet in Schotland den bijval niet volhouden heeft die eerst verwacht werd. De ondervinding schijnt geleerd te hebben dat deze visscherij slechts als tusschenpoos zal bestaan, tot dat de haringvangst hare volle bedrijvigheid zal hernomen hebben.

Verder wordt er ook nog nadruk gelegd op de buitengewoon talrijke ongevallen, die aan boord der motorschepen voorgevallen zijn, daar niet min dan 11 dergelijke schepen zijn verloren gegaan.

NEDERLAND (1).

De toestand der Nederlandsche zeevisscherij, voor dewelke België een voornaam afzet gebied geworden is, levert steeds voor ons een bijzonder belang op.

Het jaar 1922 was voor deze nijverheid in Nederland, evenmin als in de andere reeds in oogenschouw genomen nabuurstaten, een van vooruitgang. Dit blijkt uit de samenstelling der visschersvloot en der bemanning, zoowel als uit de opgaven aangaande de opbrengst. (*Vervolg bl. 90*).

(1) Departement van Binnenlandsche Zaken en Landbouw. — Verslag voor de visscherij gedurende het jaar 1922.

Jaarverslag omtrent de visschershaven en de visscherij te Ymuiden, over het jaar 1922.

Departement van Binnenlandsche Zaken en Landbouw. — Mededeelingen van diplomatische en consulaire ambtenaren over Nederlandsche gezouten haring.

TABEL XXXVI.

HOEEVEELHEID EN WAARDE DER VISCH GELOST OP DE

SOORTEN	1916		1917		1918	
	Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde
	cwt	£	cwt	£	cwt	£
Pelagische . . .	2.153.640	1,375.114	2.072.199	1623.198	2.184.605	2.648.882
Grondvisch. . .	—	—	—	—	—	—
a) rond . . .	1.098.495	1.450.280	884.287	1.724.144	986.823	2.859.175
b) plat. . . .	100.899	286.075	74.400	258.300	77.582	386.600
Roggen, enz. . .	58.998	36.206	48.882	39.373	64.298	97.036
Weekdieren . . .	—	58.875	—	59.774	—	74.895
Totaal . . .	3.412.030	3.206.550	3.079.758	3.704.789	3.313.228	6.066.588

SCHOTSCH E KUSTEN VAN 1916 TOT 1922.

1919		1920		1921		1922	
Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde
cwt	£	cwt	£	cwt	£	cwt	£
3.834.531	2.277.116	3.258.308	2.284.030	2.561.997	1.203.667	2.704.150	1.063.919
—	—	—	—	—	—	—	—
1.886.356	3.082.860	2.693.071	3.282.511	2.270.298	2.750.384	2.685.499	2.150.919
157.021	624.744	240.829	868.994	246.268	885.278	269.344	777.735
90.958	79.019	135.515	86.527	181.930	117.667	233.071	133.920
—	84.206	—	106.846	—	102.332	—	111.164
5.968.866	6.147.945	6.327.723	6.628.908	5.260.493	5.059.328	5.952.064	4.237.657

FABEL XXXVII.

ONTWIKKELING DER SCHOTSCH E ZEEVISSCHERSVLOOT VAN 1913 TOT 1922.

JAAR	STOOMTRAWLERS				ANDERE STOOMSCHIPEN (BEUGERS-DRIFTERS)			
	Aantal	Netto-tonnaat	Beman-ning	Waarde van schepen en tuig	Aantal	Netto-tonnaat	Beman-ning	Waarde van schepen en tuig
				L. st.				L. st.
1913	320	18,157	3,056	1,387,550	884	24,708	6,536	2,395,342
1914	322	22,948	3,166	1,487,690	981	31,317	7,086	2,582,274
1915	181	"	1,650	684,350	246	"	1,838	584,896
1916	137	"	1,240	625,420	196	"	1,587	496,886
1917	100	"	900	478,650	219	"	1,755	582,799
1918	92	"	865	620,380	179	"	1,478	737,207
1919	294	"	2,892	3,508,585	767	"	6,670	3,533,654
1920	385	27,744	3,921	4,238,210	854	30,223	7,087	3,991,325
1921	418	29,198	4,152	3,042,870	823	29,623	6,844	3,011,112
1922	383	26,524	3,796	1,709,565	842	30,372	7,120	2,302,318

TABEL XXXVIII.

ONTWIKKELING DER SCHOTSCH E ZEEVISSCHERSVLOOT VAN 1912 TOT 1921 (vervolg).

JAAR	MOTORSCHIEPEN					ZEIL EN ROEIBOOTEN				ALGEMEEN TOTAAL			
	Aantal	Netto- tonnaat	Bemannig	Waarde der schepen en tuig	Aantal	Netto- tonnaat	Bemannig	Waarde der schepen en tuig	Aantal	Netto- tonnaat	Bemannig	Waarde der schepen en tuig	
1913	528	7 982	2 246	L. St. 206 535	6 807	71 971	21 934	L. St. 888 962	8 591	136 905	38 282	L. St. 4 978 350	
1914	594	10 555	2 776	234 424	6 405	68 560	20 125	766 893	8 859	141 062	37 594	5 121 081	
1915	655	—	2 692	219 400	5 371	—	9 064	190 110	4 853	—	15 244	1 688 765	
1916	853	—	3 581	429 235	3 455	—	7 854	275 815	4 650	—	14 322	1 827 346	
1917	1 123	—	4 750	534 754	3 157	—	7 395	295 964	4 609	—	14 800	1 902 167	
1918	1 337	—	5 676	1 298 068	3 006	—	7 397	382 837	4 614	—	15 416	3 035 592	
1919	1 751	—	8 018	1 922 978	3 722	—	9 830	858 289	6 584	—	27 408	3 243 456	
1920	1 947	83 254	8 578	1 788 306	4 856	18 897	13 409	354 914	8 177	122 318	86 819	1 986 468	
1921	1 987	83 515	8 558	1 831 454	4 867	16 884	12 197	260 928	7 646	102 038	82 153	7 907 467	
1922	2 020	81 093	8 283	1 072 067	4 189	15 323	11 323	209 165	7 545	107 506	81 683	5 637 640	

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

Op het gebied der visscherij met stoom- of motorschepen, is de achteruitgang onbeduidend. (230 stoomsloepen, tegen 232 in 1921, en 295 motorsloepen tegen 298 in 1921); maar in de visscherij met zeilvaartuigen bedroeg de vermindering niet min dan 55 geheel gedekte en 51 half gedekte vaartuigen, in het geheel, waren er, in 1922, 4,569 Nederlandsche vischsloepen in de vaart, tegen 5733 in het voorgaande jaar.

De haringvisscherij had grootendeels dit verlies uit te boeten. In April 1922, waren slechts 2 (vorig jaar 21), in Mei 38, (vorig jaar 203) schepen uitgevaren. In het geheel hielden zich niet meer dan 257 vaartuigen waarvan 31 stoom, 15 motor, en 211 zeilloggers, tegen 415 vaartuigen, waarvan 31 stoom, 29 motor en 305 zeilloggers, in 1921, met de uitoefening van dezen bedrijfstak bezig.

De opbrengst der haringvisscherij bleef dan ook op een ongehoord laag peil: 24.578.100 kil. op 4.013.700 gulden geschat, tegen 39.562.000 kil., in 1921, en 90.844.000 kil. in 1920.

Oorzaken van het verval waren het gemis aan afzet in Duitschland, de geringheid der vangsten en de lage besommingen, die namelijk voor de zeilleggers slechts 86 gulden per reisdag bedroegen, tegen 103 in 1921 en 257 in 1920.

Anderzijds, hadden de aanvoeren van Deutsche stoomtreilers een uiterst nadeeligen invloed op den Nederlandschen handel in treilvisch. Over het geheel, maakten de Deutsche stoomtreilers dit jaar een nog veel drukker gebruik van de gelegenheid om hun vangsten in Ymuiden te lossen, dan in 1921. De totale aanvoer door Deutsche vaartuigen bedroeg niet min dan 11.936.700 kil. tegen 8.856.100 kil. in het jaar 1921.

Hadden de overvloedige aanvoeren door de stoomtreilers te Ymuiden voor gevolg, dat de markt er dikwijls overvoerd werd, de Deutsche concurrentie anderzijds, in de afzetgebieden, verminderde eveneens de vraag. De beide omstandigheden veroorzaakten dikwijls een daling der vischprijzen beneden het peil aan hetwelk, voor de stoomschepen, een loonende visscherij nog mogelijk was en noodzaakten de reeders hun bedrijf in te krimpen, ten einde den aanvoer eenigermate te beperken. Vooral, toen in den zomer, als het gebruik van zeevisch gewoonlijk vermindert, groote hoeveelheden versehe Deutsche visch in consignatie naar België

gezonden werden en tegelijkertijd een daling van den Belgischen frank plaats vond, als ook een nieuwe snelle val van de Duitsche mark begon, was de toestand voor het stoombedrijf, in Holland even als in België, zeer ongunstig.

Daarenboven waren de vangsten der stoomtreilers steeds aan het dalen, (968 kil. per reisdag, tegen 1238 kil. in 1921).

Om de nadeelige invloeden zooveel mogelijk te ontvluchten, stoomden een aantal treilers geregeld naar Engeland om er hunne waar af te zetten. Deze afzet bedroeg echter slechts 5.881.000 kil. tegen 18 miljoen kil. in het voorgaande jaar.

Het zal, in de gegeven omstandigheden, niemand verwonderen dat de totale hoeveelheid en opbrengst der vischschaal- en weekdieren bij de beoefening der zee- en kustvisserij, voor zooveel deze in Nederland werden aangevoerd, en de visscherij op riviertrekvisch in 1922 slechts 135.678.000 kil. opbrachten tegen 152.964.000 kil. in 1921, en dat de vangsten maar 20.053.500 gulden opbrachten, tegen 24.498.000 gulden in het voorgaande jaar.

De Nederlandsche statistiek bevestigt eene geregelde vermindering, sedert 1919, van den uitvoer naar België. Deze uitvoer bedroeg 17.319.435 gulden, in 1919, en was tot op 6.264.674 gulden gedaald in 1922. De volledige Hollandsche uitvoer werd in dit laatste jaar op 15.846.443 gulden geschat.

Dit geschiedde in weerwil van de verlaagde spoorwegtarieven voor de verzending naar het buitenland toegestaan. Den 15 Mei 1922, werden door de Nederlandsche spoorwegen speciale tarieven voor het vischvervoer ingevoerd, die het geheele jaar van kracht bleven en een goedkope en snelle bestelling mogelijk maakten. De vrachtkosten voor het vervoer te water van Scheveningen naar België ondergingen eveneens een vrij beduidende vermindering.

De haven van Ymuiden had evenzeer als alle Nederlandsche visschershavens door de gedrukteid der nijverheid te lijden. De verkoop van de zeevisch, die in 1919 14.034.449 gulden bereikte, verviel in de drie volgende jaren, op 15.006.254, 11.294.436 en 11.012.352 gulden. Ymuiden leverde ons land in 1922, per spoor 15.049.785 kil. versehe visch, 4.800 kil. gezonten visch en 850.000 kil. haring. Dit is 33 p. c. der Ymuidensche opbrengst.

In 1921 was dit percent slechts 30.9. Gunstiger tariefvoorwaarden hebben voor gevolg gehad dat het vervoer van visch naar België per spoor sterk toenam en dat dit per vaartuig verminderde. Niettemin werd nog steeds eene belangrijke hoeveelheid op de laatst bedoelde wijze verzonden.

De Vischhandelsvereeniging kon het vervoer per vaartuig naar België echter niet meer, zooals in het vorige jaar, geheel in handen houden. Een aantal handelaars scheidden zich in Juli van de vereeniging af en richtten eigen verzendingen op België in. De beide inrichtingen waren op cooperatieven voet ingericht, zoodat een deel der winsten aan de verzenders ten goede kwamen.

Dat deze verzendingen, zelfs wat het aandeel van België betreft, niet gering waren, blijkt hieruit dat de totale hoeveelheid per vaartuig verzonden visch 13.717.300 kil. beliep, tegen 18.066.450 in 1921.

Het is van belang den toestand van den haringhandel in België, ingevolge de mededeelingen van de Nederlandsche diplomatieke ambtenaren te schetsen:

« Het voornaamste afzetgebied voor de producten van onze haringvisserij is thans België. Ook vroeger was dit land reeds een flinke afnemer; doordat Duitschland als zoodanig op den achtergrond geraakte, kwam de beteekenis van België voor onzen haringexport echter meer naar voren. Ging in 1919, 1920 en 1921, nog slechts respectievelijk 16, 25 en 18 pct. van onzen haring- en bokkinguitvoer naar onzen zuidelijken nabuur, in 1922 nam deze daarvan niet minder dan 36 pct.

Met deze procentsgewijze toeneming ging intusschen geen absolute vermeerdering van onzen uitvoer daarheen gepaard.

Volgens de Nederlandsche statistiek toch bedroeg de export naar België in:

Jaren.	Pekel- en steurharing.	Bokking.
1919	15 406 600 K.G.	3 429 300 K.G.
1920	15 059 300 »	2 748 700 »
1921	12 491 300 »	1 529 900 »
1922	11 135 800 »	954 700 »

De uitvoer naar België is dus slechts verhoudingswijze toegenomen; op zichzelf beschouwd is hij beduidend verminderd en dit nog wel ondanks de vrij belangrijke daling van de prijzen der haring en bokking.

Desniettemin blijft België behooren tot de weinige onzer oude afzetgebieden, welke vrijwel in stand gebleven zijn. Alle soorten pekelharing zoowel als steurharing en bokking vinden daar nog altijd flinken aftrek. Behalve de Nederlandsche producten wordt er ook Engelsche, Schotsche, Noorsche, Zweedsche en Fransche haring, en haring door de visschers van Oostende aangevoerd, Engelsche bokking uit Yarmouth en Lowestoft, Noorsche bokking en in België tot bokking bereide Nederlandsche, Engelsche en Belgische haring verkocht. De Noorsche haring en bokking worden intusschen als artikelen van anderen aard beschouwd.

Geeft men in verschillende streken nog steeds de voorkeur aan de Nederlandsche haring, te Antwerpen klaagde men over aflevering van mindere kwaliteiten, waar prima haring was besteld, en over het gebruik van houten hoepels, welke gemakkelijk breken. Ook merkte men daar op, dat de Engelsche haring in den laatsten tijd sterk in kwaliteit verbeterd is. Bovendien was de Engelsche en Schotsche haring over het algemeen goedkooper. Terwijl b. v. in Antwerpen, in 1921, 130 tot 132 fr. per ton voor onze haring betaald werd, gold de Engelsche en Schotsche haring er toen 105 tot 110 fr. per ton; te Gent was in dat jaar de prijs van de Nederlandsche haring 100, 140 tot 160 fr. en voor de Engelsche haring 120 tot 130 fr. per ton.

De Engelsche en Schotsche artikelen waren dientengevolge ernstige mededingers op de Belgische markt. In Antwerpen bleek daarbij de groothandel ontstemd te zijn, omdat Nederlandsche exporteurs onmiddellijk aan den kleinhandel verkochten en trad deze daarom liever tot Engelsche en Schotsche exporthuizen in relatie. Opgemerkt werd, dat men, indien men dien groothandel wil uitschakelen, een organisatie moet maken, welke steeds aan de vraag van den kleinhandel kan voldoen. Verder zou men den afzet van pekelharing in België kunnen bevorderen door de levering van haring van betere kwaliteit tegen lagere prijzen. (Vervolg blz. 97).

TABEL XXXIX.

GROOTTE DER NEDERLANDSCHE VISSCHERIJVLLOOT (1912-1922).

JAAR	AANTAL					Totaal aantal vaartuigen.	Bruto inhoud in M ³
	MECH. VOORTREW. VAARTUIGEN.		ZEILVAARTUIGEN.		Andere vaartuigen		
	Stoom- vaartuigen	Motor- vaartuigen	Geheel gedekte	Half gedekte			
1922	230	295	523	2116	2305	5469	604 427
1921	232	298	578	2177	2468	5733	421.263
1920	262	275	598	2287	2661	6083	434.973
1919	302	215	618	2392	2711	6239	450.970
1918	323	172	608	2470	2599	6172	452.099
1917	292	181	730	2451	2431	6085	475.502
1916	266	181	814	2448	2505	6154	488.892
1915	221	69	753	2453	1388	5884	439.522
1914	216	61	727	2468	2288	6760	425.698
1913	213	49	713	2471	2232	5678	416.736
1912	188	28	718	2477	2103	5528	399.231

TABEL XL.

AANTAL ZEEVISSCHEERS IN NEDERLAND VAN 1922 TOT 1911,
(GROOTVISSCHERIJ).

JAAR	Trawl visscherij	Beug visscherij	Drijfnet visscherij	Totaal aantal visschers
1922	3.624	414	3,489	7.527
1921	3.587	473	5.685	9.745
1920	2.560	478	7.638	10.676
1919	3.197	105	9.232	12.534
1918	4.489	504	2.912	7.905
1917	5.829	1364	388	7.573
1916	2.758	78	11.376	14.212
1915	2.648	91	9.469	12.208
1914	2.698	78	9.370	12.146
1913	2,743	156	9.028	11.927
1912	2.588	260	8.905	11.753
1911	2.239	290	9.290	11.819

TABEL L.

TOTALE HOEVEELHEID EN OPBRENGST DER VISCH, GEDEURENDE DE JAREN 1912-1922 DOOR
ALLE TAKKEN DER NEDERLANDSCHE GROOTZEEVISCHERIJ AANGEVOERD.

JAAR	Trawvischerij		Baugvischerij		Delfvisvischerij op haring		Algemeen totaal	
	Hoeveelheid	Opbrengst	Hoeveelheid	Opbrengst	Hoeveelheid	Opbrengst	Hoeveelheid	Opbrengst
	K. G.	Guld.	K. G.	Guld.	K. G.	Guld.	K. G.	Guld.
1922	29 044 500	8 467 150	1 591 000	776 900	24 578 100	4 003 700	50 213 600	18 237 750
1921	26 145 300	8 721 440	2 067 000	915 100	39 552 000	7 199 200	67 714 300	19 335 740
1920	28 458 000	10 674 200	946 000	493 500	30 844 000	21 317 400	121 547 000	32 346 100 (1)
1919	48 017 975	19 497 468	2 781 473	1 658 263	115 858 191	38 212 411	166 650 669	57 368 137
1918	33 201 451	20 501 570	1 598 586	1 622 835	15 307 348	9 467 787	50 106 330	31 692 542
1917	30 608 988	14 281 239	2 812 159	2 085 930	330 565	230 463	33 758 612	25 543 859
1916	64 335 778	30 838 633	2 008 543	1 228 331	93 115 462	49 549 752	165 512 733	79 226 713
1915	61 115 239	14 910 464	1 244 116	438 346	85 669 276	36 917 068	148 058 621	52 366 379
1914	56 030 649	6 897 063	890 602	317 232	66 145 320	12 599 009	108 037 371	19 724 329
1913	31 507 380	5 977 284	1 530 860	539 467	100 549 025	16 242 448	133 587 985	21 752 329
1912	35 292 330	6 399 653	2 049 413	804 626	69 213 640	10 732 510	103 555 493	17 728 819

(1) In de totalen voor 1920 is de zegenvischerij begrepen voor 1 301 000 kil., geschat 555 000 gulden.

Over het algemeen lijdt ook het debiet in België onder den ongunstigen economischen toestand daar te lande.

De snelle ontwikkeling van het Belgische rookerijbedrijf in de laatste jaren maakt den afzet van bokking natuurlijk niet gemakkelijker. Bovendien ondervond de handel in dit product nogal belemmering, doordat daarvan indertijd veel speculatieve aankopen zijn gedaan, welke tot verliezen hebben geleid. Te Brussel geeft men de voorkeur aan een verpakking van bokking in kistjes van 50 stuks. »

DENEMARKEN (1).

Het verslag van den Bestuurder van het Zeevisscherijwezen voor 1922 doet eene aanzienlijke vermindering nitschijnen, zoowel in het opzicht van het gewicht als van de waarde. Vergelijkt men de bedragen voor 1922 met die van het voorgaande jaar, men stelt vast dat de opbrengst der zeevisscherij, in 1922, 51,143,800 kil. geschat op 26,000,000 kronen bedroeg; deze van het voorgaande jaar leverde 61,522,000 kil. op, wier waarde 35,954,400 kronen bedroeg. Dit maakt eene vermindering van 10,380,000 kil. en 9,054,000 kronen.

De bedragen voor het betrokken jaar staan niet alleen beneden die van 1921, maar tevens beneden het middenbedrag voor het tijdperk 1913-1921, dat 23,800,000 kronen beloopt.

De oesterkweek, die 2,500,000 oesters leverde, is in de voorgaande opgaven niet begrepen.

Het aantal visschers bedroeg, in 1922, 19,092 man, tegen 19,924 het voorgaande jaar. Op het einde van het verslagjaar, telde de visscherijvloot 19,929 vaartuigen, waarvan 536 van 15 T. en meer; 1462 van 5 T. en meer.

Niet min dan 5,005 vaartuigen waren van een hulpmotor voorzien. Deze vloot werd op 27,678,000 geschat; het tuig op 17,146,000 kronen.

In den loop van hetzelfde jaar, deed het Staatsleenfonds voor 318,000 rechtstreeksche voorschotten aan visschers en

(1) Ingevolge een verslag van den Belgischen Zaakgelastigde te Kopenhagen, medegedeeld door het Middenbestuur van het Zeewezen.

voor 115,000 kronen aan kredietmaatschappijen voor den aankoop van vaartuigen. Op het einde van het dienstjaar waren de rechtstreeksche voorschotten dezer instelling besteed voor den aankoop van 272 vaartuigen; 37 kredietmaatschappijen waren in werking.

De opgaven aangaande de Feroëeilanden, in de bovenstaande niet begrepen, bevatten 150 zeilvaartuigen, twee stoomschepen, 196 motorschepen en 1,587 roeibooten.

De volledige opbrengst der Feroëeilanden beliep eene waarde van 7,444,000 kronen, tegen 7,551,000 kronen in 1921.

In drie tochten op de walvisch, werden 483 dezer dieren gevangen.

Brugge, den 1 Juni 1924.

Namens de Commissie voor
Zeevisscherij:

De Secretaris-verslaggever,
CH. DEZUTTERE.

Provinciale Commissie voor Zeevisscherij

Verslag der vergadering van 19 October 1923.

De Commissie komt bijeen te 10 ½ uur, in de vergaderzaal der Bestendige Deputatie, Gouvernementshotel, te Brugge, onder het voorzitterschap van den heer Gouverneur Baron Janssens de Bisthoven.

Zijn tegenwoordig de heeren: Bernolet, Baels, Pype, d'Arripe, Rybens, Hamman, De Maeckere, Vande Pitte, Blonde, de Gheldere, Liebaert, Dezuttere.

De heer minister Baron Ruzette, wordt verontschuldigd.

I. — De heer **Voorzitter** geeft mededeeling van een schrijven van den heer Goor, afgevaardigde van het Middenbeheer van het Zeevozen, houdende dat het hem door onvoorziene omstandigheden, onmogelijk is de vergadering bij te wonen en dat de heer Zeecommissaris Claessens, van Oostende, gelast is hem te vervangen.

De heer Claessens is op de vergadering tegenwoordig.

II. — De secretaris, op verzoek van den heer voorzitter, geeft mededeeling van de beslissing door den Provincieraad in zitting van 24 Juli l.l. genomen, nopens den wensch door de Commissie ingediend, opdat de Provincie tusschenkome in de premien ten behoeve van den aankweek van visschersjongens.

*Aankweek
van scheeps-
jongens.*

De raad heeft beslist dat er te dien einde een bijzonder krediet van 10.000 fr. in de provinciebegrooting ingeschreven wordt, ten einde de staatspremiën, wederzijds aan de stuurlieden en scheepsjongens toegekend, aan te vullen tot 250 en 150 fr.; in alle visschershaven de technische en didactische inrichting der visschersscholen te volledigen, een normaalcoërs gang voor leeraars der visschersscholen in te richten, en een zending tot stand te brengen, gelast de inrichting der Nederlandsche visschersscholen te bestudeeren.

De spreker meent, wat de didactische uitrusting der visschersscholen betreft, dat de provinciale overheid voornamelijk het practisch onderwijs bedoelt van den technischen hulpmotor, onderwijs dat in de kleine visschershaven hoogst noodig geworden is. Het is ook te voorzien dat de Bestendige Deputatie eene vertegenwoordiging in de commissie van teekening der premien zal begeeren. Voor het overige schijnt de uitgetrokken

som 'niet voldoende om al de aangewezen doeleinden te bestrachten en zou er onder deze eene keus moeten gedaan worden.

De heer **Gouverneur** doet opmerken dat het de Bestendige Deputatie toekomt over de toekenning van het krediet te beschikken. De Commissie voor Zeevisscherij wordt verzocht te dien einde vaste voorstellen aan de provinciale overheid te doen.

De heer **Liebaert** houdt er aan, in naam der Commissie, den Provincieraad te bedanken voor het blijk van welwillendheid dat hij, ten opzichte der Commissie en der zeevisscherij, door de genomen beslissing gegeven heeft.

De **E. H. Pype** is van meening dat eene studie van het Nederlandsch visscherijonderwijs overbodig is. Onze visschersscholen zijn even ver gevorderd als de Hollandsche, behalve misschien wat Ymuiden betreft.

De heer **Dezuttere** doet opmerken, dat de Hollandsche visschersscholen nochtans hoofdzakelijk voor doel hebben de leerlingen ter plaats te bekwamen tot het afleggen van het examen van stuurman, schipper, machienist en stoker van visschersvaartuigen, wat bij ons het geval niet is.

De heer **Pype** antwoordt dat de vrije visschersschool van Oostende wel de voorbereiding der kandidaten stuurlieden in handen heeft en reeds de aflevering van diplomas behaald heeft.

De heer **de Gheldere** doet uitschijnen, dat het initiatief van den Provincieraad de eerste stap is naar een doeltreffende onderstenning der West-Vlaamsche zeevisscherij. Het eerste krediet van 10.000 fr. is misschien onvoldoende om al de aangewezen punten dadelijk te verwezenlijken, maar stelt de Provincie in staat doeltreffend op te treden, voornamelijk op het gebied der premien voor den aankweek van jonge visschers en voor de verbetering van het didactisch materieel der visschersscholen. Wat het eerste punt betreft, zal er kunnen te werk gegaan worden zooals ten opzichte der goedkoope woningen, voor het bouwen van welke de Provincie de staatspremie door eene bijpremie vermeerderd.

De heer **Baels** wenscht den Provincieraad en den heer Gouverneur geluk voor het gelukkig initiatief door den Provincieraad ten opzichte der zeevisscherij genomen. Iedereen kent de krachtadige pogingen sedert jaren door den Provincieraad van Henegouwen gedaan om het technisch onderwijs der plaat-

selijke nijverheden te bevorderen. Het grootste sociaal dienstbetoon bestaat in de aanmoediging der vakkennis. Ditmaal gaat de Provincieraad denzelfden weg op voor de ondersteuning eener bij uitstek eigen nijverheid. Deze daad laat ons de beste verwachtingen koesteren. Zij is overigens het laatste woord niet; de gemeenten zullen weldra denzelfden weg opgaan. Wat Oostende betreft, is het eene uitgemaakte zaak en is te hopen dat de verhouding der visschersjongens die thans te nauwernood 6 t. h. bedraagt, weldra zal aangroeien; voor het overige spreekt het van zelf dat de stad Oostende en voorzeker de Bestendige Deputatie ook er zullen aan houden in de commissie van toekenning der premïën vertegenwoordigd te zijn.

Wat den hulpmotor betreft, hij is in de visschersscholen dringend noodzakelijk geworden. De stad Oostende heeft den noodigen aankoop gedaan, alhoewel de staatsschenkomst geweigerd werd. Het is zelfs niet noodig een aankoop te doen, het is immers meer dan waarschijnlijk dat firmas zooals die der motors Kromhout, Bollinger, Otto Deutsch, volgaarne mits zekere voorwaarden een motor ter beschikking van iedere visschersschool stellen. In dien zin valt er te onderhandelen.

M. Bauwens duidt aan, dat een Oostendsche handelsvertegenwoordiger bereid is twee Kromhout-motors ter beschikking van het plaatselijk visschersonderwijs te stellen.

De heer Bernolet vat de bespreking samen in dien zin dat het bedrag van het provinciaal krediet — 10.000 fr. — voor het oogenblik niet te pas komt. Het is eene afzonderlijke som voor de visscherij in de begroting gebracht, maar deze laatste heeft feitelijk een onbepaald aandeel in de algemeene kredieten met vakdoeleinden in de begroting uitgetrokken, zoodanig dat de geldelijke middelen ruimschoots voldoende zijn. Het geldt de technische opbeuring der Zeevisscherij en de rol der Commissie is te dien einde bepaalde voorstellen in te dienen, voorstellen die naderhand door de algemeene commissie van het vakonderwijs zullen nagezien worden en door de Bestendige Deputatie beslist worden.

De heer Gouverneur stelt voor een specialist met de uitwerking der voorstellen te gelasten en vraagt den E. H. Pype die taak te willen op zich nemen.

De heer Pype antwoordt bevestigend.

De heer **Baels** dringt er op aan dat de in te dienen voorstellen aan eene vrije en ernstige bespreking onderworpen worden.

*Onderlinge
zeeverzeke-
ring.*

IV. — De heer **Voorzitter** deelt mede dat M. de Gheldere zijn spijt er over uitgedrukt heeft dat de kwestie der onderlinge verzekering der visschersvaartuigen op de dagorde der vergadering niet gebracht werd; hij heeft tevens gevraagd dat de heeren Hamman, Baels en Goor zouden verzocht worden op helderingen nopens de zaak te geven en eene oplossing te bespoedigen.

Dit werd gedaan en de heer Goor heeft geantwoord dat eene nakende oplossing op handen is, dank zij de overeenkomst of de samensmelting der beide betrokken instellingen.

De heer **Baels** doet opmerken dat nog niets op de 750.000 fr. door de Wetgeving ten gehoeve der Westvlaamsche verzekering toegestaan, uitbetaald werd. Na verscheidene onderhandelingen, in dewelke de inzichten van het Middenbestuur van het Zee- en de kamer verklaard dat het krediet tusschen de genoemde maatschappij en Le Crédit Maritime zou moeten verdeeld worden. Er werd een duidelijk verzet tegen deze zienswijze uitgesproken. Na nieuwe onderhandelingen werd de wenschelijkheid eener samensmelting der beide organismen beoogd, mits eene gelijke deelneming aan het beheer. Dit werd door Le Crédit Maritime gestemd. De afgevaardigde-beheerder dezer maatschappij verklaarde echter naderhand dat deze stemming een misslag was; dat de twee maatschappijen onafhankelijk moesten voortbestaan en dat de Westvlaamsche haar recht op de staatsondersteuning mocht handhaven, mits de onderlinge herverzekering van 25 t. h. der verzekerde waarde door de beide maatschappijen. De achtbare spreker is partijganger dezer oplossing die eenieders initiatief vrijwaart. Er werd door den beheerraad der Westvlaamsche Vereeniging in dien zin naar de Regeering geschreven en eene vergadering moest den 16 October te Brussel plaats hebben; zij moest ongelukkiglijk uit oorzaak der afwezigheid van den heer Lejeune verschoven worden. Thans worden er nieuwe voorstellen door Le Crédit Maritime gedaan, met het oog op eene staatstusschenkomst ten beloope van 25 t. h. in de verzekeringspremiën. De heer Baels is tegen dit voorstel niet gekant. Indien de Westvlaamsche van wege de Provincie de achterstallige voorschotten bekomt, kan zij dadelijk hare werking aanvangen.

De heer **Bauwens** doet opmerken dat Le Crédit Maritime thans 38 vaartuigen verzekert, dit zonder eenige toelage, wat afsteekt tegen de Westvlaamsche vereeniging, die op toelagen der openbare besturen gevestigd is.

De heer **Dezuttere** doet opmerken dat er eene misopvatting in de zienswijze van den heer Bauwens bestaat; het geldt niet vanwege de Westvlaamsche eene welkdanige verzekering, maar eene verzekering die tot grondslag kan dienen van de inrichting van het visscherskrediet, hetwelk in het verschiet was toen de moeilijkheden met Le Crédit Maritime ontstaan zijn. Anderzijds is er geen spraak en is er nooit spraak geweest van de toekenning van toelagen aan de Westvlaamsche verzekering, maar wel van de stichting van een waarborgfonds, op hetwelk deze maatschappij in uitzonderlijke omstandigheden een voorschot kan ontvangen, voorschot dat zij gehouden is door hare gewone middelen terug te betalen. Wat het voorstel van den heer Baels aangaat, valt het te onderzoeken of het strookt met de voorwaarden mits dewelke het krediet van 250.000 fr. door den Provincieraad gestemd werd.

De heer **Liebaert** voegt erbij dat de kredieten van 750.000 en 250.000 fr. door de Kamers en den Provincieraad uitsluitelijk ten behoeve der Westvlaamsche verzekering gestemd werden. Zoo deze nog geene verzekeringen aangegaan heeft, is het alleen omdat men haar daartoe het middel ontnomen heeft. Het ware niet rechtvaardig dat de voordeelen door deze maatschappij bewerkt, anderen ten deele zouden komen.

De heer **Blondé** dringt aan op het punt eener staatstusschenkomst in de gevallen van scheepsaverij of verlies door gebrek aan tuidienst of in geval van beroepsongevallen. De privaatzekeringsverzekering der beroepsongevallen voor den oorlog door de meeste reederijen, bestaat veelal niet meer.

**Zeevisscherij-
ongevallen.**

De heer **Bauwens** stipt aan dat hij de verzekering der beroepsongevallen zijner zeelieden niet opgegeven heeft; deze verzekering is echter onvolledig.

De heer **Baels** voegt erbij dat het onderzoek van het wetsontwerp op de verzekering der zeevisschers door hem ingediend ongelukkiglijk door de middenafdeeling der Kamer vertraagd wordt.

De heer **Gouverneur** zet den heer Baels aan de vraag tot

uitbetaling van het provinciaal krediet voor de scheepsverzekering bij de Bestendige Deputatie in te dienen.

V. — De aanstaande vergadering zal den 23 November op bijeenroeping plaats hebben.

De vergadering wordt ten 12 uren geheven.

De Secretaris,
Ch. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
Baron JANSSENS de BISTHOVEN,

Verslag der vergadering van 23 November 1923.

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

Wonen de vergadering bij: de heeren Baels, Pype, Rybens, Hamman, Demaecker, de Gheldere, Bauwens, Liebaert, Dezuttere.

De heer Goor vertegenwoordigt het Middenbestuur van het Zeewezen.

*Aankweek
van sloep-
jongens.*

De heer **Gouverneur** bedankt den E. H. Pype voor zijn verslag nopens de verdeling der provinciale toelagen ten behoeve der Zeevisserij in de begroting voor 1924 geschreven. Hij brengt tevens hulde aan het werk « Handboek voor het vakonderwijs der Zeevisserij » dat de E. H. Pype onder de hooge bescherming van het beheer van het Zeewezen heeft laten verschijnen. Hij verzoekt den heer Pype zijn verslag woordelijk te willen toelichten.

De heer Pype is van meening dat het bijzonder krediet voor de zeevisserij, zoo niet uitsluitelijk, dan toch ten grooten deele voor de ondersteuning van het vakonderwijs moet voorbehouden worden. De visscher kan in zee meer geld verdienen door zich op de visserij toe te leggen, dan door zich met het onderwijs van den leerjongen bezig te houden. Overigens is hij weinig om de geldkwestie bekommerd. De vermeerdering der premies kan niets aan dien geestestoestand veranderen. Het ware doelmatiger den visscher in zijn eergevoel te trefpen; daarom ware het beter hem, wiens leerjongen het exa-

men afgelegd heeft, vanwege de Provincie een officieel bewijs daarvan af te leveren.

De heer **Gouverneur** besluit dat het bijgevolg alleen de aflevering van eene ambtelijke getuigenis zou gelden.

Wat het onderwijs aangaat, voert de E. H. **Pype** voort, ondervinden wij thans in eene avondschool te Oostende ingericht, dat degenen die geen voldoende voorafgaande bereiding genoten hebben niet vooruit kunnen. De groote zaak is het onderwijs. Men moet bekwame meesters en een voldoende materieel, in al de visschersscholen bezitten. Men kan verschillen van zienswijze over de inrichting der scholen. Mijne meening is dat er te Oostende eene hogere vakschool voor zeevisscherij heeft te zijn en dat er op elk uiteinde der kust — welke ook de plaats zij — eene volledig ingerichte visschersschool moet bestaan.

De heer **Baels** doet opmerken dat het verslag, den E. H. **Pype** gevraagd, hoofdzakelijk voor doel heeft de aanwerving van scheepjongens te bevorderen. Er zouden er 20 t. h. van het personeel moeten zijn, maar de schrikkelijke wezenlijkheid is dat er verleden jaar slechts 6 t. h. gevonden werden. Dit is een akelig schouwspel. Men heeft hier zelfs aangedrongen opdat de stuurlieden wettelijk zouden gedwongen worden met een scheepjongen te varen, zooals in Frankrijk. Maar men verloos uit het oog dat de **inscription maritime** hier niet bestaat en dat bijgevolg de wettelijke dwang op dit gebied niet kan ingevoerd worden. Daarom heeft men de voorkeur gegeven aan de bestuurlijke aanmoediging waarvan het staatspremiestelsel den grondslag uitmaakt. Men heeft gezegd, laat ons de premien verdubbelen door tussenkomst der Provincie en der gemeenten en de stuurlieden, die om verscheidene redenen thans niet gaarne een jongen nemen, zullen in deze premie eene redelijke vergoeding vinden. De achtbare spreker meent niet dat de visschers min dan andere menschen aan het geldelijk belang onverschillig zijn. Ware dit zoo, dan worden zelve de staatspremiën overbodig; maar het is bewezen dat in normale tijden de staatspremiën een tastbaren invloed op de aanwerving van scheepjongens gehad hebben.

De achtbare volksvertegenwoordiger besluit dat er steeds bezuiniging betracht wordt als er sprake is van zeevisscherijbelangen. Men heeft dit ondervonden naar aanleiding der zee-verzekeringskwestie. Laat ons solidair zijn en ons steunen op de verklaring van den heer **Bernolet**, houdende dat het bedrag

dezer premie slechts bijzaak is en dat de visscherij haar aandeel heeft in de algemeene vakkredieten. Het ligt immers in de bedoeling van den heer Gouverneur en van de Provincie krachtadig op dit gebied op te treden.

Door middel der gewone kredieten moet namelijk het middel gevonden worden om een motor in de scholen in te voeren.

Het krediet van 10.000 fr. moet bijgevolg voorbehouden worden om de premien met behulp der gemeenten te vermeerderen.

De heer **Rybens** dringt aan op de noodzakelijkheid het leerpersoneel der visschersscholen meer te bekwamen en het didactisch materieel der visschersscholen te volledigen.

M. de **Gheldere** heeft de vaklieden zijner gemeente, voornamelijk den heer Devliegher, nopens het vraagstuk geraadpleegd en drukt zich uit als volgt :

Ik breng vooreerst en volgeerne een welgemeende hulde aan den E. H. Pype, over zijne diepgrondige kennissen in visscherijzaken, over zijne zeekennissen in 't algemeen, over de zorg met dewelke hij dit verslag heeft opgemaakt ; het weze mij nochtans toegelaten — en de achtbare verslaggever zal mij dit zeker niet ten kwade duiden — te zeggen dat wij het met hem, op sommige punten van zijn voorstel, niet geheel en gansch eens zijn.

A. — Eerst en vooral wat het punt A betreft : « de premie en leerbeurzen aan den stuurman die zich met de opleiding van een of twee jonge visschers belasten », meen ik, werd er uit het oog verloren dat de uitgave hierdoor veroorzaakt, van de buitengewone toelage van 10.000 fr. niet zal afgenomen worden. Dit werd nog in onze laatste zitting hier, door den heer Bernolet bevestigd.

Te dier gelegenheid echter, veroorloof ik mij te zeggen dat ik het voorstel, om deze premie door eene soort « eerediploma » te vervangen, niet integraal hijtreden kan. Integendeel, die premie zou ik nog merkelijk willen zien verhoogen — toch zeer geerne zou ik er een eerediploma zien bijvoegen. — Immers, meer en meer wordt er zonder « laver » gevaren en, zoolang geene verplichting bestaat, zal geldelijken steun alleen, dezen beklagenswaardigen toestand niet kunnen verhelpen.

B. — Wat het punt B betreft van het voorstel, « het subsidieeren van normale leergangen voor het bekwamen van leeraars, bij onze visschersscholen », ik neem aan dat dit een bijna niet te verwezenlijken ideaal is.

Dit echter, door eene soort « hogere vakschool voor visscherij » te Oostende, vervangen, ware, volgens mijne nederige meening, niet doelmatig. Deze inrichting immers, zou alleen ten bate komen der visscherij van Oostende waar reeds eene zeevaartschool — dus hooger onderwijs voor visscherij — bestaat. De visschers der Oost- en Westkust zouden, evenals nu, de zeevaartschool niet bezoeken, ook de lessen in eene « hogere visschersschool » te Oostende niet bijwonen.

Om een, aan onze jonge visschers voordelig onderwijs, op doelmatige wijze in te richten, moet dit, zooveel mogelijk, ter plaats zelf gedaan worden.

Ik neem aan dat weinig onderwijzers op de hoogte zijn om beginsels van zeevaartkunde en zeevisscherij aan te leeren; doch, volgens E. H. Pype, zouden een twaalfstal lessen — nemen wij nog 20 — voldoende zijn om deze te bekwamen. Deze lessen zouden, onder vorm van conferentiën, aan de onderwijzers van den 4en graad kunnen gegeven worden. Onder de bekwaamsten dergenen die deze conferentiën zouden gevolgd hebben, zouden zonder twijfel bevoegde leeraars van theorie in onze visschersscholen kunnen gevonden worden.

Dit voorstel van « hogere vakschool » zou ik, geerne zien vervangen door het inrichten van een « hooger leergang » of « stuurmansleergang » en dit, zooniet in al onze visschersscholen, dan toch daar waar een voldoende getal leerlingen de school volgen.

Deze hogere leergang zou enkel voor varende visschers toegankelijk zijn, dit is voor jongelingen die meer dan 14 jaren oud zijn en de lagere school verlaten hebben.

Het schijnt immers toch niet logisch dat jonge knapen van 14 jaar, hun examen van leerling-stuurman afleggen, voor dat zij hunne beide proeven van scheepsjongen hebben afgelegd, wat hun enkel na een of twee jaar varens wordt toegestaan.

Dit punt zou men echter met nut aan een verder onderzoek kunnen onderwerpen en wel namelijk aan de groepeerings der bestuurders en leeraars onzer verschillende visschersscholen, welke, ter bevordering van het onderwijs onzer jonge visschers Dinsdag toekomende tot stand zal gebracht worden.

Weliswaar moeten onze jonge werkkrachten in zee, zooveel mogelijk in theoretische kennis beslagen zijn, vooraleer in zee te steken, doch ze buiten de noodzakelijkheid stellen, na hunne 15 jaar, gelijk welke onderwijsinrichting nog te volgen, ware voor onze jonge zeevisschers even noodlottig.

C. — Wat het punt C aangaat, het moderniseeren van het didactisch materiaal onzer visschersscholen, ware het zeer wenschelijk dat, vooraleer tot de verdeeling der buitengewone toelage over te gaan, er aan de bestuurders der verschillende visschersscholen zou gevraagd worden eene lijst van het hun meest ontbrekend didactisch materiaal in te leveren.

In verhouding en van het krediet en van de schoolbevolking zou hieraan gevolg gegeven worden.

Er zou nochtans onderscheid dienen gemaakt te worden tusschen eene visschersschool « gewone lagere school », en eene visschersschool « vakschool », daar de eerstgenoemde over meer bronnen van inkomsten beschikt dan de tweede.

D. — Wat eindelijk het punt D betreft, de grondige studie der organisatie van het onderwijs voor visschers gegeven in de Hollandsche vakscholen, meen ik, alhoewel nogmaals toegevende aan de ondervinding en de kennis van den achtbaren verslaggever, dat dergelijke studie, voor onze visschersscholen toch niet van alle nut zou ontbloot zijn. Sedert eenige jaren, immers, hebben onze Noorderburen, in zake van visscherijonderwijs zich weten te verbeteren en te volmaken. Vooral de visschersschool van Ymuiden werd op gansch modernen voet ingericht, van alle nieuwigheden op gebied van onderwijs van zeekennis en visscherij voorzien, waardig door alle vakmannen nader bestudeerd, nagegaan en nagedaan te worden.

Ten slotte, dit is « pro domo » zal men mij veroorlooven de visscherijocholen onzer Oostkust bij het verdeelen der toelagen aan te bevelen. Op de Oostkust immers, doch vooral in Heyst, groeit de visscherij zoo in getal als in vaartuigen aan. Dank aan onze onverpoosde werking, is het in Heyst dat nog het grootste getal lavers wordt gemonsterd. Uit de verschenen verslagen blijkt dat de visschersschool van Heyst zeer talrijk en regelmatig bijgewoond wordt, dat, ieder jaar een merkelijk getal leerlingen de vereischte leerproeven van scheepsjongens afleggen, bij zoover — en de heer Hamman hier tegenwoordig zal dit kunnen bevestigen — dat dit jaat zooveel premien en leerbeurzen in Heyst als in Oostende toegekend werden.

Op de Oostkant nochtans beschikt men over dezelfde bronnen van inkomsten en heeft men dezelfde gerieven niet als in Oostende. Heyst, onder andere, bezit geen voldoende lokaal om er een gemoderniseerd didactisch materiaal in te richten.

Hoogst nuttig werk zou de Provinciale Commissie voor Zeevisscherij verrichten met ook tot het bouwen van behoorlijke schoollokalen voor onze jonge visschers bij te dragen.

Onze wenschen kunnen dus samengevat worden als volgt ;

1) Voordrachten aan de onderwijzers van den 4en graad over zeevaartkunde en zeevisscherij, tot bekwamen van leeraars van theorie bij onze visschersscholen.

2) Inrichten, ten minste in de bijzonderste onzer visschersscholen, van eenen hooger leergang of stuurmans-leergang, enkel voor varende visschers — punt welk met nut zou kunnen onderworpen worden aan de groepeerling der bestuurders en leeraars der visschersscholen.

3) Richten eener vragenlijst aan de visschersscholen, nopens het meest ontbrekend didactisch materiaal ; in de verdeeling rekening houden met de bevolking van iedere school.

4) Steun en tusschenkomst der Provincie in kosten van aankoop of opschikking van behoorlijke lokalen voor visscherij-scholen.

5) In subsidiair bijkomende orde : onderzoek in Holland, b. v. te Ymuiden, der voor te stellen verbeteringen van onderwijs en materiaal in onze visschersscholen.

De heer **Dezuttere** brengt in dat, wat het eerste punt van het verslag van den heer **Pype** betreft, men uit het oog niet verliezen mag, dat het besluit van den Provincieraad, evenals het verslag der eerste Commissie van den Raad, uitdrukkelijk de premien voorzien en zelfs het bedrag vaststellen tot hetwelk de Provincie zal tusschenkomen. 250 fr. wat de stuurlieden betreft, 150 fr. wat de bijpremie aan de stuurlieden en de scheepsjongens aangaat. Is de Bestendige Deputatie bevoegd om dezen grondslag eenvoudig weg te cijferen ? Het is niet te gelooven, daar zij in het huidig geval als uitvoerende macht optreedt.

In het huidig stelsel is de toestand de volgende :

De leertijd omvat twee vischseizoenen. Na den afloop van elk seizoen, is de scheepsjongen gehouden een examen voor de bijzondere commissie af te leggen. De stuurman, gelast met den aankweek, ontvangt na het welgelukken van het examen. voor elk seizoen, eene leerbeurs van 150 fr. voor de grootvisscherij, en van 100 fr. voor de kleinvischerij. Na het afleggen der tweede proef geniet de stuurman eene bijpremie van 100 fr. voor de grootvisscherij en van 50 fr. elders ; de visschersjongen

van zijnen kant ontvangt eene geldelijke premie van 100 fr. in de verscheidene havens.

Welke zouden de kosten zijn die de toepassing van het stelsel der Provincie zou voor gevolg hebben? Nemen wij het laatste normale jaar, namelijk 1912. Sedert dien is het getal scheepsjongens ontzettend verminderd.

Dit jaar hebben te

1^e proef — 2^e proef

Oostende	19	15=1900+1500+ 750+750=4900
De Panne	9	14=1350+2100+1400+700=5550
Heyst	8	9=1200+1350+ 900+450=3900
Blankenberghe	7	2=1050+ 300+ 200+100=1650
Nieuipoort	1	—= 150 = 150
Oostduinkerke	4	g= 600+ 450+ 400+200=1650
Coxyde	5	2= 750+ 300+ 200+100=1350

19150

Dit is wat het stelsel nagenoeg aan de Provincie jaarlijks zou kosten, moest men tot min of meer normale toestanden terugkeeren. Dit zal in de eerste jaren het geval niet zijn daar sedert 1912 de proportie leerjongens met meer dan 2/3 verminderd is; 299 in 1912, 89 in 1922. Men mag bijgevolg aannemen dat in den aanvang ten minste het krediet van 10.000 fr. voldoende zou zijn.

Men moet het met den heer verslaggever eens zijn om aan te nemen dat voor het oogenblik, daar waar de kinders de gelegenheid hebben om een winstgevend ambacht te leeren, de premie op hunne aanwerving voor de visscherij geen invloed zal hebben. Maar zal dit het geval zijn voor de visscherskinders? Als de premien voor den stuurman en voor het kind hetzelfde gezin toevallen, dan maken zij reeds een aanzienlijk bedrag uit en men mag overtuigd zijn dat zij op het behoud van het eigenlijke zeevolk een onbetwistbaren invloed zouden uitoefenen. Niet langer dan gister, vernam ik te Oostende de volgende samenspraak onder visschers aan de kaai: « Gij weet de premies worden verdubbeld; ik neem mijn jongen mee naar zee. » Dit is kenschetsend genoeg.

En zelfs ware het krediet ontoereikend, dan nog zou men in de meening van den heer Pype niet mogen deelen, omdat men moet staat maken op de verklaring van den heer Bernolet, in de laatste vergadering afgelegd, namelijk dat het bedrag

van 10.000 fr. maar een bijzaak is, dat de visscherij mag rekenen op de algemeene kredieten voor vakdoeleinden in de provinciebegroting begrepen.

De vertegenwoordigers der visscherijbelangen zouden niet doeltreffend handelen, moesten zij de practische toepassing dezer verklaring niet betrachten. Des te meer, daar het er op aankomt de kustgemeenten het voorbeeld der Provincie te doen navolgen, om aldus de publieke belangstelling voor de zeevisscherij, belangstelling die thans te veel ontbreekt, te doen aangroeien.

Voor het overige is de spreker overtuigd dat het een uitmuntende gedachte is den stuurman, wiens scheepsjongen het eindexamen afgelegd heeft, een soort van officieel brevet van goede meesterschap te verleenen; maar als dit zoo is, kan deze toekenning niet voorafgegaan zijn van een soort van kontrakt tusschen stuurman en jongen in hetwelk beider rechten en plichten ten opzichte van den aanleer vastgesteld zijn? Wij moeten thans opmerken dat het moreel en stoffelijk belang van den gemonsterden scheepsjongen door niets gewaarborgd wordt. In de nijverheid is het anders gesteld. Iedereen kent het werk van den leertijd, door het Ministerie van Nijverheid ingericht, en het kontrakt tusschen meester en leerjongen dat er de grondslag van is. Iedereen ook kent de Apprenticeship Indenture, in de Engelsche visscherij in voege. Kon er iets dergelijks ten grondslag van het provinciaal premiënstelsel ingevoerd worden, het ware voorzeker een stap vooruitgang op sociaal gebied ten behoeve der visschers gedaan.

De motor voor het vakonderwijs in de visscherijsscholen zou moeten in huur genomen worden om de kosten te besparen en steeds het beste type voor handen te hebben.

M. Hamman doet opmerken dat de E. H. Pype, ingezien de afgelegde verklaring, zal aannemen dat de beschikbare gelden voldoende zijn om het vakonderwijs, dat hem voornamelijk ter hart ligt, aan te moedigen.

De heer Gouverneur wijst op de bedragen in de provinciebegroting ingeschreven, en doet opmerken, dat de tussenkomst der Provincie in de uitgaven der beroepsscholen als volgt vastgesteld is:

Jaarwedden van het onderwijzend personeel 30 %.

Andere uitgaven 40 %.

Buitengewone onkosten (eerste inrichting) 30 %.

Te zamen met de geldelijke tussenkomst der Regeering

mogen de toelagen ten behoeve van het zeevisscherijonderricht thans op 80 % berekend worden.

De heer **Demaecker** dringt op zijne beurt aan ten behoeve van de verbetering van het premiestelsel voor den aankweek van visschersjongens.

Den 1 Januari 1914, waren er te Blankenberghe 143 visschers gemonsterd en 13 scheepsjongens. Den 16 October 1923, waren er 112 visschers en slechts 4 jongens.

In de begrooting voor 1924 voorziet de stad Blankenberghe een krediet van 1000 fr. voor de vermeerdering der premien. De uitreiking dezer laatste zal ten stadhuize met plechtigheid gedaan worden.

E. H. **Pype** verklaart zich volstrekt tegen het premiestelsel niet, maar is van meening dat de toelagen zooveel mogelijk voor het vakonderwijs moeten voorbestemd zijn. De leerlingen der visschersscholen kunnen thans tot het afleggen van het theoretisch examen voorbereid worden; een bijzondere leer-gang voor stuurlieden wordt niet vereischt.

De heer **Dezuttere** herhaalt dat in de voorgaande zitting hij er op gewezen heeft dat het thans onmogelijk is voor leerlingen der visschersscholen het diploma van stuurman te verwerven, het tegenovergestelde werd staande gehouden. Dit laatste kan waar zijn wat de stuurlieden van zeilbooten aangaat, maar niet wat de stuurlieden, machinisten en stokers van stoomsloepen betreft. Welnu, het is uiterst wenschelijk dat de kandidaten voor deze beroepen zich ter plaats zelve kunnen voorbereiden op welke wijze het ook zij, zooals in Nederland, en dat zij voor een middenjury hun examen afleggen. Aldus zou er den visschers een middel van maatschappelijk verheffing ter hand gesteld worden.

M. **Goor** is van meening dat men tot dien uitslag geraken zal. Thans komt het er op aan het gebrek aan degelijke onderwijzers en materiaal in de visschersscholen tegen te gaan. De Regeering is goed gestemd en bereid te dien einde de noodige geldelijke offers te doen. Een handboek, zooveen door den E. H. **Pype** bewerkt, en door het Middengestuur van het Zee-wezen uitgegeven, zal veel daartoe bijdragen. Eens dat de leerlingen degelijk zullen kunnen voorbereid worden zal eene oplossing in den zin die voorgesteld wordt, van zelf komen.

M. **Baels** doet opmerken dat de Regeering in den aangewezen

zin niet gehandeld heeft ten opzichte van den aankoop van een motor voor de staatsvisschersschool te Oostende. De aanvraag kwam terug met verzoek de noodzakelijkheid van dit tuig te bewijzen.

De heer **Bauwens** vestigt de aandacht op de motoren, reeds bestaande in de visschersscholen en vakscholen van Oostende en op de maatregelen genomen door het koninklijk werk van den Ibis, om den aankweek van leerjongens te vermeerderen. Het getal leerjongens der school werd van 50 op 100 gebracht en een motorsloop zal aangekocht worden.

De heer **Gouverneur** stelt voor den heer **Dezuttere** te gelasten bepaalde voorstellen uit te werken in den zin der bespreking, om in de aanstaande vergadering bepaald geregeld te worden, en bedankt de heeren **Pype**, de **Gheldere** en **Baels** voor de vruchtbare bespreking die zij te wroeg gebracht hebben.

De aanstaande zitting zal den 14 December plaats hebben.

De Secretaris,
Ch. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
Baron JANSSENS de BISTHOVEN,

Verslag der vergadering van 28 December 1923. r

De Commissie komt bijeen onder het voorzitterschap van den heer **Baron Janssens de Bisthoven**, **Gouverneur der Provincie**, te 10 ¼ ure 's morgens, in de vergaderzaal der Bestendige Deputatie, Gouvernementshotel, te Brugge.

Zijn tegenwoordig; de heeren **Pype**, **Baels**, **Rybens**, **Hamman**, **Bauwens**, **Demaecker**, **Liebaert**, de **Gheldere**, **Dezuttere**.

De heer **d'Arripe** wordt verontschuldigd.

De heer **Goor** vertegenwoordigt het Middenbestuur van het Zeewezen.

I. — Het verslag der voorgaande zitting wordt goedgekeurd.

II. — De heer **Gouverneur** geeft mededeeling van een brief van het gemeentebestuur van **Blankenberghe**, houdende dat een krediet van 10.000 fr. in de begroting voor 1924 dezer gemeente aangenomen is, om als aanmoedigingspremie ten behoeve van den aankweek van scheepsjongens aangewend te worden. Hij wenscht het gemeentebestuur geluk om dit uitmuntend initiatief.

De heer **de Gheldere** verklaart dat een voorstel tot toeken-

*Aankweek
van slaap-
jongens.*

ning van een dergelijk krediet insgelijks bij den gemeenteraad van Heyst ingediend werd; het is echter tot nu toe niet gestemd.

De heer **Demaecker** voegt er bij, dat er blijkt uit inlichtingen die hij ontvangen heeft, dat een krediet van 1500 fr. eerlang door den gemeenteraad van Heyst zal gestemd worden.

III. — De heer **Voorzitter** geeft kennis van een nota van den heer d'Arripe nopens de zienswijze van de vrije visschersschool van De Panne, over het verslag aangaande de herinrichting van het vakonderwijs der zeevisscherij dat op de dagorde der vergadering staat. Deze nota bekrachtigt in ruime trekken de besluitselen van het verslag.

IV. — De heer **Gouverneur** verzoekt den heer Dezuttere een beknoot overzicht te geven van de heweeegreden en de besluitselen van zijn verslag nopens de inrichting van de provinciale premien tot aanmoediging van den aankweek van visschers-scheepsjongens en nopens de toekenning der provinciale toelagen aan het vakonderwijs der zeevisscherij. Dit verslag wordt als bijlage hierbijgevoegd.

De heer **Dezuttere** doet opmerken dat de ingediende besluitselen een dubbel doel heeogen; de verdeling der premien ingevolge de aanduidingen van den Provinciaal Raad en de herinrichting van het zeevisscherijonderwijs op grond van de noodwendigheden, die voortspruit uit het koninklijk besluit van 30 Juni 1922, dat de brevetten van leerling-stuurman en van leerling-machienist in de zeevisscherij ingesteld heeft.

De staatspremie wordt door de Provincie tot beloop van 250 fr. verhoogd, zoowel voor de sloepen van min als voor die van meer dan 25 ton. De bijpremie wordt in dezelfde voorwaarden op 150 fr. gebracht.

Wat het vakonderwijs der zeevisscherij aangaat, is de inachtneming van het koninklijk besluit van 30 Juni 1922 van het grootste belang, omdat het de mogelijkheid voorziet het vakonderricht, vereischt voor de examens van stuurman en machienist ter plaats te verschaffen, wat overeenstemt met het duidelijk belang van het zeevisscherijpersoneel en met de wenschen herhaaldelijk in de Commissie voorgedragen. Het komt er bijgevolg op aan de visschersscholen in staat te stellen die taak te vervullen. Daarom moet het leerpersoneel de noodige bekwaamheid, en de scholen het noodig didactisch materieel bezitten.

De hogere vakschool door den heer Pype voorgestaan wars bestemd om de huidige leeraars te bekwamen en om toekomstige voor te bereiden.

Al het overige is eene begrootingskwestie. De schoolbesturen moeten de vereischte uitgaven voorzien in de begrooting die zij aan de hogere overheid onderwerpen, rekening houdende met de plaatselijke vereischten en de algemeene regelen door de Regeering en de Provincie vastgesteld, wat betreft hunne tusschenkomst in die onkosten. Feitelijk bedraagt deze tusschenkomst 80 t. h., zoo voor de wedden van het leerpersoneel vastgesteld ingevolge het aangenomen tarief, als voor de gewone onkosten van onderhoud en werking of in de buitengewone onkosten van inrichting of uitbreiding. Er blijft dus 20 t. h. door de schoolbesturen bij te brengen. Het is wenschelijk dat er bij de gemeentebesturen aangedrongen worde om een aandeel in dit tekort in hunne begrooting te voorzien.

De heer de Gheldere doet opmerken dat er eene verwarring bestaat in de vakkringen, aangaande de wijze van berekening der provinciale premien en de vraag of het volgen der lessen in de hogere vakschool al of niet verplichtend zijn zal voor de huidige leeraars der vakscholen.

De heer Dezuttere antwoordt dat er geen verwarring nopens het eerste punt kan bestaan; de Provincie verleent eene verhooging derwijze dat de premie, 250 fr., en de bijpremie, 150 fr. beloopt, welke ook de tonmaat der sloep of het bedrag der staatspremie of bijpremie, het eerste of het tweede jaar, zijn mogen. Wat de verplichting voor het huidig leerpersoneel betreft, kan er geen spraak zijn door eene dergelijke toepassing het onderwijs onmogelijk te maken. Men bedoelt eene trapsgewijze verbetering. Daarom ook wordt in het verslag eene vergoeding voor reis- en verblijfskosten voorzien voor het huidig personeel der visschersscholen, dat zich de moeite zou getroosten de hogere vakleergangen te Oostende te volgen.

De heeren Pype en Bauwens wijzen op de practische moeilijkheden, die de inrichting van machienistenleergangen in de visschersscholen in den weg staan.

De heer Dezuttere antwoordt dat men met deze moeilijkheden thans niet af te rekenen heeft, evenmin als het koninklijk besluit van 30 Juni 1922 het gedaan heeft. Het blijkt daarenboven niet dat de inrichting van een theoretischen machienistenleergang buitengewone moeilijkheden in den weg staan.

De manier van praktische vollediging van het onderwijs hangt af van het initiatief en de behendigheid van het schoolbestuur. De ambtelijke jury is daar om uitspraak te doen.

De heeren **Baels** en **Bauwens** deelen mede dat de Firma Gebr. Valcke, van Oostende, kosteloos een Deutzmotor ter beschikking der stedelijke visschersschool gesteld hebben.

De heer **Gouverneur** legt de besluitselen van het verslag van den heer **Dezuttere** ter stemming. Zij worden met algemeene stemmen aangenomen. Tevens drukt de Commissie den wensch uit dat de begrootingen der visscherijscholen voortaan aan haar advies onderworpen worden.

**Haven van
Blanken-
berghe.**

De heer **Demaecker** wijst op den erbarmelijken toestand dien de verzanding der havengeul te **Blankenberghe** te weeg brengt. Vijf visschersvaartuigen zijn in de laatste vijf weken op de zijbanken blijven steken en zouden bij wester- of noorderwind onwederroepelijk verloren geweest zijn. De doorgang tusschen de banken is slechts 4 m. breed. Indien de scheurput regelmatig met volle kracht opengezet werd, zou die toestand niet kunnen bestaan. Daarenboven zouden er langs de beide kanten der geul behoorlijke schutwerken moeten gemaakt worden, om de verzanding te heletten.

De heer **Goor** antwoordt dat de noodige baggerwerken bevolen werden en dat het hem verwondert dat zij nog niet begonnen zijn. Hij twijfelt echter of eene geweldiger aanwending van den scheurput den gewenschten uitslag zou opleveren. Wat er ook van zij, hij zal de aandacht van het ministerie op de zaak vestigen.

De Commissie beslist harerzijds bij den heer minister van Openbare Werken nopens dezelve aan te dringen.

De **E. H. Pype** doet de wenschelijkheid uitschijnen dat het handwerk een verplichtend doel uitmake van het programma der examens van stuurman en leerling.

De vergadering wordt te 11 ½ ure gesloten. De aanstaande vergadering zal op bijeenroeping plaats hebben.

De Secretaris,
Ch. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
Baron JANSSENS de BISTHOVEN,

(Bijlage aan het verslag der zitting van 28 December 1923).

De Provinciale tusschenkomst ten behoeve der Zeevisserij.

De bespreking, den 23 November l.l. in de Commissie voor Zeevisserij gehouden, aangaande de voorstellen aan de Provinciale Overheid te doen, nopens de-aanwending der kredieten beschikbaar op de begrooting voor 1924, mag aldus samen-gevat worden.

A. — De E. H. Pype is voorstaander van de inrichting eener hogere vakschool voor visserij, te Oostende, en van eene degelijke ingerichte visscherijschool, op elk uiteinde der kust, alsook van de toekenning van een brevet van goede stuurman-schap aan den meester wiens scheepsjongen het vereischte examen met onderscheiding afgelegd heeft.

B. — De wenschen van den heer de Gheldere zijn de volgende;

a) voordrachten aan de onderwijzers van den 4en graad over zeevaartkunde en zeevisserij, dit tot het bekwamen van leeraars van theorie in de visscherssscholen.

b) inrichting in de bijzonderste visscherssscholen van een stuurmansleergang voor varende visschers.

c) toesturing eener vragenlijst aan de visscherssscholen, nopens het ontbrekende didactisch materieel.

d) steun en tusschenkomst der Provincie in de kosten van aankoop of opschikking der lokalen voor visscherssscholen.

e) in bijkomende orde, onderzoek in Holland nopens de verbetering voor hetwelk de inrichting der Belgische visschers-scholen vatbaar is.

C. — De heer Baels en het meerendeel der leden der Commissie verklaren zich besliste partijgangers van de beslissing door den Provincieraad genomen en houdende dat, door middel van het bijzonder krediet van 10.000 fr., in de begrooting van 1924 ingeschreven, de staatspremie aan de stuurlieden voor den aankweek van visschersscheepsjongens zal gebracht worden tot 250 fr., zoowel voor de sloepen van min als voor die van meer dan 25 ton.

De bijpremie voor den stuurman en die voor den scheeps-jongen worden in dezelfde voorwaarden op 150 fr. gebracht. Al de leden ook beamen de instelling van het diploma door E. H. Pype voorgestaan.

I. — De Premiën.

Er kan geen tegenspraak bestaan wat dit punt betreft, aangezien het de uitvoering geldt van een maatregel, door den Provincieraad zelve gestemd. Er kunnen alleen door de Commissie wenschen nopens de modaliteiten van uitvoering ingediend worden. Dit is eene bestuurskwestie die tusschen de Regeering en de Provinciale Overheid heeft geregeld te worden, met het oog op de uitvoering der voorstellen, die aan de Provincie tot uitbetaling der premiën door den keurraad zullen gedaan worden.

Er valt enkel te beslissen of de kustgemeenten van West-Vlaanderen zullen verzocht worden op hunne beurt, in de begroting voor 1924, een krediet tot aanmoediging van den aankweek van visschersjongens te schrijven.

II. — De hoogere vakschool te Oostende en de stuurmansleergangen.

De Commissie zal zich herinneren dat zij, in het begin van het loopend jaar, een programma goedgekeurd heeft, in hetwelk de leerstof heeft gekozen te worden voor de klassen van den 4en graad van het lager onderwijs in alle gemeenten der kuststreek, ten einde den zeemansgeest en de roeping tot de zeevisscherijvakken aan te moedigen. Dit programma werd den 14 Februari 1923 naar den heer Minister van Kunsten en Wetenschappen voor welwillend onderzoek en spoedige toepassing gezonden. Tot nu toe werd er echter geen antwoord op dit voorstel ontvangen, ook niet op het voorstel de kinders meer dan 12 jaar oud, die begeeren eene eigenlijke vakschool voor zeevisscherij bij te wonen, te ontslaan van de verplichting de klassen van den 4en graad te volgen.

Anderzijds heeft een koninklijk besluit van 30 Juni 1922 de aanwerving van de officieele brevetten vergemakkelijkt voor de jongelingen die zich tot de visscherij voorbereiden en die de leergangen gevolgd hebben van door den Staat erkende vakscholen, zooals de visscherijscholen. Het heeft te dien einde de instelling beslist van getuigschriften van leerling-stuurman ter visscherij en van leerling-machienist, welke door de bevoegde officieele jury's zouden toegekend worden.

De toekenning van het brevet geschiedt na den ouderdom van 21 jaar, mits eene dubbele proef, eene theoretische, en na volbrenging van den vaartijd, eene practische proef voor eene

jury samengesteld door de Regeering en in dewelke de erkende gestichten vertegenwoordigd zijn.

Wat het eerste punt, namelijk het onderwijs in de scholen van den 4en graad betreft, schijnt het geen doorslaande betrekking met de mogelijke inrichting van eene hoogere vakschool voor visscherij te hebben. Het is duidelijk en dit wordt ten andere, in de wet bepaald, dat het eigenlijke vakonderricht er niet door beoogd wordt. Het geldt alleen een onderwijs met beroepsbetrekking, met andere woorden, de opwekking en de aanmoediging der roeping tot bepaalde bedrijven in verband met de economische omgeving. Het schijnt niet noodig dat de onderwijzer te dien einde eene bepaalde vakopleiding genoten hebbe; het is voldoende dat hij de meest algemeene begrippen nopens zeevaart en zeevisscherij, die iederen ontwikkelde ter hand liggen, aan zijne leerlingen kunne voorhouden en praktisch vatbaar maken.

Er kan geen spraak zijn in het onderwijs van den 4en graad eene verdubbeling te zoeken der visscherijsscholen, dewelke de proef des tijds doorstaan hebben en overigens waardeerbare diensten bewezen hebben. Dit helet niet dat de hoogere visschersschool, in het voorkomend geval, mag toegankelijk gemaakt worden voor de onderwijzers die in het eigenlijke vakonderwijs in de visscherijsscholen eene toekomst of bijwinst zoeken.

Het groot belang der hoogere vakschool schijnt hierin te bestaan dat het huidige en toekomstige personeel der visschersschool moet bekwaam gemaakt worden eene vruchtbare toepassing van het koninklijk besluit van 30 Juni 1922 te waarborgen, met andere woorden, dit personeel moet in staat gesteld worden benevens de leerstof vereischt voor het examen van scheepsjongens, ook die van de programma's van stuurman en van machienist ter visscherij te onderwijzen.

Wij meenen de waarheid niet te kwetsen door te vermoeden dat, met uitzondering van Oostende, de visscherijsscholen der Vlaamsche kust over 't algemeen in staat niet zijn de gewichtige taak, hun in dit opzicht opgedragen, te volbrengen.

Daarom schijnt het voorstel van E. H. Pype uiterst belangrijk. De E. H. Pype, stichter van het visscherijonderwijs in België, beschikt over de lokalen, het noodige personeel en verief, om jaarlijks een hooger vakleergang voor huidige en toekomstige leeraars van visschersscholen in te richten, leergang die door de toekenning van een diploma zou bekroond worden.

Het komt hem toe bij de hogere overheid te dien einde een bepaald ontwerp met eene duidelijke begrooting in te dienen, begrooting die vermoedelijk de vergoeding der reis- en verblijfskosten zou mogen bevatten der huidige leeraars uit andere dorpen, die de leergangen zouden bijwonen. Tevens zou het programma der leerstof en de samenstelling van het leeraarskorps opgegeven worden.

III. — De gewone visscherijscholen.

Wat de stuurmansleergangen en de leergangen van machienist betreft, bijzonderlijk door de Hevtsche visschers gevraagd en uit hoofde van het koninklijk besluit van 30 Juni 1922 uiterst wenschelijk, valt er eerst te onderzoeken, of zij, ingezien den huidige toestand van het didactisch materieel, de samenstelling en de bevoegdheid van het personeel mogelijk zijn en waar deze mogelijkheid bestaat.

Het is eene gansch zakelijke vraag; het antwoord is wellicht bevestigend wat Oostende betreft, en ontkennend wat de overige visschersscholen aangaat.

De hogere visschersschool van Oostende hierboven voorzien zou bijgevolg dadelijk, benevens den normaalleergang waarvan spraak, een stuurmansleergang en machienistenleergang in de vermelde voorwaarden kunnen tót stand brengen.

Dan blijft er nog te beslissen in welke andere kustgemeenten de inrichting van een stuurmansleergang of een machienistenleergang moet voorbereid worden.

De E. H. Pype is voorstaander van twee welingerichte vakscholen, eene op de Oost- en eene op de Westkust. De vraag is of dit stelsel overeen te brengen is met de wenschelijkheid van het plaatselijk onderwijs en met den wedijver die de uitsluiting van de eene of andere gemeente onvermijdelijk moet doen ontstaan. Het is duidelijk dat Nieuwpoort, de oude Vlaamsche visschersstad, voorzien van eene haveninrichting, die op veel meer bedrijvigheid moet aanspraak maken, aangewezen is om eene behoorlijke visschersschool met alle wenschelijke leergangen te bezitten.

Hetzelve geldt voor Heyst met zijn noeste visschersbevolking, zijn talrijke visschersschool, het ontwikkelingsvermogen dat de uitbreiding van Zeebrugge-visschershaven voor hem oplevert.

Maar dan blijven nog De Panne en Blankenberghe, die ook op een verdienstelijk verleden op zeevisscherijgebied mogen

bogen en wier huidig verval slechts aan ongelukkige omstandigheden toe te schrijven is.

De Panne en Blankenberghe bezitten elk hunne vrije visserijsschool, met haar leeraarskorps, haar min of meer volledig didactisch materieel. Ware het voor de financiekracht der openbare besturen eene te aanzienlijke opoffering hare bezorgdheid ook aan deze beide gemeenten te verleen?

IV. — Het didactisch materieel.

Dit punt ook is van practischen aard. Het is voldoende dat de bestaande inrichtingen verzocht worden hunne voorstellen dienaangaande aan de bestuurlijke overheid te onderwerpen.

Wat voornamelijk de motorkwestie betreft, werd er in de voorgaande vergadering herhaaldelijk op gewezen dat de vereischte machienen kosteloos ter beschikking der vakscholen kunnen gesteld worden. Het is echter niet voldoende deze mogelijkheid in te roepen; hoofdzaak is, ze in de wezenlijkheid om te zetten, en dan nog moet er in de onkosten van plaatsing en in-het-werkstelling voorzien worden. De heeren Baels en Bauwens kunnen wellicht bepaalde inlichtingen nopens de beschikbare motoren geven. Eens in het bezit dier opgaven, kan de Commissie eene beslissing nemen in het opzicht der kosten van plaatsing en in bedrijfstelling, in overeenstemming met de provinciale verordening, gedagteekend van 20 December 1921, op het vakonderwijs.

Wat de inrichting der schoolgebouwen aangaat, kunnen wij slechts naar deze verordening verwijzen.

V. — Het diploma van goed stuurmansschap.

De algemeenheid der leden is die gedachte bijgetreden. Alleen werd de vraag gesteld of benevens het examen een bepaald leerkontraat de grondslag niet zijn moet voor de toekenning van het diploma, zooals het overigens geschiedt in het Belgisch ambtelijk werk van den arbeid en in het regiem van de Engelsche Apprenticeship Indenture. Deze laatste bepaalt den leertijd, de wederzijdsche plichten van leerling en meester, de uitrusting van den leerling, zijne voeding en logies, loon en drinkgeld, arbeid, verlofdagen, enz., en wordt voor den zee-commissaris gesloten. (Zie, *Enquête sur la pêche maritime en Belgique. Etude sociale de la pêche maritime*, bl. 509).

Ongelukkiglijk bestaan er tot nu toe geen ambtelijke erkende leerlingsekretariaten in de zeevisscherijplaatsen en is het niet bewezen dat de vakkringen dergelijke inrichting genegen zijn; evenmin dat het Middenbestuur van het Zeewezen zou de hand leenen aan de toepassing van het stelsel, door de zeecommissariaten met het opmaken ervan te gelasten, zooals het in Engeland het geval is. Mocht dit wel het geval zijn, dan zou een tekst gemakkelijk kunnen uitgewerkt worden.

VI. — Studiereis in Holland.

De Commissie zal oordeelen of deze reis voor het oogenblik gepast voorkomt. Kon het hierboven aangeduid programma behoorlijk verwezenlijkt worden, dan zouden wij vermoedelijk onze Noorderburen niet veel meer te benijden hebben.

VII. — Besluit.

De slotsom van dit verslag luidt als volgt:

a) Inrichting der premien ingevolge de stemming van den Provincieraad.

b) Verzoek aan de kustgemeenten zich bij het voorbeeld der Provincie aan te sluiten.

c) Stichting van eene hogere vakschool te Oostende, bestaande in een leergang tot bekwaaming van het leeraarskorps der visscherijscholen.

d) Vollediging van het didactisch materieel der visscherijscholen van Oostende, Heyst, Nieupoort, Blankenberghe en De Panne, met het oog op het inrichten van een stuurmansleergang.

e) geleidelijke inrichting van dezen leergang in dezelfde scholen, naar gelang het vereischte materieel en het leeraarskorps tot stand gebracht worden.

f) instelling van een brevet van goed stuurmanschap, zoo mogelijk gesteund op eene overeenkomst tusschen leerling en meester.

Ch. DEZUTTERE.

Verslag der vergadering van den 28 Maart 1924.

De Commissie komt bijeen te 2 ½ ure 's namiddags, in de vergaderzaal der Bestendige Deputatie, Gouvernementshotel, te Brugge, onder het voorzitterschap van den heer Baron Janssens de Bisthoven, Gouverneur der Provincie.

Wonen de vergadering bij: de heeren Valcke, d'Artois, Bernelet, Hamman, Fybens, Liebaert, Dezuttere.

De heer Goor vertegenwoordigt het Middenbestuur van het Zeewezen.

Worden verontschuldigd: de heeren Baron Ruzette, Bauwens, Pype, Demaecker, Baels en Blondé.

I. — Het verslag der voorgaande zitting wordt goedgekeurd.

De heer **Dezuttere** doet opmerken dat de uitbetaling der zittingen dezer vergadering nog niet uitbetaald werden, uit oorzaak van een misslag in het Bureau der Postchecks begaan. Deze uitbetaling zal eerstdaags geschieden.

De beslissingen in dezelfde vergadering genomen werden nog niet ten uitvoer gebracht, omdat ze nog door de Bestendige Deputatie hoeven bekrachtigd te worden.

II. — De heer **Voorzitter** deelt mede dat de leden der Commissie wier mandaat in 1924 vervallen was, heraangesteld werden, en dat de heer d'Artois, bestendige afgevaardigde, daarenboven als lid der Commissie aangesteld werd. Hij wenscht den heer d'Artois hartelijk welkom.

*Commissie-
leden.*

III. — De heer **Voorzitter** geeft mededeeling van een verslag van den Belgischen Zaakgelastigde te Kopenhagen, aangaande de uitkomsten der zeevisscherijnijverheid in Denemarken, in 1922. Dit verslag wordt hierbij als bijlage overgedrukt.

*Zeevisscherij
in
Denemarken.*

De heer **Dezuttere** vestigt de aandacht op de beteekenis der opgaven betreffende de staatsleeningen dit jaar aan de Deensche visschers gedaan, voor den aankoop van vaartuigen, namelijk 433.000 kronen aan 37 kredietmaatschappijen, voor den aankoop van 272 vaartuigen.

Het was met het oog op eene dergelijke inrichting dat de Commissie de stichting teweeg gebracht heeft van de West-vlaamsche onderlinge zeeverzekering voor zeevisschersvaartuigen, verzekering die ongelukkiglijk slechts gedeeltelijk kon verwezenlijkt worden.

**Rekening
1923.**

IV. — De rekening der inkomsten en uitgaven der commissie voor 1923 wordt vastgesteld als volgt :

Inkomsten	fr. 7.964,04
Uitgaven	5.210,70
Batig slot	fr. 2.753,34

De rekening zal aldus aan de goedkeuring der Bestendige Deputatie voorgelegd worden.

**Begrooting
1924**

V. — De begrooting der commissie voor 1924 wordt in ontvangsten en uitgaven op 8.550 fr. vastgesteld en zal aan de Bestendige Deputatie onderworpen worden. De toelage van 1449,18 fr. ten laste van het Middenbeheer van het Zeewezen zal aangevraagd worden.

**Vliegdiens
ten behoeve
der
zeevisscherij**

VI. — De heer **Voorzitter** geeft lezing van een voorstel vervat in een verzoekschrift van 30 Januari 1924, van den heer G. Bo-beau, reserveofficier van den Franschen luchtvaartdienst te Oostende. De heer Bobeau betracht de toepassing op zekere visscherijen van de luchtvaart met lichte vliegtuigen, wier vlucht de 20 fr. per uur niet zou overtreffen. De bestuurder van den Belgischen luchtvaartdienst heeft beslist de uitvoering van het ontwerp te beproeven, indien dezès nut door het Beheer van het Zeewezen bevestigd wordt. De vereeniging der Oostendsche reeders heeft in dien zin bij het Hooger Beheer van het Zeewezen aangedrongen. De aanvrager wenscht de moreele ondersteuning der Commissie ten behoeve van het ontwerp.

De heer **Goor** doet opmerken dat de proefnemingen in Frankrijk en Amerika gedaan, ten einde de luchtvaart op de visscherij van zwervende visschen toepasselijk te maken met welgelukken bekroond werden. Wat onze kust betreft, is de vraag of de landing en de aftocht der vliegtuigen aan boord van een schip kan plaats hebben, en op welke diepte de zwerfvisch in onze zeeën zichtbaar is. Het Middenbeheer is het voorstel volstrekt genegen en zal vermoedelijk zijne inrichtingen en visscherijkruisers ten dienste der onderneming stellen. Er valt nochtans op te merken dat het een zaak van internationaal belang geldt.

De heer **Hamman** is van meening dat zonder geldelijke ondersteuning de zaak niet door te drijven is. Het belang der vissecherij staat op het spel. Het is in dit opzicht dat de poging van den heer Bobeau door de Oostendsche reedersvereeniging begrepen werd. Eene geringe toelage zou op de begrooting der Commissie kunnen toegekend worden.

De heer **Ryhens** wijst op het nut dat de luchtvaart zou kunnen hebben voor het aanduiden der wrakken die de kustvisserij onveilig maken.

De heer **Dezuttere** deelt mede dat de heer Baels hem gevraagd heeft de vraag in zijn naam voor te staan. Het geldt eene voor de zeevisserij gewichtige aangelegenheid, die op stellige gronden gesteund is. Spreker voegt erbij dat de gedachte van den heer Bobeau bijzonderlijk aanmerking verdient ten opzichte van de kustvisserij op sprut en ook op haring, zooals deze laatste op de westkust, in de wintermaanden nog steeds bedreven wordt. De ondervinding in den winter van 1923-1924 opgedaan, heeft geleerd welke ongehoorde bron van welvaart deze visscherijen voor de Provincie kunnen zijn. Een luchtvaartdienst die de kustvischers van de aanwezigheid de vischbanken op bepaalde plaatsen van het kustwater zou berichten, zou aan de zeenijverheid aanzienlijke diensten bewijzen. Het belang der kleine reeders en der onafhankelijke visschers staat hier bijzonderlijk op het spel, maar het is niet mogelijk dergelijke en andere voorstellen doeltreffend toe te passen, zoolang de Provincie in hare begroting geen krediet voor handen heeft om de economische en maatschappelijke behoeften van de visscherij te bevorderen, zooals er voor de landelijke ondernemingen wel bestaan. West-Vlaanderen is de eenige zee provincie van België en de visscherij is de eenige zeenijverheid die op haar grondgebied natuurlijk kan gedijen en eene bron van welvaart voor het land en voornamelijk voor de kustbewoners worden. Mocht dit eenmaal door den Provincieraad ingezien worden.

De heer **Bernolet** antwoordt dat hij voor het oogenblik met deze zienswijze niet kan instemmen. Het eenige wat de Provincie thans doen kan, is de werken ondersteunen, die rechtstreeks de visschers aanbelangen, namelijk het beroepsonderwijs.

De heeren **Gouverneur** en **Valcke** meenen dat de Provincieraad wel er voor zal te vinden zijn, als het er op aankomt, de economische en sociale belangen der zeevaarders, evenals die harer andere ingezetenen te behartigen en dat hij voor de stemming van een bijzonder krediet te dien einde niet zou terugdeinzen. Het voorstel van den heer Bobeau ware een uitmuntende gelegenheid om in dien zin te handelen. Het past echter dit voorstel nader toe te lichten en daarom ware het

wenschelijk dat de heer Robeau eene aanstaande zitting der commissie bijwone om alle wenschelijke uitleggingen te geven.

Deze zienswijze bekomt algemeene toestemming en er wordt beslist dat de heer Robeau zal uitgenoodigd worden tot eene vergadering die zal plaats hebben den 25 April, te 14 ½ ure.

Onderlinge
zeever-
zekering.

VII. — De heer **Liebaert** vraagt dat er een verslag zou ingediend worden nopens den toestand der Westvlaamsche verzekering van zeilvisschersvaartuigen.

De heer **Dezuttere** antwoordt dat het de vertegenwoordigers der Provincie in de maatschappij toekomt te dien einde aan te dringen en voor het overige dat het toezicht op dezer werkzaamheden ingevolge de standregelen moet geschieden.

De vergadering wordt te 4 ure geheven.

De Secretaris,
Ch. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
Baron JANSSENS de BISTHOVEN,

Verslag der vergadering van 2 Mei 1924.

De Commissie komt bijeen te 2 ½ ure, onder het voorzitterschap van den heer Baron Janssens de Bisthoven, Gouverneur der Provincie, in de vergaderzaal der Bestendige Deputatie, Gouvernementshotel, te Brugge.

Wonen de vergadering bij: de heeren Liebaert, Rybens, Pype, Blonde, Hamman, de Gheldere, d'Artois, Bernolet, Valcke, Demaecker, Bauwens, Dezuttere, alsook de heer Robeau, reserve-officier van den vliegdiens van het Fransch leger.

Zijn verontschuldigd: de heeren Baron Ruzette, Baels, d'Arripe, alsook de heer Goor, afgevaardigde van het Middenbestuur van het Zeewezen.

Verslag.

I. — Het verslag der voorgaande vergadering wordt goedgekeurd, onder voorbehoud van eene lichte wijziging, gevraagd door den heer Goor, die niet zooals vermeld wordt, de moeilijkheid bedoeld heeft eene landingstatie langs de kust te vinden, maar wel de moeilijkheid om, van het dek van een schip in volle zee, een punt van vertrek en terugkeer te bewerkstelligen.

Staatstoelage

II. — De heer **Voorzitter** geeft mededeeling van een schrijven van den heer Minister van Zeewezen, gedagteekend van 14

April 1924, houdende dat de staatstoelage voor 1924 ten behoeve der commissie op 1200 fr. vastgesteld wordt, alsook van een brief van het gemeentebestuur van Oostende, gedagteekend van 26 April, houdende dat de heer burgemeester Moreaux den heer schepen Baels vervangen heeft, als commissaris der Westvlaamsche verzekeringskas van zeilvisschersvaartuigen.

III. — De heer voorzitter bedankt den heer Bobeau voor de welwillendheid met dewelke hij de uitnoodiging der commissie heeft willen beantwoorden en verzoekt hem te willen de uitleggingen verschaffen die hij wenschelijk acht om zijn voorstel tot inrichting van een vliegdiensl ten behoeve der Belgische zeevisscherij toe te lichten.

*Vliegdiensl
voor de
zeevisscherij.*

De heer Bobeau geeft een technisch overzicht van de waarnemingen die hij tijdens den oorlog, als vliegofficier, ten opzichte der zichtbaarheid der zeevisch, op verschillende diepten en verschillende plaatsen van den Oceaan gedaan heeft. Die waarnemingen werden medegedeeld aan den heer professor Joubin, en gaven aanleiding tot twee proefnemingen gedaan in Frankrijk, onder het toezicht van het Office Scientifique et Technique des pêches maritimes. Deze proefnemingen werden beschreven in het gedenkschrift Nr 12 van het Office en bevestigden ten volle de juistheid der waarnemingen. De visch is uit de hoogte zichtbaar in de zee op geringe diepten; de pelagische visch wordt gemakkelijk ontdekt en het is zelfs mogelijk door middel der photographie uit de hoogte de bestandheid der vischgronden op te nemen.

Na den oorlog heeft de heer Bobeau het inzicht opgevat de luchtvaart op de Belgische zeevisscherij toe te passen en heeft te dien einde eene reeks onderhandelingen aangegaan en technische proeven ingericht, wier slotsom is dat het plan met welgelukken kan uitgevoerd worden. Te dien einde zouden te zijner beschikking een vliegtuig van ongeveer 60 H. P. moeten gesteld worden en de uitbatingkosten van den dienst moeten gedekt worden.

Deze dienst kan ingericht worden zoowel ten behoeve der vischerij in volle zee en der kustvisscherij, als ten voordeele van het snelvervoer van visch naar het binnenland in den zomer.

Wat deze laatste wijze van uitbating betreft, zijn de vervoerkosten ongelukkigig nog hoog, zij bedragen immers 2 ½ maal de spoorwegkosten, zoodat deze vervoerwijze slechts in bijzondere omstandigheden kan aangewend worden.

Wat de visscherij in volle zee betreft, moet de aftocht en de terugkeer aan boord van een schip, bijvoorbeeld, een visscherijkruiser kunnen gedaan worden. Alle technische moeilijkheden om dit te verwezenlijken zijn uit den weg te ruimen, mits de vereischte inrichtingen aan boord van het schip tot stand te brengen.

Wat de kustvisscherij betreft, zijn de moeilijkheden veel kleiner. De aftocht en de landing geschieden te lande; en het vliegtuig kan ingevolge de vereischten voor tochten te lande en ter zee uitgerust worden. In deze laatste voorwaarden beloopt de onkosten per uur nagenoeg 27 ½ fr., alles inbegrepen. (De uitleggingen van den heer Bobeau worden als bijlage hierbij gevoegd).

De heer **Voorzitter** bedankt den heer Bobeau voor het uitvoerig en merkwaardig overzicht dat hij nopens de zaak gegeven heeft, overzicht dat alle aanwezigen de grootste belangstelling ingeboezemd heeft en, behalve de mogelijkheid eener praktische toepassing op de zeevisscherij, volstrekt overtuigend is.

De heeren **Banwens** en **Blondé** doen uitschijnen dat er voor het oogenblik niet te denken valt op de toepassing van den vliegdiens op de visscherijen door de stoomsloepen bedreven, zoowel de haringvisscherij als alle andere. Wat voornamelijk de haringvisscherij in de smalls betreft zijn er gewoonlijk op een vijftal Belgische treilers een menigte van andere landen aanwezig, zoodanig dat elk teeken van een Belgischen vlieger dadelijk door een groote meerderheid buitenlandsche visschers zou ten bate genomen worden. Overigens, op het oogenblik dezer visscherij, verkeert de haring nabij den bodem der zee op 100 m. diepte. Evenmin kan er gedacht worden op de praktische toepassing van een luchtvaartdiens voor het vervoer van visch. De kosten zijn boven alle handelsmogelijkheid. Het is echter van belang de zaak van meer nabij in het belang der kustvisscherij, voornamelijk van de sprotvisscherij te onderzoeken.

De heer **Dezuttere** voegt erbij dat de sprotvisscherij in 1923-1924 eene buitengewone belangrijkheid gehad heeft, dank zij den overvloed van visch en de geregelde uitvoer naar de Scandinavische landen. Zij heeft aldus ruim 5 miljoen frank voor de kustvisschers opgebracht. Er bestaan kansen dat de uitvoer in het aanstaande vischseizoen zal kunnen hernomen worden, en het is bijgevolg van belang dat de regelmatigheid van deze

visscherij zooveel mogelijk, bijzonderlijk in tijden van schaarheid van visch kunne gewaarborgd worden, niet alleen in het handelsbelang, maar zelfs in het nijverheidsbelang, ten einde de ontwikkeling der conservenfabriek zooveel mogelijk te vergemakkelijken en de voortbrengst van een uitmuntend fabrikaat voor het land en voor de kolonie te vergemakkelijken. Te dien einde, schijnt een geregelde waarnemingsdienst, die de vischscholen aan de visschers kunne aanwijzen, een uitmuntend middel. Dit ook om de haringvisscherij met drijfnetten te bevoordeelen, die voorheen langs de westkust door talrijke sloepen bedreven werd, als de haring in zijne jaarlijksche tochten uit het Noorden naar het Zuiden, in de nabijheid der vlaamsche kust te voorschijn komt. Verleden jaar bracht deze visscherij slechts 12.000 kil. op. Ware de waarnemingsdienst geen middel om deze visscherij heeler te beuren?

Om de practische toepassing zijner gedachten teweeg te brengen, zou de heer Bobeau bij de bestuurlijke overheid een volledig plan van uitvoering met een juist bestek der onkosten moeten indienen en tevens het toezicht aanwijzen dat vereischt is om de stipite uitvoering van het ontwerp te waarborgen.

Overigens ware het wenschelijk dat de nijverheidskringen hunne geldelijke medewerking tot uitvoering van het op spel staande visscherijbelang verleenden.

De heer **Bauwens** doet opmerken dat de vereeniging der visscherijreedsers reeds eene toelage van 4.000 fr. verleend heeft om de eerste proefnemingen van den heer Bobeau te bekostigen.

De heer **Blondé** doet uitschijnen dat hij niet overtuigd is van de doeltreffendheid van het stelsel, zelfs wat betreft de kustvisscherij op sprut. Alle zeelieden weten hoezeer, ten gevolge van een storm, onder andere, het kustwater somtijds omwoeld en ondoorzichtbaar is. Zelfs ware het anders, is het te vreezen dat de aanwijzing van de bestaande scholen, een gevaarlijke toeloop van talrijke visschersvaartuigen zou teweeg brengen. Het is nochtans de moeite waard eene proef te wagen.

De **E. H. Pype** besluit in denzelfden zin en stelt voor dat de commissie den wensch uitbrengte dat het plan verwezenlijkt worde en dat de heer Bobeau reeds welwillende betrekkingen onderhouden heeft een geschikt vliegtuig te dezer beschikking stelle voor de inrichting van den dienst.

De wensch, aldus volledig, wordt eenparig aangenomen. De

heer Bobeau trekt zich terug, na opnieuw de gelukwenschingen en bedankingen van den heer voorzitter en de vergadering ontvangen te hebben.

M. **Liebaert** stelt de vraag welke het oordeel der vaklieden van Oostende nopens het ontwerp is en of de leden der Bestendige Deputatie in het voorkomend geval geneigd zijn de zaak voor den Provincieraad te ondersteunen.

De heeren **Bauwens** en **Blondé** zijn overtuigd dat de proef moet ingesteld worden; de heeren **Bernolet** en **d'Artois** meenen dat het voorbarig ware eene bepaalde meening nopens de vraag van den heer **Liebaert** te kunnen geven.

De vergadering wordt te 4 ½ uur geheven.

De Secretaris,
Ch. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
Baron JANSSENS de RISTHOVEN.

Rijlage van het verslag van 2 Mei 1924.

L'observation aérienne appliquée à l'intensification des pêches maritimes belges.

Conférence à Ostende.

Avant d'exposer l'état actuel des pourparlers, qui sont engagés entre les diverses administrations compétentes et les pêcheurs, il est indispensable de jeter un coup d'œil rétrospectif sur l'ensemble de la question.

C'est le 3 décembre dernier que j'ai eu l'occasion d'exposer à l'Hôtel de ville à Ostende, aux diverses personnalités communales, militaires et maritimes, ainsi qu'aux représentants des armements à la pêche, l'ensemble de la question et les applications pratiques qui pouvaient en découler.

Je résume donc succinctement ici l'exposé auquel assistait d'ailleurs M. Poncelet, constructeur à Haren.

Partant de la brochure n° 12 de l'office technique et scientifique des pêches maritimes de Paris, j'ai indiqué à l'auditoire comment et pourquoi cette brochure a été écrite par M. Heldt. C'est à la suite de diverses observations, tant personnelles que provenant du regretté capitaine de frégate, M. Destrem, que M. Joubin, directeur de l'office des pêches de Paris, était décidé

de faire accomplir par un de ses naturalistes, qui n'avait jamais pratiqué les aéronefs, deux croisières, l'une sur dirigeable, l'autre sur hydravion, afin de vérifier les faits que nous avions nous-mêmes observés.

La conclusion tirée par M. Heldt est que l'avion ou le dirigeable sont de merveilleux instruments d'exploration pour les bancs de poissons migrateurs et qu'il serait très intéressant de pouvoir les utiliser couramment, en liaison avec les flotilles de pêche.

Suivent diverses considérations d'ordre général et pratique ainsi que le résumé des tentatives faites à l'étranger, surtout en Amérique et en Angleterre, dans ce but.

Lorsque fut écrite la brochure en question, il était extrêmement difficile, sinon impossible pour une société de pêche, même importante, d'utiliser un hydravion pour localiser l'emplacement des bancs de poisson. En effet, les appareils de l'époque (fin 1921) étaient d'un emploi prohibitif, à cause du prix de revient énorme à l'heure de vol, de leur fragilité relative, de l'encombrement très grand de l'appareil, ainsi que de la très grande vitesse de régime tant en vol qu'à l'amerrissage. A cette époque, par conséquent, il n'était pas possible de considérer comme pratiquement utilisable pour des particuliers l'emploi des hydravions.

Tout a changé, au contraire, lorsque les premières avionnettes ont fait leur apparition. C'est à la suite des résultats obtenus à Vauville, à Haren et à Lympne, que j'ai eu l'idée d'employer pour la pêche ces petits avions modifiés, pour leur permettre de supporter la vie très dure de la mer.

J'ai posé alors la question à M. Poncelet, le constructeur belge, qui avait présenté un appareil remarquablement intéressant (le Castar), pour savoir s'il lui serait possible de transformer son avionnette en hydro-avionnette. Sur sa réponse affirmative et sa promesse formelle de résoudre tous les points du problème que je lui posais avec précision, j'ai décidé de saisir les intéressés de la question et c'est ainsi qu'eut lieu la séance de l'Hôtel de ville d'Ostende, laquelle n'avait qu'un but : savoir si les dits intéressés voulaient faire une tentative d'ordre pratique.

Première réunion à la direction de l'aéronautique.

À la suite de cette conférence, je me suis rendu à la direction de l'Aéronautique à Bruxelles, muni d'une réponse affir-

mative de la part des pêcheurs, afin de savoir si l'aéronautique pouvait m'aider dans la réalisation de mon projet.

M. le Colonel de Crombrughe, Directeur de l'Aéronautique, m'a déclaré qu'il ferait tout le possible en matériel et aussi en crédits, si la Marine l'avertissait que le projet que je lui soumettais présentait un véritable intérêt pour la pêche maritime belge.

J'ai donc sollicité du Département de la Marine la réponse demandée par M. le Colonel de Crombrughe.

Malheureusement la Marine a mis un temps assez long à envoyer son avis, très favorable d'ailleurs. Et pendant ce temps le budget de l'Aéronautique avait subi une diminution de 7,000,000 de francs, ce qui changeait évidemment du tout au tout les possibilités dont m'avait parlé M. le Colonel de Crombrughe.

Participation de la Marine.

Le Département de la Marine, en même temps qu'il émettait l'avis demandé par l'Administration de l'Aéronautique, m'avait déclaré qu'il acceptait de me laisser faire, à bord du garde-pêche « Zinnia », un certain nombre d'essais comportant surtout les possibilités d'envol depuis la plage arrière du bateau, à condition que les essais n'excèderaient pas quelques jours.

Premiers essais de vol : avionnette « Vivette ».

Etant données la diminution des crédits de l'Aéronautique et l'impossibilité où allait certainement se trouver M. le Colonel de Crombrughe de m'aider pécuniairement, je me suis imposé de suivre la voie la plus économique, en ce qui concerne tout au moins l'administration. J'ai demandé à M. Richard, propriétaire d'une avionnette, type Poncelet, la « Vivette », de bien vouloir m'autoriser son appareil pour les premiers vols et la mise au point du travail aérien. Très aimablement M. Richard accepta de me prêter son appareil, tout en me faisant remarquer, chose que je savais d'ailleurs parfaitement, que ce type d'avion était des plus impropres au travail que j'allais lui demander.

C'est alors que j'ai commencé à Haren les essais de vol avec « Vivette ». Pendant près de cinq semaines, au moment d'ailleurs le plus défavorable au point de vue atmosphérique, j'ai vainement tenté d'obtenir de cet appareil un rendement possible. La « Vivette », en effet, postérieure au « Castor », du

même constructeur, possède une envergure plus grande encore que celle du premier type ; sa maniabilité est donc diminuée en même temps que le fait d'avoir voulu réaliser avec une si faible puissance du moteur un avion biplace, a entraîné des modifications, toutes malheureuses. En particulier, j'ai eu les plus grandes difficultés avec le moteur, type Sergant, qui n'avait jamais fourni la puissance indiquée de 18 H. P. C'est à peine si j'ai pu arriver à décoller en 400 mètres, alors que le constructeur me promettait l'envol en 60 mètres environ. En outre, le moteur faiblissait régulièrement au fur et à mesure de la montée et s'arrêtait complètement vers 60 mètres d'altitude, me forçant à atterrir rapidement dans des conditions toujours dangereuses.

Malgré tous mes efforts et toute ma persévérance, j'ai donc dû renoncer à l'emploi d'un tel appareil qui, dangereux déjà à terre, l'eût été encore davantage à la mer.

J'ai donc dû rendre compte de l'insuccès total à M. le Colonel de Crombrugghe, ainsi qu'à M. Richard, et je me suis vu obligé de modifier complètement le programme des essais initiaux.

C'est alors que, pressentant la difficulté très grande d'obtenir de la Direction de l'Aéronautique, les crédits suffisants à la construction d'un appareil spécial (chose envisagée à la première réunion, ainsi que le concours du service technique de l'Aéronautique), j'ai pensé qu'il serait plus facile de s'adresser à l'initiative privée et ai proposée à M. le Colonel de Crombrugghe, de créer à Ostende un petit centre d'aviation pouvant agir commercialement. J'ai demandé alors l'autorisation de pouvoir : 1° transporter des passagers, c'est-à-dire, faire des attractions aéronautiques, des baptêmes de l'air, de courtes promenades d'aérodromes, les dimanches et jours de fête, où l'affluence est grande ; 2° de transporter des denrées périssables et principalement du poisson frais, vers les agglomérations du Hainaut, par exemple ; 3° de former des élèves pilotes, etc.

Muni de ces autorisations, j'ai la certitude de trouver ici même, les capitaux nécessaires à la formation d'une société exploitant le ou les avions qu'elle aurait elle-même achetés. De cette manière, je disposerais des appareils aériens nécessaires aux observations préliminaires des bancs de poissons migrateurs et les pêcheurs pourraient ainsi, presque sans bourse délier, voir se réaliser la partie de mon programme qui les intéresse particulièrement.

Collaboration volontaire et pécuniaire de l'Union des armateurs à la pêche.

Enfin, il existe à l'heure actuelle dans le monde des pêcheurs et celui des armateurs à la pêche belge, un mouvement d'idées des plus favorable à la réalisation de mon projet, dont l'importance est parfaitement comprise par tous.

Pour bien marquer leur volonté d'obtenir l'appareil aérien nécessaire, et leur désir de me soutenir au mieux des intérêts communs, les armateurs à la pêche n'ont pas hésité à me rembourser la plus grande partie des frais que j'avais personnellement supportés pendant les premiers mois, tant à Ostende qu'à Bruxelles.

Réunion à Bruges.

La question en est donc là : pêcheurs très décidés à la réalisation du projet ; auteur plus décidé encore à continuer à courir les risques de l'air ; direction de l'Aéronautique très favorable mais limitée en ses moyens pécuniaires ; Département de la Marine collaborant à l'avance par la mise à ma disposition du « Zinnia » et de son personnel et, par contre, manque absolu de l'appareil de réalisation.

C'est cette situation paradoxale que j'ai eu l'honneur de démontrer à la réunion de la Commission provinciale de la pêche, à Bruges.

Programme d'exécution.

Avant de poser les bases d'un programme d'exécution, il importe de bien distinguer entre les trois points principaux sur lesquels devra porter la question et qui sont : 1° l'application à la pêche côtière ; 2° l'emploi ultérieur probable à la pêche hauturière, et enfin 3° la possibilité de propagande de poisson frais pour consommation plus grande à l'intérieur du pays.

Pêche côtière.

La pêche côtière pourrait profiter, dès à présent, des renseignements fournis par l'observation aérienne, s'il m'était possible de disposer de suite d'un bon avion de type normal, qui pourrait avantageusement être un biplace. Il existe, en effet à l'heure actuelle, un fait intéressant pour la pêche du littoral belge ; c'est la descente de bancs de cabillauds que j'ai personnellement rencontrés au cours des deux dernières années jusqu'au 52° parallèle nord. Il s'agissait alors de bancs extrême-

ment importants que j'ai trouvés tout à fait involontairement au cours de recherches d'épaves sous-marines. Etant donnée la proximité relative de ces bancs (à une cinquantaine de milles d'Ostende) il serait très possible, pourvu que les conditions océanographiques, qui ont amené leur descente en Mer du Nord, soient les mêmes, d'en faire l'exploration méthodique et de les délimiter au plus grand profit des chaloupes tant à voile qu'à moteur. Il serait possible d'opérer en flottilles, se suivant à des intervalles réguliers et exploitant le banc méthodiquement de manière que les apports à la minque soient constants.

En effet, ces cabillauds frais seraient susceptibles de faire la meilleure propagande, s'ils étaient transportés rapidement vers les agglomérations ouvrières de l'intérieur, telles que ; Charleroi, Jumet, Gosselies.

Dans le deuxième temps, on pourrait envisager la reconnaissance, menée de plus en plus méthodiquement, sur les bancs de maquereaux, puis du hareng, puis du sprot qui vont se succéder dans nos parages au fur et à mesure des saisons.

Pour le moment, l'avion qui conviendrait le mieux aux premières expériences serait un biplace, bon planeur de 100 H. P. environ, qui permettrait, en outre de l'observation et du repérage des bancs de migrateurs, d'amener sur place les personnalités qui désireraient constater de visu les possibilités de vision sous-marine et surtout de commencer l'apprentissage d'un ou de plusieurs jeunes officiers à la pêche. Si cet avion présentait le dispositif de double commande on pourrait en outre voir si ces jeunes gens sont susceptibles de devenir des pilotes dans un laps de temps assez court. Il semble que le « Hanriot », H. D. XVII, qui peut recevoir à la demande, ou des flotteurs (permettant l'amerrissage) ou des roues (permettant le travail d'aérodrome), constituerait le prototype du genre. Il en serait de même du « Avro » 504 ou de tout autre bon appareil, bon planeur et à double usage. Il serait donc possible, dans ces conditions, de mener parallèlement plusieurs réalisations : repérage des bancs ; transport de propagande du poisson frais ; apprentissage, tant de pilotes que des observateurs destinés ultérieurement au travail pour les flotilles.

D'ailleurs, ce même appareil pourrait avantageusement être utilisé pour la recherche des épaves et des hauts-fonds, situés dans la zone belge et dont le service hydrographique doit assumer la charge.

Des conversations que j'ai eues avec le service intéressé, il semble résulter qu'on pourrait faire une économie assez importante, en temps et en argent, en utilisant pour ces repérages, non plus des bâtiments de surface, mais l'avion aménagé dans ce but.

Pêche hauturière.

Lorsque j'ai demandé à M. Poncelet, en novembre 1923, s'il lui serait possible d'adapter son avionnette à la vie maritime, j'envisageai surtout la possibilité de l'emploi de cet appareil pour les chalutiers travaillant en haute mer, soit isolés, soit encore mieux, groupés en flotille.

L'insuccès absolu que j'ai eu avec ce type d'avion, force à modifier le programme et à faire passer en deuxième plan les essais concernant les dits vapeurs. Néanmoins, il m'est possible d'affirmer, dès maintenant, qu'il serait relativement aisé, si toutefois je disposais des moyens nécessaires, d'adapter un avion consommant peu et très maniable, au service très spécial qu'exigent ces vapeurs. Il suffirait en effet de s'adresser à un des monoplanes légers, ayant fait leurs preuves en tant que planeurs, de lui adapter un flotteur central permettant la propulsion par catapulte de telle manière que l'essor de cet avion puisse être obtenu en quelques mètres sur l'arrière du navire. Partant du bateau et dans les conditions ci-indiquées, il n'est pas nécessaire que cet avion soit muni d'un moteur très puissant, comme il le serait s'il devait décoller dans une eau un peu agitée. Il est évident qu'on ne peut songer à faire revenir directement l'avion sur le chalutier. Il est donc indispensable qu'il amerrisse dans le sillage de son convoyeur ; il sera ensuite rentré à bord, au moyen d'un dispositif assez simple comportant principalement la plate-forme qui a servi au lancement.

Il m'est impossible d'entrer ici dans des détails techniques ; qu'on veuille bien simplement se souvenir de ce qui vient d'être fait aux Etats-Unis, pour des besoins militaires. L'adaptation de cet appareil, ainsi que ceux que j'avais moi-même mis au point pendant la guerre permettraient, avec une dépense très réduite, d'obtenir pratiquement et sûrement le résultat cherché. Une fois rentré à bord, l'avion doit tenir le minimum de place pour ne gêner ni la manœuvre ni la pêche. Il devrait donc nécessairement posséder des ailes pliantes, dispositif couramment utilisé aujourd'hui.

Il doit également être mis à l'abri des embruns et des coups de vent, ce qui nécessite quelques arrangements spéciaux à

bord du convoyeur. C'est dire qu'il serait surtout intéressant d'opérer par flotilles, dont chacune serait accompagnée d'un navire aménagé pour le transport de l'aviom commun ; ce navire pourrait, lui aussi, se livrer à la pêche ou encore servir de « chasseur » à la flotille.

En ce qui concerne particulièrement la pêche hauturière belge, ce n'est guère que pour la saison du hareng qu'un tel dispositif serait intéressant, si toutefois les armements continuent d'opérer comme ils le font maintenant. Il est à souhaiter que ces armements comprennent que la pêche est en pleine évolution et qu'il serait vraisemblablement utile, sinon nécessaire, de modifier une partie de leur emploi du temps actuel, de même qu'il faudra bientôt se préoccuper de trouver des lieux de pêche plus rapprochés si l'on veut obtenir un rendement vraiment industriel et par conséquent moderne. Ceci d'ailleurs nécessiterait une digression trop importante pour qu'il soit permis de le faire ici ; elle nous amènerait aux problèmes complexes de 1° l'océanographie appliquée, 2° la création des centres de conserves, 3° la manutention, 4° la manipulation, 5° l'expédition du poisson frais, etc., etc., toutes choses qui ne sont encore qu'à l'état virtuel sur le littoral belge.

Propagande de consommation belge du poisson frais à l'intérieur.

Le poisson qui va être envoyé à l'intérieur du pays, lorsqu'il provient des chalutiers à vapeur, a déjà subi une macération en glace assez longue avant d'être traité, sans aucun respect, tant dans les paniers que sur les pavés boueux de la minque d'Ostende. Déjà l'hiver, il est donc un état de fraîcheur relative. L'été, pendant les chaleurs, s'il devait subir en plus un voyage de 12 à 18 heures, même en wagons spéciaux, il arriverait dans les agglomérations lointaines, dans un état de quasi-putréfaction, ou tout au moins si peu appétissant, que personne ne voudrait en acheter pour sa consommation.

Par conséquent, pendant l'été, on voit tous les chalutiers désertir Ostende, comme lieu de vente, et porter leur produit de pêche dans des ports étrangers mieux outillés pour la manutention et l'expédition.

Ce qu'il faut avant tout, c'est de commencer la création d'un débouché du poisson frais en été et de faire savoir aux gens de l'intérieur, qui l'ignorent totalement, l'intérêt de cet aliment, lorsqu'il est frais et bien préparé. La question de la préparation nécessiterait évidemment une éducation, d'ailleurs rapide, des ménagères et des cuisinières.

La question fraîcheur, au contraire, ne peut se résoudre que par le transport, en petite quantité d'abord, de poisson absolument frais, destiné non à la vente importante, mais à la simple propagande. Il est évident que si l'on pouvait, sinon chaque jour de la semaine, du moins 23 ou 3 fois dans cette semaine, transporter dans les agglomérations, telles que Charleroi (à cause de l'aérodrome de Gosselies) 200 kilos environ de poisson très frais, on pourrait peu à peu toucher la masse des consommateurs par la propagande que feraient les premières personnes ayant obtenu toute satisfaction.

Là encore j'ai étudié un projet complet dont le détail ne servirait qu'à encombrer inutilement cet exposé.

A notre époque, beaucoup de gens restent sceptiques à l'égard des transports de charges lourdes par voie aérienne : les faits seuls pourront leur démontrer leur erreur et les chiffres des résultats, obtenus par les grandes compagnies de transport aérien, sont déjà suffisamment démonstratifs pour qu'il en soit fait usage auprès des gens désireux de comprendre des problèmes modernes.

Si la propagande ne comporte que des envois de 200 kgr., les transports qui pourraient être organisés par la suite, porteraient aisément sur une charge de 1000 kgr., pour un avion marchant à 170 km. à l'heure, pour une dépense de 80 litres d'essence seulement (avion Bréguet, XIV. T bis)'

A titre de comparaison, disons de suite que le transport de 200 kgr. de propagande serait relativement plus onéreux, puisque le Henriot H. D. 17, dont il est question plus haut, consomme environ 40 litres d'essence. Le chemin de fer, maintenant, prend environ 20 frs par 100 kgr. pour le trajet entre Ostende et Charleroi : la marchandise voyage toute une nuit, après avoir séjourné dans les wagons pendant les quelques heures précédant le départ ; elle y reste encore jusqu'à son déchargement.

En ce qui concerne justement cette propagande de poisson frais, on voit l'intérêt qu'il pourrait y avoir à se préoccuper immédiatement des bancs de cabillauds auxquels j'ai fait allusion plus haut, puisque il serait possible, en truquant un peu, de livrer aux consommateurs, de Gosselies par exemple, du poisson qui, 6 heures auparavant, était encore dans la mer.

Programme actuel pour la réalisation immédiate.

La première chose indispensable et fondamentale consiste en l'obtention d'un avion du type indiqué ci-dessus. Suivant que cet avion serait prêté par la Direction de l'Aéronautique, ou acheté, soit par des budgets officiels, soit par une entreprise particulière encouragée dans ce but, le budget de l'entreprise change évidemment beaucoup.

Il serait surtout utile que la Direction de l'Aéronautique puisse immédiatement me prêter un avion aménagé, même sommairement, dans le sens du but à atteindre. Etant donné que cet avion sera avant tout un hydravion, il faut que je puisse amarrer sur le bassin de chasse d'Ostende, et utiliser le superbe hangar qui lui est annexé. Pour cela un slip est nécessaire. La dépense de ce slip peut immédiatement être couverte par le premier crédit que je devais recevoir de la Direction de l'Aéronautique, pour l'aménagement de « Vivette » en son installation sur le garde-pêche « Zinnia ». Dans le cas où il serait impossible de me fournir un biplace, genre Henriot ou Avro, il existe peut-être encore en Belgique, un monoplace Henriot H. D. L., en bon état. Dans ce cas, en substituant à son moteur Rhône, 120 H. P., un moteur « Anzani », 60 H. P., (qui doit aussi exister sur un « rouleur » et en le munissant d'un flotteur de fortune, il serait possible de commencer les essais. On gagnerait ainsi un temps précieux, pendant lequel on pourrait se préoccuper de l'achat et de l'aménagement d'un biplace.

En même temps, il serait intéressant que la Direction de l'Aéronautique consente à m'autoriser à faire œuvre commerciale, ainsi que je le lui ai demandé. La possibilité d'effectuer des transports de passagers et de denrées périssables, de former des élèves pilotes, etc., permettrait de trouver facilement les capitaux nécessaires à une petite société d'entreprises aériennes, puisqu'il deviendrait possible de distribuer aux actionnaires des dividendes, provenant de bénéfices qu'on est à peu près certain de réaliser. Peut-être même serait-il plus économique pour la Province ou l'Etat, de contracter avec la dite société, des arrangements permettant aux pêcheurs de voir se réaliser rapidement cette observation aérienne, qui fait le but du présent exposé.

Le Département de la Marine pourrait augmenter l'aide primitive qu'elle me donne par le prêt du « Zinnia », qui m'aurait

sant l'avion pour la recherche, non seulement des épaves, mais encore des hauts fonds et en rétribuant le service que l'avion serait ainsi susceptible de lui rendre.

Enfin, le Département de la Défense Nationale lui-même peut être très directement intéressé par cette question. Nul n'ignore, en effet, aujourd'hui, que l'hydravion est une des armes les plus puissantes, les plus économiques et les plus sûres de la défense côtière. La réalisation, même partielle, d'un projet comme celui que j'ai l'honneur d'exposer sommairement ici, permettrait de disposer toujours, sur la côte, d'un certain nombre de pilotes et d'observateurs marins, très adaptables à une besogne de guerre, alors que les pilotes et observateurs de l'armée de terre, ne pourraient être utilisés avec succès qu'après un très long apprentissage maritime.

Il est évident que là encore il y aurait lieu d'établir tout un programme de développement progressif de cette nouvelle fonction de l'hydravion.

Ostende, le 8 Mai 1924.

G. BOBEAU,
Océanographe-Pilote Aérateur,

STATISTISCHE TABELLEN

Tabel I. Indeeling der gedekte zeilsloepen, ingevolge de nettotonmaat en de bijgevoegde drijfkracht	10-11
— II. Indeeling der stoomvisschloepen ingevolge de nettotonmaat	12
— III. Opene en halfgedekte visschersvaartuigen met aanduiding van het getal opvarenden	13
— IV. Samenstelling der visschersvloot ingevolge de drijfkracht	14
— V. Indeeling der gedekte platbodems, ingevolge de nettotonmaat	15
— VI. Algemeene indeeling der vaartuigen (opene en gedekte) ingevolge de bemanning	16
— VII. Ondernemingen ahangende van eene handelsvennootschap	18
— 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 de stuwkracht	21
— X. Indeeling van het personeel der gedekte zeilsloepen ingevolge de nettotonmaat der sloep	22
— XI. Samenstelling van het Belgisch visscherspersoneel der gedekte vaartuigen (stoom en zeil)	23
— XII. Indeeling van het personeel der stoomvisschloepen, ingevolge de nettotonmaat der vaartuigen	24-25
— XIII. De voortbrengst der stoomvisscherij te Oostende 1908-1923	26
— XIV. De voortbrengst der Belgische zeilsloepen, ingevolge den verkoop in de mijnen van Oostende, Blankenberghen en Nieuwpoort (1908-1923)	27
— XV. De verkoop in de vischmijn te Oostende gedurende 1923 (in franken)	34-35

	Bladz.
— XVI. Aanvoer in de vischmijn te Oostende gedurende 1923 (gewicht in kilogr.)	36-37
— XVII. De voortbrengst der Belgische visschersvloot, ingevolge den verkoop in de kustmijnen (1908-1923) . .	38
— XVIII. De voortbrengst der Belgische zeilsloepen per aanlegghaven, ingevolge den verkoop in de kustmijnen in 1923	39
— XIX. De verkoop van verse haring in de Belgische kustmijnen in 1923	40
— XX. De vischverkoop in de voornaamste gemeentemijnen van België (1910-1923)	46-47
— XXI. De vischverzending naar de Brusselsche mijn (1909-1923)	48-49
— XXII. Opgave der voornaamste vischsoorten verkocht in de vischmijn te Brussel (1912-1923)	50-51
— XXIII. De verkoop van vreemde visch in de Oostendsche vischmijn (1910-1923)	52
— XXIV. Staat van den verkoop van visch in de Antwerpsche mijn (1910-1923)	53
— XXV. De Belgische vischhandel in 1923. Invoer. . . .	54
— XXVI. De Belgische vischhandel in 1923. Uitvoer en doorvoer	55
— XXVII. Hoeveelheid zeevisch in 1923 per spoor verzonden uit de kustaties naar verbruikcentrums van het land en naar het binnenland	56
— XXVIII. Aantal leerlingen in de visschersscholen (1907-1923)	70-71
— XXIX. De uitslagen der examens voor het toekennen van leetbeurzen in de zeilvisserij (1905-1923) . . .	72-73
— XXX. Toestand der hulp- en voorzorgkas der visschers van Oostende (1913-1923)	74-85
— XXXI. Werkzaamheid der hulp- en voorzorgkas der visschers van Oostende (1913-1923)	76-77
— XXXII. Toestand der hulp- en voorzorgkas voor visschers der gemeente De Panne (1913-1923)	78-79
— XXXIII. Hoeveelheid en waarde van de visch geloot in Engeland en het land van Walis (1912-1922)	81
— XXXIV. 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 (1912-1922)	82

— XXXV. Aantal mannen en jongens regelmatig of tijdelijk gebezigd in het Vereenigd Koninkrijk, in de verscheidene visscherijen, in 1921	212
— XXXVI. Hoeveelheid en waarde der vlsch gebragt op de Schotsche kusten (1916-1922)	213
— XXXVII. Ontwikkeling der Schotsche zeevlscherij van 1913 tot 1922	214
— XXXVIII. Ontwikkeling der Schotsche zeevlscherij van 1913 tot 1922 (vervolg)	215
— XXXIX. Grootte der Hollandsche visscherijvloot (1912-1922)	216
— XL. Aantal zeevisschers in Nederland van 1922 tot 1921	217
— XLI. Totale hoeveelheid en opbrengst der vlsch gebragte de 1912-1922 door de Nederlandsche Grootzeevlscherij aangevoerd	218

INHOUDSTAFEL.

	Bladz.
Inleiding	3
Lijst der leden der Commissie van zeevisscherij	5
Verslag	6
I. De visscherij-ondernemingen en vaartuigen	6
II. Het visscherijpersoneel	22
III. De opbrengst der zeevisscherij	28
IV. De handel in zeevisch	41
V. Zeewerken ten behoeve der zeevisscherij	57
VI. Het beroepsonderwijs der zeevisschers	59
Het koninklijk werk van den IBIS	62
Stedelijke Visschersschool van Oostende	62
Vrije Visschersschool van Oostende	63
id. id. id. De Panne	64
id. id. id. Heyst-aan-Zee	61
id. id. id. Blankenberghe	67
id. id. id. Nieuwpoort	67
id. id. id. Oostduinkerke	68
id. id. id. Coxvde	69
VII. De zeevisscherij in de naburige landen	
Engeland en Walis	80
Schotland	84
Nederland	85
Denemarken	97
VIII. Verslagen en mededeelingen	
Verslag der vergadering van 19 Oktober 1923	99
Verslag der vergadering van 23 November 1923	104
Verslag der vergadering van 28 December 1923	113
Bijlage : De provinciale tusschenkomst ten behoeve den zeevisscherij	117
Verslag der vergadering van 28 Maart 1924	123
Verslag der vergadering van 2 Mei 1924	126
Bijlage : L'Observation sérieenne appliquée à l'intensifica- tion des pêches maritimes belges	130
Aanduiding der statistische tabellen	141

TABEL X.

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

AANLEGHAVEN.				AANTAL OPVARENDEN DER VAARTUIGEN METENDE																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
				Aantal ondernemingen.				Aantal vaartuigen.				V. l. ledig personeel.				Min dan 5 ton.				Van 5 tot 8 ton.				Van 8 tot 10 ton.				Van 10 tot 15 ton.				Van 15 tot 20 ton.				Van 20 tot 25 ton.				Van 25 tot 40 ton.				Van 40 tot 50 ton.				Van 50 tot 60 ton.				Van 60 tot 70 ton.				Van 70 tot 90 ton.				Van 90 tot 100 ton en meer.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
																Stuurlieden.		Stuurlieden.		Stuurlieden.		Stuurlieden.		Stuurlieden.		Stuurlieden.		Stuurlieden.		Stuurlieden.		Stuurlieden.		Stuurlieden.		Stuurlieden.		Stuurlieden.		Stuurlieden.		Stuurlieden.		Stuurlieden.		Stuurlieden.		Stuurlieden.		Stuurlieden.		Stuurlieden.		Stuurlieden.		Stuurlieden.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
																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.	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.	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.	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.	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.	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.	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.	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.	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.	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.	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.	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.	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.	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.

(1) Negen vaartuigen zijn voorloopig afgetuigd.