

TOESTAND VAN DE BELGISCHE VISSERSVLOOT
OP 31 DECEMBER 1946

A. ZEEVISSERIJVLOOT

	Blz.
I. Indeling van de vissersvloot.	1
II. Evolutie van de numerieke sterkte	5
III. Evolutie van de drijfkracht	8
IV. Evolutie van de bruto-tonnemaat	10
V. Aantal ingeschreven vissersvaartuigen	12
VI. Indeling van de vloot naar de vier vissershavens	15
VII. Mogelijke uitbreiding van de vissersvloot in 1947	17
VIII. Vaartuigen welke nog steeds in den vreemde vertoeven	18
IX. Indeling van de vissersvaartuigen naar hun ouderdom	19
X. Kapitaalbeleggingen in vloot en vismateriaal	21
XI. Manschappen	22
XII. Vergunningen en diploma's	23
XIII. Ondernemingen	24
XIV. Samenvatting en opmerkingen	25

B. SCHELDEVISSERSVLOOT.

XV. Toestand einde 1946.	29
--------------------------	----

TOESTAND VAN DE BELGISCHE VISSERSVLOOT OP
31 DECEMBER 1946.

A. ZEEVISSERSVLOOT.

I. INDELING VAN DE VISSERSVLOOT.

Sinds alle vissersvaartuigen mechanisch gedreven worden, vertegenwoordigt de drijfkracht ongetwijfeld de gunstigste karakteristiek voor een rationele indeling van onze vissersvloot. Beter dan de tonneermaat duidt de P.K.-sterkte niet alleen de viskracht van een vaartuig aan, doch eveneens de visgronden welke in zijn bereik liggen. Het is dan ook enkel op de drijfkracht dat de indeling van de vissersvloot gebaseerd is, waarbij vijf verschillende scheepsklassen worden onderscheiden, te weten :

Scheepsklasse I, waaronder alle scheepjes die minder dan 80 P.K. ontwikkelen gerangschikt zijn. Het zijn open- of gedekte boten, die vooral voor de garnaalvisserij gebruikt worden, doch wanneer deze niet lonend is, wordt de visserij op bodemvissen er eveneens mede uitgeoefend. In de wintermaanden bedrijven ze de ijle haring- of de sprotvisserij. In Oktober en November zijn er enkele van deze boten die op onze Westkust de visserij op Panne-haring beoefenen, door middel van de vleet. Het arbeidsveld van deze scheepsklasse, strekt zelden verder dan tot op een vijftiental zeemijlen van de kust.

Scheepsklasse II, waarbij al de kusttreilers gerekend worden met motoren van 80 tot 119 P.K. In Lente, Zomer en Herfst zijn ze vooral werkzaam bij de visserij op bodemvissen, tot op een dertigtal zeemijlen van de kust. Wanneer deze visserij in deficit is dan gaan de kleinsten van deze klasse tot de garnaalvangst over. Gedurende de wintermaanden baten ze op onze kust de ijle haring- en sprotscholen uit.

Scheepsklasse III : telt alle treilers met een motorkracht die varieert van 120 tot 239 P.K., men noemt ze middenslagschepen. Hun arbeidsveld strekt zich uit tot het centraal gedeelte van de Noordzee; zij bezoeken insgelijks het Engels- en het Bristolkanaal waar ze bijna uitsluitend op bodemvissen jacht maken. In de wintermaanden baten vele van deze klasse de ijle haringscholen uit op de Franse- of Belgische kust.

Scheepsklasse IV : Hieronder worden alle kleine diepzee treilers gerangschikt met een drijfkracht die schommelt tussen 240 en 499 P.K. Ze begeven zich tot in de Noordelijke gebieden van de Noordzee, het Engels Kanaal, het Bristol Kanaal, de Zuidelijke ingang van de Ierse Zee, de Westkust van Schotland, de kusten van Spanje en Portugal. De visserij op bodemvissen vormt het bijzonderste doel hunner uitbating. Nochtans van Augustus tot Oktober zijn er eenige die de haringscholen op "Fladen" en "Gut" uitbaten.

Scheepsklasse V, waaronder men, buiten de motortreilers, ook de stoomvaartuigen rangschikt. De drijfkracht van de tot dit type behorende motorschepen ontwikkelt minstens 500 P.K., deze van de stoomschepen minimum 440 P.K. Het zijn allen grote diepzee treilers die vooral de IJslandzee bevissen, in minder mate de Barendssee en het continentaal plateau van het Bereneiland. De aanvoer van deze visgronden is overwegend samengesteld uit ronde vis. Enkele treilers van deze klasse maken ook jacht op de haring van "Fladen" en "Gut" (voor nadere bijzonderheden nopens de indeling der scheepsklassen, zie tabel I).

Tabel I.- Indeling van de vissersvloot : karakteristieken, visserijen en visgronden.

Scheeps- klassen	Kustschepen		Midden- slagtrei- lers	Diepzeetreibers		
	I	II	III	IV	V (Grote)	
	Garnaal- schepen	Kust- treilers			Kleine	Motor-
Drijf- kracht	tot 79 P.K.	80 tot 119 P.K.	120 tot 239 P.K.	240 tot 499 P.K.	500 P.K. en meer	440 P.K. en meer
Brutoton- nemaat (in 1946)	-30 B.T.	20 tot 55 B.T.	30 tot 115 B.T.	85 tot 155 B.T.	180 B.T.	325 tot 525 B.T.
Bemannig (Gem. per vaartuig)	3,6	4,5	5,6	7,3	9,-	17,4
Arbeids- veld	tot op 15 zee- mijlen van de kust	tot op 25 zee- mijlen van de kust	Noordzee- Midden- Engels Kanaal, Bristol Kanaal	Noordzee- Noord, Engels Kanaal, Bristol Kanaal, Zuid Ierland, West- Schotland Kusten van Span- je en Portugal	Noordzee-Noord, West-Schotland, IJsland en Be- reneiland	
Visserij	Garnaal, sprot, ijle ha- ring, Pan- ne haring, bodemvis- sen	bodemvis- sen, ijle haring, sprot, garnaal	bodemvis- sen, vol- le en ij- le haring	bodemvis bijzonder kabeljauw, schelvis, koolvis, wijting, mooie meid volle ha- ring	bodemvissen bijzonder kabel- jauw, schelvis, koolvis, wijting, leng, alsook klip- vis en schotse schol, volle haring makreel.	

De drie hiernavolgende tabellen (II, III en IV) geven een overzicht van de numerieke sterkte, drijfkracht en bruto-tonnemaat, voor iedere scheepsklasse afzonderlijk, van de vloot gedurende de periode 1935-1946.

De ontleding dezer tabellen leert ons dat de Belgische vissersvloot, met 533 eenheden in 1936 het grootst aantal vaartuigen telde. Hieruit afleiden dat zij in dit jaar haar hoogste viskracht bereikte, ware voorbarig geoordeeld. Bij een vloot, zoals de onze, waar alle roei- en zeilboten verdwenen zijn en bijgevolg alle vissersvaartuigen, gemecaniseerd, is het noch de numerieke sterkte, noch de tonnemaat, maar veeleer de drijfkracht die er zich het best toe leent om het .. uitbatingsvermogen van een vloot te schatten. Steunend op de drijf-

kracht, is het dan ook de vloot van 1938 welke 59.672 P.K. ontwikkelde, die de hoogste viskracht bereikte, destemeer daar de tonnemaat toen insgelijks op haar maximum werd gebracht.

Verder kunnen we opmerken dat in de vóóroorlogse periode het aantal scheepjes van de klasse I, aanhoudend verminderde hetgeen zou kunnen laten veronderstellen dat hun uitbating weinig aanmoedigend was. Het aantal treilers van de klassen II, III, IV en V schijnt eerder lichtjes toe te nemen.

Tijdens de oorlog was de wederopbouw onzer vloot uitsluitend op de kustvisserij gericht, hetgeen uitlegt dat enkel vaartuigen van de klassen I en II de vloot kwamen aanvullen.

Wat de toestand van 1946 betreft, wordt vastgesteld dat de heropbouw van onze zo fel geteisterde vissersvloot in een snel tempo wordt doorgedreven en we de vóóroorlogse toestand bijna hebben bereikt.

Tabel II. Recapitulatie van de vlootsterkte in de periode 1935-1946

Jaar	Scheepsklassen						Totaal
	I	II	III	IV	V		
					Motor	Stoom	
1935	264	76	112	27	1	14	494
1936	285	78	114	37	2	17	533
1937	256	83	123	44	2	18	526
1938	256	85	123	44	6	16	510
1939	201	82	127	46	4	14	474
1941	212	5	-	-	-	-	217
1942	271	19	-	-	-	-	290
1943	271	40	12	-	-	-	323
1944	247	45	16	-	-	-	308
1945	269	61	58	10	-	1	399
1946	250	72	108	35	1	13	479

Tabel III. Recapitulatie van de drijfkracht in de periode 1935-1946.

Jaar	Scheepsklassen						Totaal
	I	II	III	IV	V		
					Motor	Stoom	
1935	7.980	7.295	18.472	6.560	550	6.550	47.407
1936	8.449	7.600	18.920	9.280	1.050	8.110	53.409
1937	8.611	8.022	20.237	11.285	1.050	8.870	58.075
1938	8.413	8.187	20.397	11.275	3.550	7.850	59.672
1939	7.792	7.896	21.397	11.985	2.350	7.900	59.320
1941	5.329	460	-	-	-	-	5.789
1942	7.608	1.630	-	-	-	-	9.238
1943	8.771	3.378	1.560	-	-	-	13.709
1944	8.827	3.808	2.150	-	-	-	14.785
1945	10.195	5.375	8.803	2.635	-	600	27.608
1946	10.040	6.480	17.303	9.170	500	7.940	51.433

Tabel IV.- Recapitulatie van de bruto-tonnemaat in de periode 1935-1946

Jaar	Scheepsklassen						Totaal
	I	II	III	IV	V		
					Motor	Stoom	
1935	4.365	3.458	8.231	2.961	268	3.697	22.980
1936	4.306	3.434	8.635	4.248	465	5.673	26.766
1937	4.216	3.356	9.047	5.351	465	4.921	27.356
1938	3.988	3.408	9.241	5.355	1.439	4.606	28.037
1939	3.684	3.267	9.619	5.536	1.001	4.501	27.608
1941	2.280	172	-	-	-	-	2.452
1942	3.084	651	-	-	-	-	3.735
1943	3.022	1.182	470	-	-	-	4.674
1944	3.356	1.348	669	-	-	-	5.373
1945	3.963	2.046	3.560	1.239	-	338	11.146
1946	3.774	2.365	7.173	4.241	181	4.799	22.553

II.- EVOLUTIE VAN DE NUMERIEKE STERKTE IN 1946.-

Zoals voorzien breidde de vissersvloot zich geweldig uit in de loop van 1946.

Einde 1945 telde zij 399 ingeschreven vaartuigen, dit aantal bereikte op 31 December 1946, 479, hetzij een aanwinst van 80 eenheden of 20%. In feite kwamen 118 eenheden de vloot vervoegen, maar in de loop van het jaar werden 38 eenheden geschrapt van de officiële lijst, om verschillende redenen.-

1. Bijgekomen vaartuigen : 118

De herkomst van deze 118 bijgekomen vaartuigen wordt als volgt uitgelegd :

1)- 92 gerepatrieerde vaartuigen, welke in 1940 uitweken of door de vijand ontvoerd werden, te weten :

a) 79 uit Engeland waarvan :

te Oostende : Nrs.: 19 - 25 - 64 - 65 - 66 (ex 0.350) - 74 - 80 -
81 - 82 - 83 - 84 - 92 - 94 (ex 0.346) - 105 -
112 - 119 - 121 (ex 0.341) - 124 - 127 - 153 -
160 - 164 - 170(ex 0.323) - 171 (ex 0.322) -
173 - 174 - 175 - 179 - 183 (ex 0.314) - 193 -
(ex 0.301) - 196 - 200 - 204 - 212 - 214 - 215
(ex 0.315) - 218 (ex 0.305) - 220 - 224 - 228 -
231 - 232 - 240 - 242 (ex 342) - 243 - 254 -
269 - 278 - 282 - 285 - 289 - 296 - 298;

te Zeebrugge : 18, Nrs : 38 (ex 0.38) - 63(ex 0.63) - 139 (ex 0.139)
401(ex Z.1) - 413(ex Z.15) - 430(ex Z.32) -
453(ex Z.55) - 485(ex H.4) - 439(ex H.13) -
500(ex H.28) - 507(ex H.41) - 508(ex H.42) -
515(ex H.57) - 518 (ex H.61) - 519(ex H.63)
525(ex H.73) - 526 (ex H.76) - 527(ex H.79)

te Blankenberge : 1 Nr. 506 (ex B.15)

te Nieuwpoort : 7 Nrs. 728(ex N.42) - 730(ex N.45) - 732(ex N.49) -
733(ex N.50) - 737(ex N.53) - 740(ex N.58) -
745(ex N.64)

b) 10 uit Frankrijk, waarvan :

te Oostende : 7, Nrs. : 163 - 217 - 222(ex 0.317) - 227(ex 0.326) -
245 - 250 - 300;

te Zeebrugge : 3, Nrs.: 517 (ex H.60) - 524 (ex H.71) - 528(ex H.80)

c) 1 uit Kanaal Eiland (langs Engeland gerepatrieerd) :

te Oostende : 0.237

d) 1 uit Duitsland :

te Oostende : 0.20

e) 1 uit Spanje :

te Oostende : Nr. 0.109

2)- 23 nieuwgebouwde schepen, te weten :

15 voor Oostende : Nrs. 68 (N.B.559) - 152 (NB.370) - 257 (NB.259) -
264 (NB.550) - 274 (NB.525) - 275 (NB.529) -
288 (NB.508) - 293 (NB.595) - 294 (NB.596) -

297 (NB.573) - 299 (NB.574) - 310 (NB.465) -
316 (NB.654) - 320 (NB.513) - 323 (NB.471);

5 voor Zeebrugge : Nrs. 404 (NB.442) - 428 (NB.522) - 466 (NB.602) -
456 (NB.579) - 537 (NB.598);

3 voor Nieuwpoort : Nrs. 777 (NB.194) - 818 (NB.177) - 820 (NB.569)

3)- 2 omgebouwde schepen :

1 voor Oostende : Nr. 317 (de vraag tot ombouw niet langs Oostende geschied);

1 voor Nieuwpoort : Nr. 805 (OB.653)

4)- 1 scheepje overgeheveld van de Scheldevisserij :

naar Zeebrugge : Nr. Z.405 (ex D.1)

Tabel V.- Bijgekomen vaartuigen in 1946.

Scheeps- klassen	Terug uit den vreemde	Nieuw- bouw	Ombouw tot vis- sersvaar- tuig	van de Schelde- visserij	Verande- ring van scheeps- klasse(1)	Totaal
I	13	1	-	1	-5	10
II	16	3	-	-	-2	17
III	34	11	1	-	+7	53
IV	21	4	3	-	-	25
V	8	4	1	-	-	13
Totaal	92	23	2	1	-	118

(1) Zie voetnota onder Tabel VII.

2. Geschrapte vaartuigen : 38

1) 4 verloren ; te weten :

1 door stranding : Nr. O.148 op 28.12.45;

2 door mijnontploffing : Nrs. Z.443(12.2.46) - Z.497 (10.5.46)

Gezonken : 1 Nr. O.316 (27.10.46)

2) 18 om verschillende redenen : 0.6 0.219 0.281 Z.419 Z.435
Z.516 B.617 B.625 N.720 N.723
N.731 N.736 N.747 N.768 N.773
N.811 N.814 N.815

3) 11 verkocht naar het buitenland : 0.36 0.45 0.118 0.147
0.203 0.213 N.749 N.755
N.770 N.800 en N.808

4) 5 uit de zeevisserij getrokken :

naar de Scheldevisserij : Nrs. O.55 (wordt Bou.2) - O.90 (wordt
Bou.9) - Z.522 (wordt Bou.16)

naar de strandvisserij : Nrs. O.67 en N.760

Tabel VI.- Geschrapte vaartuigen in 1946 :

Scheeps- klassen	Tengevolge van ver- lies	om ver- schillende redenen	verkocht aan het buitenland	Uit de visserij getrokken	Totaal geschrapte vaartuigen
I	2	16	6	5	29
II	1	2	3	-	6
III	1	-	2	-	3
IV	-	-	-	-	-
V	-	-	-	-	-
Totaal	4	18	11	5	38

Tabel VII. Balans van de bijgekomen en geschrapte vaartuigen.

Scheeps- klassen	Bijge- komen	Geschrapd	Verschil	Wijziging van scheeps- klassen(1)	Balans
I	15	29	-14	-5	-19
II	19	6	+13	-2	11
III	46	3	+43	+7	50
IV	25	-	+25	-	25
V	13	-	+13	-	13
Totaal	118	38	+80	-	80

(1) door wijzigingen van de oorspronkelijke drijfkracht gingen enkele vaartuigen naar de onmiddellijk hogere scheepsklasse over : 5 van de klasse I naar de klasse II en 7 van de klasse II naar de klasse III.

Tabel VIII.- Vergelijking van de numerieke sterkte van de vloot einde 1946 met deze van 1945.

Scheepsklassen	Vloottoestand einde 1945	Toestand op 31 Dec. 1946	Verschil in 1946
I	269	250	- 19
II	61	72	+ 11
III	58	108	+ 50
IV	10	35	+ 25
V	1	14	+ 13
Totaal	399	479	+ 80

II.- EVOLUTIE VAN DE DRIJFKRACHT IN 1946.-

De verhoging van de drijfkraft komt aanmerkeliĳker uit dan deze van de numerieke sterkte, hetgeen aantoot dat de bijgekomen vaartuigen meestal tot grote scheepsklassen behoren.

Einde 1945 ontwikkelde de vissersvloot totaal 27.608 P.K. tegen 51.433 P.K. einde 1946, hetzij een vermeerdering van 23.825 P.K. of 86%, terwijl de numerieke sterkte slechts met 20% toenam.

De 118 bijgekomen vaartuigen betekenden een verhoging van 24.908 P.K., de aangebrachte wijzigingen aan de oorspronkelijke drijfkraft van sommige vaartuigen 703 P.K., hetzij een totale aanwinst van 25.611 P.K.

Echter, de 38 geschrapte vaartuigen vertegenwoordigden een vermindering van 1.786 P.K., zodat de evolutie een verhoging van 28.825 P.K. bereikte.

De evolutie van de drijfkraft deed zich als volgt voor :

1. Totaal bijgekomen drijfkraft :	25.611 P.K.
a) 92 gerepatrieerde vaartuigen :	18.537 P.K.
b) 23 nieuwgebouwde vaartuigen :	5.715 P.K.
c) 2 omgebouwde vaartuigen :	620 P. K.
d) 1 overgeheveld vaartuig van Schelde- naar zee- visserij :	36 P.K.
e) aangebrachte wijziging aan oorspronkelijke drijfkraft	703 P.K.
Totaal	25.611 P.K.

Tabel IX.- Aanwinst van drijfkraft door de bijgekomen vaartuigen en wijziging aan de oorspronkelijke drijfkraft,

Scheeps- klassen	Terug uit den vreemde	Nieuw- bouw	Ombouw tot vis- sersvaar- tuig	van de Schelde- visserij	Wijziging aan de oorspron- kelijke drijfkr.	Totaal
I	712	40	-	36	-37	751
II	1.560	260	-	-	-195	1.625
III	6.170	1.635	120	-	+935	8.860
IV	5.505	1.030	-	-	-	6.535
V	4.590	2.750	500	-	-	7.840
Totaal	18.537	5.715	620	36	+703	25.611

2. Weggefallen drijfkraft : 1.786 P.K.

a) 4 verloren vaartuigen :	305 P.K.
b) 18 om verschillende redenen geschrapte vaartuigen	567 P.K.
c) 11 verkocht in het buitenland. :	822 P.K.
d) 5 uit de zeevisserij getrokken :	92 P.K.

Totaal 1.786 P.K.

Tabel X.- Verlies van drijfkracht veroorzaakt door de geschrapte vaartuigen.-

Scheeps- klassen	Tengevolge van verlies	om verschil- lende rede- nen	verkocht naar het buitenland	Uit de zee- visserij- vloot ge- trokken	Totaal
I	85	387	342	92	906
II	100	180	240	-	520
III	120	-	240	-	360
IV	-	-	-	-	-
V	-	-	-	-	-
Totaal	305	567	822	92	1.786

Tabel XI.- Balans van de bijgekomen en weggevallen drijfkracht.

Scheeps- klassen	Bijgeko- men P.K.	Weggeval- len P.K.	Vershil P.K.	Wijziging van P.K.- sterkte	Balans P.K.
I	788	906	- 118	- 37	- 155
II	1.820	520	+ 1.300	- 195	+ 1.105
III	7.925	360	+ 7.565	+ 935	+ 8.500
IV	6.535	-	+ 6.535	-	+ 6.535
V	7.840	-	+ 7.840	-	+ 7.840
Totaal	24.908	1.786	+ 23.122	+ 703	+ 23.825

Tabel XII.- Vergelijking van de drijfkracht einde 1946 met deze van 1945.

Scheepsklassen	P.K. sterkte einde 1945	P.K.sterkte op 31 December 1946	Vershil in 1946
I	10.195	10.040	- 155
II	5.375	6.480	+ 1.105
III	8.803	17.303	+ 8.500
IV	2.635	9.170	+ 6.535
V	600	8.440	+ 7.840
Totaal	27.608	51.433	+ 23.825

IV.- EVOLUTIE VAN DE BRUTO-TONNEMAAT IN 1946.

De bruto-tonnemaat nam nog sterker toe dan de drijfkraacht. Inderdaad, einde 1945 mat de vissersvloot 11.146 B.T. tegen 22.533 B.T. op 31 December 1946, hetzij een verruiming van 11.387 B.T. of 102%, zodat de tonnemaat in één jaar tijd méér dan verdubbelde.

De 118 bijgekomen vaartuigen vertegenwoordigden 12.096 B.T., terwijl de geschrapte vaartuigen een verlies van 709 B.T. betekenden.

De evolutie van de bruto-tonnemaat deed zich als volgt voor :

1. Bijgekomen tonnemaat : 12.096 B.T.

a) 92 gerepatrieerde vaartuigen	: 9.086 B.T.
b) 23 nieuwgebouwde vaartuigen	: 2.775 B.T.
c) 2 omgebouwde vaartuigen	: 223 B.T.
d) 1 vaartuig van de Schelde- naar de Zeevisserij overgeheveld	: 12 B.T.
Totaal	: <u>12.096 B.T.</u>

Tabel XIII.- Aanwinst in bruto-tonnemaat door de bijgekomen vaartuigen.

Scheeps- klassen	Terug uit den vreemde	Nieuw- bouw	Ombouw tot vis- sersvaar- tuig	Van de Schelde- visserij	Wijziging a/d oor- spronke- lijke B.T (1)	Totaal
I	275	25	-	12	- 133	179
II	664	83	-	-	- 214	533
III	2.802	550	41	-	+ 347	3.740
IV	2.600	402	-	-	-	3.002
V	2.745	1.715	182	-	-	4.642
Totaal	9.086	2.775	223	12	-	12.096

(1) zie voetnota onder tabel VII.

2. Weggevallen tonnage : 709 B.T.

a) 4 verloren vaartuigen	: 136 B.T.
b) 18 om verschillende redenen geschrapte vaar- tuigen	: 271 B.T.
c) 11 vaartuigen in den vreemde verkocht	: 269 B.T.
d) 5 vaartuigen uit de zeevisserij getrokken	: 33 B.T.
Totaal	: <u>709 B.T.</u>

Tabel XIV.- Verlies van B.T. veroorzaakt door de geschrapte vaartuigen.

Scheeps- klassen	Tengevolge van verlies	Om ver- schillende redenen	Verkocht naar het buitenland	Uit de zeevisse- rijvloot getrokken	Totaal
I	33	185	117	33	368
II	56	86	72	-	214
III	47	-	80	-	127
IV	-	-	-	-	-
V	-	-	-	-	-
Totaal	136	271	269	33	709

Tabel XV.- Balans van de bijgekomen en weggevallen B.T.

Scheeps- klassen	Bijgeko- men	Wegge- vallen	Vershil	Wijziging van de B.T. per scheeps- klasse	Balans
I	312	368	- 56	- 133	- 189
II	747	214	+ 533	- 214	+ 319
III	3.393	127	+ 3.266	+ 347	+ 3.613
IV	3.002	-	+ 3.002	-	+ 3.002
V	4.642	-	+ 4.642	-	+ 4.642
Totaal	12.096	709	+ 11.387	-	+ 11.387

Tabel XVI.- Vergelijking van de B.T. op einde 1946 met deze in 1945.

Scheepsklassen	Bruto-tonnemaat in 1946	Bruto-tonnemaat op 31 Dec. 1946	Wijziging in 1946
I	3.963	3.774	- 189
II	2.046	2.365	+ 319
III	3.560	7.173	+ 3.613
IV	1.239	4.241	+ 3.002
V	338	4.980	+ 4.642
Totaal	11.146	22.533	+ 11.387

V.- AANTAL INGESCHREVEN VISSERSVAARTUIGEN OP 31 DECEMBER 1946.-

Volgens hetgeen voorafgaat telde onze vissersvloot einde 1946, totaal 479 vaartuigen, waarvan de drijfkracht 51.433 P.K. ontwikkelde, hetzij gemiddeld 107,4 P.K. per vaartuig. De netto-tonnemaat mat globaal 7.765 N.T. hetzij gemiddeld 16,2 per eenheid en de bruto-tonnemaat 22.533 B.T., hetzij 47,- B.T.

Onder deze 479 vaartuigen telde men :

1. 250 boten welke tot de scheepsklasse I behoren : hun drijfkracht bedroeg 10.040 P.K., hetzij gemiddeld 40 P.K. per boot : de netto-tonnemaat totaliseerde 1.245 N.T., hetzij gemiddeld 5,- N.T. en de bruto-tonnemaat 3.774 B.T., hetzij gemiddeld 15,1 B.T. De gemiddelde drijfkracht per B.T. bereikte 2,66 P.K. Deze 250 vaartuigen zijn ingeschreven als volgt :

103 te Oostende : Nrs.:

1	3	4	5	8	9	10	11	12	14
15	17	19	20	21	22	23	26	27	28
29	32	34	35	37	39	40	41	42	47
49	51	53	56	57	58	59	60	64	69
70	72	73	74	75	76	79	84	91	96
97	100	101	103	106	107	110	113	116	123
125	126	129	130	133	141	142	143	144	145
146	150	162	168	169	172	177	181	182	185
189	195	197	202	206	207	208	216	221	230
252	254	253	258	259	271	272	273	424	612
	771	784;							621

63 te Zeebrugge : Nrs. :

38	63	139	284	401	402	404	405	410	411
414	416	423	425	426	427	430	433	434	436
438	439	440	441	442	444	448	450	461	465
468	473	474	476	481	482	484	485	486	490
492	493	494	495	496	498	499	501	505	506
511	513	520	524	525	531	533	534	535	751
764	783	798							

17 te Blankenberge : Nrs.:

71	602	604	606	607	609	611	613	614	615
616	618	619	620	622	624	629			

67 te Nieuwpoort : Nrs.:

117	136	451	701	702	703	705	706	707	708
709	710	711	712	713	714	715	716	717	719
721	722	724	725	726	734	735	738	742	743
746	750	752	754	757	758	759	762	763	765
767	772	774	775	778	779	780	781	782	787
788	789	790	791	792	793	795	796	797	799
802	804	807	810	812	813	817			

2. 72 vaartuigen van de klasse II. Ze ontwikkelden tesamen 6.480 P.K., hetzij gemiddeld 90 P.K. per vaartuig. De netto-tonnemaat bedroeg 820 N.T. hetzij gemiddeld 11,5 en de bruto-tonnemaat 2.365 B.T., hetzij gemiddeld 32,8 B.T. De gemiddelde drijfkracht van deze scheepsklasse wordt op 2,74 P.K. geschat. Deze 72 kusttreilers zijn als volgt ingeschreven :

23 te Oostende : Nrs.:

2	24	31	46	52	61	68	78	99	104
111	114	161	180	233	240	248	260	261	263
264	267	786;							

31 te Zeebrugge : Nrs.:

54	270	406	408	412	415	417	429	431	432
447	453	454	458	466	467	469	475	477	478
487	500	508	512	515	517	518	519	521	526
532;									

3 te Blankenberge : Nrs.:

605	610	628;							
-----	-----	------	--	--	--	--	--	--	--

15 te Nieuwpoort : Nrs.:

50	704	718	728	730	732	733	737	740	744
753	785	803	809	818					

3. 108 treilers van de klasse III, die gezamenlijk 17.303 P.K. sterk zijn, hetzij gemiddeld 160 P.K. Ze meten netto 2.480 N.T. hetzij gemiddeld 23 N.T. en bruto 7.173 T. hetzij gemiddeld 66,4 B.T. De gemiddelde drijfkracht per bruto-ton ontwikkelt 2,41 P.K. Deze 108 middenslagtreilers zijn ingeschreven :

78 te Oostende : Nrs.

7	25	30	33	48	62	65	66	77	81
93	105	109	112	115	119	120	121	122	127
131	132	134	137	138	140	149	151	152	153
154	165	166	171	173	174	175	176	178	183
186	187	188	191	192	193	194	196	199	200
201	204	214	218	220	223	227	243	244	245
246	249	251	254	256	257	262	265	274	275
277	278	279	287	290	291	310	323;		

20 te Zeebrugge : Nrs.:

209	407	409	413	428	449	456	480	483	489
504	507	509	510	514	523	527	528	529	530;

1 te Blankenberge : Nr. 601;9 te Nieuwpoort : Nrs.:

745	748	756	776	777	801	805	806	820	
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	--

4. 35 diepzeetreilers van de klasse IV. Ze ontwikkelen tezamen 9.170 P.K., hetzij gemiddeld 262 P.K. per vaartuig. Hun nettotonnemaat bereikt 1.384 T., hetzij gemiddeld 39 N.T. en hun bruto-tonnemaat 4.241 B.T., weze gemiddeld 121,2 B.T. Gemiddeld ontwikkelen ze 2,16 P.K. per bruto-ton.

Deze 35 treilers zijn ingeschreven als volgt :

33 te Oostende : Nrs.:

82	87	94	108	124	170	179	212	215	217
222	224	226	228	231	232	235	237	241	242
247	250	266	269	282	285	286	288	289	292
295	300	320;							

2 te Zeebrugge : Nrs. : 446 537;

5. 14 diepzeetreilers van de klasse V, waaronder 1 motortreiler (0.317) en 13 stoomtreilers. De motortreiler ontwikkelt 500 P.K., hij meet

netto 65 ton en bruto 181 T., terwijl de 13 stoomtreilers gezamenlijk 7.940 P.K. ontwikkelen, hetzij gemiddeld 611 P.K. per treiler. Ze meten netto 1.771 T., weze gemiddeld 136 N.T. en bruto 4.799 T., of gemiddeld 369 B.T. De gemiddelde drijfkracht per bruto-ton bedraagt bij de motortreiler 2,76 P.K. bij de stoomtreilers nauwelijks 1,65 P.K. De diepzeetreilers van het type V, hebben allen Oostende als aanleghaven, deze zijn :

Nrs. 80 83 92 158 160 163 164 293 294 296 297 298
299 317

Tabel XVII.- Algemene toestand van de vissersvloot op 31 December 1946.

Scheeps- klassen	Aantal schepen	Drijfkracht (P.K.)			Netto-tonne- maat		Bruto-tonne- maat	
		Totaal	Gemid per vaar- tuig	Gemid. per B.T.	Totaal	Gemid. per vaar- tuig	Totaal	Gemid. per vaar- tuig
I	250	10.040	40	2,66	1.245	5,-	3.774	15,1
II	72	6.480	90	2,74	820	11,5	2.365	32,8
III	108	17.303	160	2,41	2.480	23,-	7.173	66,4
IV	35	9.170	262	2,16	1.384	39,-	4.241	121,2
(motor	1	500	500	2,76	65	65,-	181	181,-
V } stoom	13	7.940	611	1,65	1.771	136,-	4.799	369,-
Totaal	479	51.433	107,4	2,28	7.765	16,2	22.533	47,-

VI.- INDELING VAN DE VLOOT NAAR DE VIER VISSERSHAVENS.

Wat de numerieke sterkte betreft, komt Oostende met 251 vaartuigen, hetzij 53% van de totale zeevissersvloot op de eerste rang, gevolgd door Zeebrugge met 116 boten of 24%; Nieuwpoort met 91 eenheden, hetzij 19% en Blankenberge met 21 vaartuigen, weze nauwelijks 4%.

Tabel XVIII.- Aantal vaartuigen ingeschreven in de vier vissershavens op het einde van 1946.

Scheeps- klassen	Oostende		Zeebrugge		Blankenberge		Nieuwpoort		Totaal
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	
I	103	41	63	25	17	7	67	27	250
II	23	32	31	43	3	4	15	21	72
III	78	72	20	19	1	1	9	8	108
IV	33	94	2	6	-	-	-	-	35
	14	100	-	-	-	-	-	-	14
Totaal	251	53	116	24	21	4	91	19	479

T.o.v. de drijfkracht der vissersvloot vertegenwoordigen Oostendse vaartuigen 35.661 P.K. hetzij 69%; Zeebrugge 9.624 P.K. of 19%; Nieuwpoort 5.163 P.K. hetzij 10% en Blankenberge 985 P.K. weze 2%.

Tabel XIX.- Indeling van de drijfkracht volgens de vier vissershavens, einde 1946.

Scheeps- klassen	Oostende		Zeebrugge		Blankenberge		Nieuwpoort		Totaal
	P.K.	%	P.K.	%	P.K.	%	P.K.	%	
I	3.651	36	3.296	33	530	5	2.563	26	10.040
II	1.940	30	2.890	45	280	4	1.370	21	6.480
III	12.950	75	2.948	17	175	1	1.230	7	17.303
IV	8.680	95	490	5	-	-	-	-	9.170
V	8.440	100	-	-	-	-	-	-	8.440
Totaal	35.661	69	9.624	19	985	2	5.163	10	51.433

Het is bij vergelijking van de tonnemaat dat het belang van de Oostendse vissershavens het sterkst in het oog springt. De vaartuigen in deze haven ingeschreven meten gezamenlijk 16.653 B.T., hetzij 74% van de totale bruto-tonnemaat der vloot; Zeebrugge, volgt met 3.689 B.T. of 16%; Nieuwpoort met 1.775 B.T. of 8% en Blankenberge met 416 of amper 2%.

Tabel XX.- Indeling van de Bruto-tonnemaat volgens de vier vissershavens.

Scheeps- klassen	Oostende		Zeebrugge		Blankenberge		Nieuwpoort		Totaal B.T.
	B.T.	%	B.T.	%	B.T.	%	B.T.	%	
I	1.481	39	1.205	32	204	5	884	24	3.774
II	641	27	1.118	47	121	5	484	29	2.365
III	5.478	76	1.198	17	91	1	406	6	7.173
IV	4.073	96	168	4	-	-	-	-	4.241
V	4.980	100	-	-	-	-	-	-	4.980
Totaal	16.653	74	3.689	16	416	2	1.775	8	22.533

Tabel XXI. Recapitulatie van tabellen XVIII, XIX en XX.-

Havens	Aantal vaar- tuigen	Drijfkracht (P.K.)			Bruto-Ton	
		Totaal	Gemiddeld		Totaal	Gemiddeld per vaar- tuig
			per vaar- tuig	per B.T.		
Oostende	251	35.661	142	2,14	16.653	66
Zeebrugge	116	9.624	83	2,61	3.689	31
Nieuwpoort	91	5.163	57	2,91	1.775	19
Blankenb.	21	985	41	2,37	416	20
Totaal	479	51.433	107	2,28	22.533	47

VII.- MOGELIJKE UITBREIDING VAN DE VISSERSVLOOT IN 1947.

Zoals de toestand van de vissersvloot zich, einde 1946, voordoet, benaderen we reeds het niveau van 1938. Vergeleken met deze toestand constateren we nog enkel een deficit van 31 eenheden, 8.239 P.K. en 5.504 B.T.

In hoeverre dit tekort in de loop van 1947 zal kunnen aangevuld worden, zullen we trachten te berekenen.

- 1) Op dit ogenblik worden 21 gerepatrieerde vaartuigen terug tot vissersvaartuig omgebouwd en er mag worden voorzien dat ze allen, tegen het einde van 1947 de vissersvloot zullen verhoogd hebben, deze zijn :

0.44 (ex 0.334) - 0.102 - 0.128 - 0.135 - 0.167(ex 0.324) - 0.190 - 0.198 (ex 0.302) - 0.211 - 0.225 - 0.239 - 0.268 - 0.278 - 0.283 (ex 0.198) 0.325(ex 0.310) - Z.418 (ex Z.21) - Z.452(ex H.2) - Z.457(ex H.47) - Z.464(ex Z.64) - Z.488(ex H.11) - Z.503(ex H.35) - Z.536 (ex H.44). (Wat scheepsklassen, drijfkracht en B.T. betreft, zie tabel XXII onder kolommen ombouw) .

- 2) Buiten deze 21 in ombouw zijnde vaartuigen tellen we nog 20 eenheden in aanbouw, welke hoogstwaarschijnlijk in 1947, in de vaart zullen komen, te weten : nieuwbouwnummers : 116 - 117 - 304 - 313 - 406 - 424 - 446 - 486 - 523 - 542 - 555 - 580 - 581 - 610 - 611 - 633 - 639 - 656 - 659 - 688 (voor indeling scheepsklassen, drijfkracht en B.T. zie tabel XXII, onder kolommen nieuwbouw).

Tabel XXII.- Voorziene uitbreiding der vloot in de loop van 1947.

Scheeps- klassen	Aantal vaartuigen			P.K.			Br.T.		
	Om- bouw	Nieuw- bouw	To- taal	Om- bouw	Nieuw- bouw	Totaal	Om- bouw	Nieuw- bouw	Totaal
I	3	1	4	140	60	200	67	22	89
II	3	-	3	300	-	300	111	-	111
III	12	4	16	1.920	620	2.540	858	295	1.153
IV	3	14	17	730	4.685	5.415	301	2.270	2.571
V	-	1	1	-	500	500	-	220	220
Totaal	21	20	41	3.090	5.865	8.955	1.337	2.807	3.144

In de veronderstelling dat, in de loop van 1947 geen enkel vaartuig zou verloren gaan of uit de vaart getrokken worden, dan zou op het einde van dit jaar de vissersvloot 520 eenheden sterk zijn, de globale drijfkracht 60.388 P.K. ontwikkelen en de inhoud 25.677 B.T. meten.

Vergeleken met de vlootsterkte einde 1938, constateren we een aanwinst van 10 eenheden en 716 P.K. terwijl de bruto-tonnemaat nog een deficit van 2.360 T. zou laten.

Tabel XXIII.- Vergelijking van de vermoedelijke vlootsterkte -
einde 1947 met deze van 1938.

Scheeps- klassen	Aantal schepen			Drijfkracht (P.K.)			B.T.		
	1938	1947	ver- schil	1938	1947	ver- schil	1938	1947	ver- schil
I	236	254	+ 18	8.413	10.240	+1.827	3.988	3.863	- 125
II	85	75	- 10	8.187	6.780	-1.407	3.408	2.476	- 932
III	123	124	+ 1	20.397	19.843	- 554	9.241	7.326	-1.915
IV	44	52	+ 8	11.275	14.585	+3.310	5.355	6.812	+1.457
V	22	15	- 7	11.400	8.940	-2.460	6.045	5.200	- 845
Totaal	510	520	+ 10	59.672	60.388	+ 716	28.037	25.677	-2.360

Vermoedelijke uitbreiding in 1948

Buiten de vaartuigen die einde 1946 reeds in aanbouw waren tellen we nog 32 eenheden waarvoor insgelijks een toelating tot nieuwbouw werd afgeleverd. Daar er echter weinigkans bestaat dat ze in 1947 de vissersvloot zullen vervoegen, worden ze niet in aanmerking genomen bij de eventuele uitbreiding der vloot in de loop van dit jaar.

De nieuwbouwnummers van deze 32 eenheden zijn : 38 - 262 - 282
310 - 334 - 338 - 361 - 379 - 407 - 449 - 450 - 467 - 478 - 484 -
490 - 491 - 500 - 548 - 554 - 583 - 606 - 607 - 608 - 617 - 622 -
627 - 629 - 635 - 637 - 648 - 655 - 696.

Onder deze 32 nieuwbouwtoelatingen telt men 3 eenheden van klasse I, 10 van klasse II, 12 van klasse III en 7 van klasse IV. De voorziene drijfkracht dezer vaartuigen zou gezamenlijk 4.859 P.K. ontwikkelen. Hunne totale bruto-tonnemaat wordt op 2,102 T. geschat.

VIII.- VAARTUIGEN WELKE NOG STEEDS IN DE VREEMDE VERTOEVEN.

Tot nog toe konden alle uitgeweken of weggevoerde vissersvaartuigen nog niet gerepatrieerd worden.

8 vaartuigen vertoeven nog in Engeland : 0.16 - 0.142 - 0.155 -
0.156 (ex 329) - 0.210(ex 0.336) - 0.255 - Z.502(ex H.34) - N.727
(ex N.4)

1 vaartuig in Frankrijk : 0.184 (ex 0.306)

De recuperatie van deze 9 vaartuigen zou een aanwinst van 1.075 P.K. en 469 B.T. betekenen.

7 eenheden zijn zoekgeraakt : 0.18 - Z.67 - Z.68 - Z.69 - H.9 -
H.45 - H.48.

De wrakken van de Z.16 en de Z.25 werden in Frankrijk verkocht voor afbraak en ze mogen dus voorgoed geschrapt worden.

IX.- INDELING VAN DE VISSERSVAARTUIGEN NAAR HUN OUDERDOM.-

Onder de 479 ingeschreven vaartuigen bevindt er zich één waarvan het bouwjaar niet bekend is, zodat het bij onze ouderdomsberekeningen slechts over 478 eenheden gaat. Gezamenlijk tellen ze 5.030 jaar, hetzij gemiddeld 10;52 jaar per vaartuig tegen 13,08 jaar in 1945.

De jongste categorie vaartuigen (1 tot 5 jaar oud) telt 147, hetzij 30,75% van de totale vloot.

Van 6 tot 10-jarige ouderdom telt men er 67, hetzij 14,02%	
Van 11 tot 15-jarige ouderdom telt men er 63, hetzij 13,18%	
Van 16 tot 20-jarige ouderdom telt men er 116, hetzij 24,27%) 42,05
Van 21 tot 25-jarige ouderdom telt men er 62, hetzij 12,97%	
Van 26 tot 30-jarige ouderdom telt men er 9, hetzij 1,88%	
Van 31 en méérjarige ouderdom telt men er 14, hetzij 2,93%	

Ieder scheepsklasse afzonderlijk genomen worden volgende ouderdommen vastgesteld :

Scheepsklasse I.- De 249 vaartuigen onder deze scheepsklasse gerangschikt, zijn 2 tot 38 jaar oud of gemiddeld 13,49 jaar.

67 vaartuigen van 1 tot 5 jaar, hetzij 26,91%
43 " " 6 " 10 " " 17,27%
31 " " 11 " 15 " " 12,45%
52 " " 16 " 20 " " 20,88%
40 " " 21 " 25 " " 16,06%
7 " " 26 " 30 " " 2,81%
9 " " 31 " 38 " " 3,61%

Scheepsklasse II.- Hier telt men 72 eenheden die 2 tot 38 jaar oud zijn of gemiddeld 10;65 jaar.

33 vaartuigen van 1 tot 5 jaar, hetzij 45,83%
7 " " 6 " 10 " " 9,72%
15 " " 11 " 15 " " 20,83%
7 " " 16 " 20 " " 9,72%
5 " " 21 " 25 " " 6,94%
2 " " 26 " 30 " " 2,78%
3 " " 31 " 38 " " 4,17%

Scheepsklasse III.- 108 eenheden van 1 tot 40 jaar, gemiddeld tellen ze 11,90 jaar.

37 vaartuigen van 1 tot 5 jaar, hetzij 34,26%
11 " " 6 " 10 " " 10,18%
5 " " 11 " 15 " " 4,63%
47 " " 16 " 20 " " 43,52%
6 " " 21 " 25 " " 5,56%
- " " 26 " 30 " " -
2 " " 31 " 40 " " 1,85%

Scheepsklasse IV.- 35 eenheden van 1 tot 25 jaar, zij gemiddeld : 11,91 jaar.

5 vaartuigen van 1 tot 5 jaar, hetzij 14,29%
6 " " 6 " 10 " " 17,14%
12 " " 11 " 15 " " 34,29%
10 " " 16 " 20 " " 28,57%
2 " " 20 " 25 " " 5,71%

Scheepsklasse V.- 14 eenheden van 1 tot 25 jaar, gemiddeld : 14,35 j.

5 vaartuigen van 1 tot 5 jaar, hetzij 35,71%
 9 " " " 21 " 25 " , " 64,29%

Tabel XXIV.- Indeling van de vissersvaartuigen naar hun ouderdom

Aantal jaren	Aantal vaartuigen per scheepsklasse					Totaal	
	I	II	III	IV	V	Aantal schepen	%
1	-	-	6	3	4	13	2,71
2	7	4	9	2	-	22	4,60
3	1	6	8	-	-	15	3,13
4	14	16	12	-	-	42	8,79
5	45	7	2	-	1	55	11,52
6	28	-	-	-	-	28	5,86
7	1	-	-	-	-	1	0,21
8	3	2	3	-	-	8	1,67
9	4	1	3	1	-	9	1,88
10	7	4	5	5	-	21	4,39
11	9	9	2	8	-	28	5,86
12	7	2	1	4	-	14	2,93
13	6	2	-	-	-	8	1,67
14	3	-	-	-	-	3	0,63
15	6	2	2	-	-	10	2,09
16	9	3	20	5	-	37	7,74
17	9	2	10	5	-	26	5,44
18	7	-	11	-	-	18	3,77
19	14	1	4	-	-	19	3,97
20	13	1	2	-	-	16	3,35
21	17	2	-	-	7	26	5,44
22	7	-	2	-	1	10	2,09
23	3	1	3	-	1	8	1,67
24	6	1	1	-	-	8	1,67
25	7	1	-	2	-	10	2,09
26	3	1	-	-	-	4	0,84
27	1	1	-	-	-	2	0,42
28	2	-	-	-	-	2	0,42
30	1	-	-	-	-	1	0,21
33	1	-	-	-	-	1	0,21
34	2	-	1	-	-	3	0,63
35	1	1	-	-	-	2	0,42
37	2	1	-	-	-	3	0,63
38	3	1	-	-	-	4	0,84
40	-	-	1	-	-	1	0,21
Totaal	249	72	108	35	14	478	100,00

X.- KAPITAALBELEGGINGEN IN VLOOT EN IN VISMATERIAAL.-

Einde 1946 waren alle ingeschreven vissersvaartuigen verzekerd tegen oorlogsrisico, V.O.Z.O.R. terwijl er slechts 417 verzekerd waren tegen gewoon risico. Over het algemeen is het enkel tegen oorlogsrisico dat de vaartuigen voor hun volle waarde verzekerd worden, zodat mag worden aangenomen dat de door V.O.Z.O.R. geschatte- het best met de reële waarde overeenstemt.

De 479 vaartuigen waren einde 1946 op 586.693.400 Fms geschat, hetzij gemiddeld 1.224.830 Fms per vaartuig.

Van 148 vaartuigen was ook het vismateriaal verzekerd. Het is op basis van deze verzekering dat we de totale waarde van het vismateriaal hebben geschat, weze 59.620.344 Fms of gemiddeld 124.468 Fms per uitrusting.

Hieruit blijkt dat de totale kapitaalbelegging in het visserijbedrijf 646.313.744 Fms bedroeg.

Ten einde geen te algemene cijfers te verstrekken, wordt op tabel XXV, de geschatte- en gemiddelde waarde voor ieder scheepsklasse afzonderlijk berekend.

Tabel XXV.- Geschatte waarde van de vloot en het vismateriaal.-

Scheeps- klassen	Aan- tal sche- pen	Verzekerde Waarde					
		Vaartuig		Vismateriaal		Vaartuig+Vismateriaal	
		Waarde	Gemid- delde	Waarde	Gemid- delde	Waarde	Gemid- delde
I	250	88.846.500	355.386	6.698.000	26.792	95.544.500	382.178
II	72	63.648.000	884.000	5.263.200	73.100	68.911.200	957.100
III	108	185.153.500	1.714.384	12.353.580	114.385	197.507.080	1.828.769
IV	35	143.340.000	4.095.428	13.450.010	384.286	156.790.010	4.479.714
V	14	105.705.400	7.550.385	21.855.554	1.561.111	127.560.954	9.111.496
	479	586.693.400	1.224.830	59.620.344	124.468	646.313.744	1.349.298

XXVI.- Indeling van de kapitaalbeleggingen naar de vier vissershavens

Haven	Totale waarde				Gemiddelde waarde vaar- tuig + vis- materiaal
	Vaartuig	vismate- riaal	Totaal	%	
Oostende	434.969.900	47.899.898	482.869.798	74,72	1.923.784
Zeebrugge	91.635.500	7.010.268	98.645.768	15,26	850.395
Blankenberge	9.174.000	789.149	9.963.149	1,54	474.435
Nieuwpoort	50.914.000	3.921.029	54.835.029	8,48	602.583
Totaal	586.693.400	59.620.344	646.313.744	100,00	1.349.298

XI.- MANSCHAPPEN.

Einde 1946 waren slechts 408 vaartuigen bij de visserij werkzaam. Op deze 408 boten waren totaal 1.992 manschappen ingescheept, hetzij gemiddeld 4,88 per vaartuig.

Onder de 1.992 aangemonsterde onderscheidde men er 1.560 die tot het dek en 432 die tot het machinepersoneel behoorden.

Het dekpersoneel werd als volgt onderverdeeld : 408 schippers, 11 stuurlieden, 11 bootsmannen, 838 matrozen, 11 koks, 108 lichte matrozen en 173 scheepsjongens.

Onder het machinepersoneel telde men :

- a) op de motorboten : 366 eerste motoristen, 11 tweede of hulpmotoristen,
 b) op de stoomboten : 11 eerste machinisten, 5 hulpmachinisten, 21 stokers en 18 tremmers. (Voor de indeling volgens de verschillende scheepstypen zie tabellen XXVII XXVIII en XIX.)

Tabel XXVII.- Indeling van het dekpersoneel.

Scheeps- klassen	schip- pers	stuur- lieden	boots- mannen	matro- zen	koks	licht- matr.	scheeps- jongens	Totaal
I	205	-	-	271	-	33	61	570
II	67	-	-	122	-	18	27	234
III	93	-	-	255	-	25	50	423
IV	31	-	-	117	-	17	24	189
Motor	1	-	-	4	-	2	-	7
V Stoom	11	11	11	69	11	13	11	137
Totaal	408	11	11	838	11	108	173	1.560

Tabel XXVIII.- Indeling van het machine-personeel.

Scheeps- klassen	Motoristen		Machinisten		Sto- kers	Trem- mers	Totaal
	eerste	hulp	eerste	hulp			
I	(1)204	-	-	-	-	-	204
II	67	-	-	-	-	-	67
III	93	3	-	-	-	-	96
IV	31	7	-	-	-	-	38
Motor	1	1	-	-	-	-	2
V Stoom	-	-	(2)11	5	21	18	55
Totaal	396	11	11	5	21	18	462

(1) onder de 204 motoristen van scheepsklasse I zijn er 30 die eveneens als schipper fungeren; zodat het aantal schippers en motoristen slechts 774 mannen telt in plaats van 804.

(2) waarvan 1 met het diploma voor motoren tot 500 P.K.

Tabel XXIX.- Recapitulatie van de manschappen (dek- en machinepersoneel) op de vissersvloot ingescheept.

Scheeps- klassen	Aantal schepen	Aantal manschappen		Totaal	Gemiddeld per vaartuig
		Dek	Machine		
I	205	570	175	745	3,63
II	67	234	66	300	4,48
III	93	423	96	519	5,58
IV	31	189	38	227	7,32
V Motor	1	7	2	9	9,-
V Stoom	11	187	55	192	17,45
Totaal	408	1.560	432	1.992	4,88

XII.- VERGUNNINGEN EN DIPLOMA'S.a) Dekpersoneel.

Onder de 408 ingescheepte schippers telt men :

- 1°) 167 die houder zijn van een vergunning, waarvan 118 het gezag voeren op boten van de scheepsklasse I, 29 op vaartuigen van de scheepsklasse II en 20 op vaartuigen van de scheepsklasse III.
- 2°) 190 die het diploma verwierven van schipper 2e klas. Hiervan zijn er 81 die het bevel hebben op schepen van klasse I, 36 op schepen van klasse II, 48 op schepen van klasse III, 24 op schepen van klasse IV en 1 op een schip van klasse V.
- 3°) 51 houders van het diploma 1e klas. 6 ervan zijn ingescheept op vaartuigen van klasse I, 2 op vaartuigen van klasse II, 25 op vaartuigen van klasse III, 7 op vaartuigen van klasse IV en 11 op vaartuigen van klasse V.

b) Machinepersoneel.1. Motoristen.

Onder de motoristen zijn er 236 met een vergunning en 38 met het diploma van motorist voor motoren tot 100 P.K., en 122 met het diploma voor motoren tot 500 P.K.

Van de vergunninghouders zijn er 164 ingescheept op vaartuigen van de klasse I, 52 op vaartuigen van de klasse II en 20 op vaartuigen van de klasse III.

De houders van het diploma voor motoren tot 100 P.K. zijn als volgt ingescheept : 30 op klasse I, 6 op klasse II en 2 op klasse III.

De houders van het diploma tot 500 P.K. : 10 op klasse I, 9 op klasse II, 71 op klasse III, 31 op klasse IV en 4 op klasse V.

2. Machinisten.

Men telt 10 machinisten die houder zijn van een diploma; ze zijn allen ingescheept op stoomtreilers.

XIII.- ONDERNEMINGEN.

De 479 ingeschreven vaartuigen behoorden toe aan 408 ondernemingen, waaronder de Persoonlijke of Familie ondernemingen met 318 of 77,94% de grote meerderheid vormen. Benevens de persoonlijke ondernemingen hebben we 74 Feitelijke vennootschappen of 18,14%, 6 P.V.B.A. of 1,47%, 8 Naamloze Vennootschappen of 1,96% en 2 Maatschappijen zonder winstgevend doel of 0,49%

Onder de Persoonlijke ondernemingen telt men er 294 met 1, 21 met 2, 2 met 3 en 1 met 4 vaartuigen, hetzij totaal 346 eenheden,

Onder de Feitelijke Vennootschappen ontmoet men er 68 met 1, 4 met 2 en 2 met 4 schepen, of totaal 84 eenheden.

Onder de P.V.B.A. : 4 met 1, 1 met 2 en 1 met 7 vaartuigen, weze totaal 13 vaartuigen.

Onder de Naamloze Vennootschappen : 1 met 1, 2 met 2, 1 met 3, 2 met 4, 1 met 7 en 1 met 10 treilers, hetzij totaal 33 eenheden.

Onder de Maatschappijen zonder winstgevend doel telt men 1 met 1 en 1 met 2 boten of totaal 3 schepen.

Tabel XXX.- Indeling van de vissersvloot volgens de verschillende ondernemingen.

Soort onderneming	Aantal onderne- mingen met res- pectievelijk aan- tal vaartuigen						Schepen		Onderne- mingen	
	1	2	3	4	7	10	Aan- tal	%	Aan- tal	%
Persoonlijke of familie	294	21	2	1	-	-	346	72,23	318	77,94
Feitelijke Vennootschappen	68	4	-	2	-	-	84	17,34	74	18,14
P.V.B.A.	4	1	-	-	1	-	13	2,71	6	1,47
N.V.	1	2	1	2	1	1	33	6,89	8	1,96
V.Z.W.D.	1	1	-	-	-	-	3	0,63	2	0,49
Aantal vaartuigen	368	58	9	20	14	10	479	100,-		100,00
Aantal ondernemingen	368	29	3	5	2	1			408	

XIV.- SAMENVATTING EN OPMERKINGEN.1° Vlootsterkte.

Einde 1945 telde de Belgische vissersvloot 399 eenheden in de vaart tegen 479 einde 1946, hetzij een vermeerdering van 80 vaartuigen. Door deze wijziging werd de drijfkracht van 27.608 P.K. op 51.433 P.K. gebracht, hetzij een aanwinst van 23.825 P.K. De tonnemaat verhoogde van 11.146 B.T. tot 22.533 B.T., hetzij een verruiming van 11.387 B.T. In één jaar tijd nam het aantal vaartuigen met 20% toe, de drijfkracht met 86% en de brutotonnemaat met 102%. Het zijn vooral de scheepsklassen III, IV en V die sterk aangroeiden, terwijl de klasse I verminderde.

Tabel XXXI.- Toestand van de vloot van 1946 vergeleken met deze van 1945.

Scheeps- klassen	Aantal vaartuigen		Drijfkracht (P.K)		Bruto-tonnemaat	
	1945	1946	1945	1946	1945	1946
I	269	250	10.195	10.040	3.963	3.774
II	61	72	5.375	6.480	2.046	2.365
III	58	108	8.803	17.303	3.560	7.173
IV	10	35	2.635	9.170	1.239	4.241
(Motor	-	1	-	500	-	181
V)Stoom	1	13	600	7.940	338	4.799
Totaal	399	479	27.608	51.433	11.146	22.533

De toestand van 1938 vergeleken met deze van 1946, stellen we vast dat het vóóroorlogs niveau snel wordt benaderd. T.o.v. de numerieke sterkte bedraagt het deficit nog enkel 31 eenheden, of 8%; de drijfkracht verschilt nog slechts 8.239 P.K. of 14% en de tonnemaat 5.504 B.T. of 20%.

Tabel XXXII.- Toestand van de vloot van 1946, vergeleken met deze van 1938.

Scheeps- klassen	Aantal vaartuigen		Drijfkracht (P.K)		Bruto-tonnemaat	
	1938	1946	1938	1946	1938	1946
I	236	250	8.413	10.040	3.988	3.774
II	85	72	8.187	6.480	3.408	2.365
III	123	108	20.397	17.303	9.241	7.173
IV	44	35	11.275	9.170	5.355	4.241
V	22	14	11.400	8.440	6.045	4.980
Totaal	510	479	59.672	51.433	28.037	22.533

Rekening houdend met de op heden in aan- of ombouw zijnde vaartuigen die hoogstwaarschijnlijk in de loop van 1947 reeds ter visvangst zullen uitvaren en afgezien van de verliezen die de vloot intussen kan ondergaan, mag worden voorzien dat, einde 1947, de vlootsterkte op 520 eenheden zal worden gebracht, hetzij 10 vaartuigen meer dan in 1938, de drijfkracht op 60.388 P.K., hetzij 716 P.K. méér en de tonnemaat op 25.677 B.T. hetzij nog een tekort van 2.362 B.T.

Het staat buiten kijf dat, indien alle vergunningen tot nieuwbouw tot uitvoering moesten gebracht worden, de vóóroorlogse vlootsterkte ruimschoots zou overtroffen zijn.

2° Ouderdom der vaartuigen.

De vloot is merkkelijk verjongd. Einde 1945 werd de gemiddelde ouderdom der vaartuigen op 13 jaar geschat, einde 1946 op 10,5 jaar.

De verdeling van de vaartuigen naar hun ouderdom doet zich, in 1946, als volgt voor :

214	van 1 tot 10 jaar,	hetzij 45%
179	van 11 tot 20 jaar,	hetzij 37%
51	van 21 tot 31 jaar,	hetzij 11%
35	van 31 tot 40 jaar,	hetzij 7%

3° Kapitaalbeleggingen.

Steunend op de door V.O.Z.O.R. geschatte waarde bedroeg de kapitaalbelegging, einde 1945, de som van Frs 240.385.500, hetzij gemiddeld Frs 602.470 per vaartuig.

Het vismateriaal was geschat op Frs 25.899.662, hetzij gemiddeld Frs 64.911.

De totale waarde van de vissersvloot beliep aldus, einde 1945, Frs 266.285.162, of gemiddeld Frs 667.381 per vaartuig.

Einde 1946 waren de 479 vaartuigen tezamen op Frs 586.693.400 geschat, of gemiddeld Frs 1.224.830.

Het vismateriaal op Frs 59.620.344, hetzij gemiddeld Frs 124.468.

Einde 1946 beliep dus de kapitaalbelegging in de vloot totaal Frs 646.313.744, of gemiddeld Frs 1.349.298 (vaartuigen en vismateriaal).

4° Aangemonsterd personeel.

Het ingescheept personeel telde einde 1945, 1.717 manschappen, tegen 1.992 einde 1946, hetzij dus een vermeerdering van 275 eenheden of 11,6%.

Onder de 1.717 aangemonsterde manschappen telde men einde 1945 183 scheepsjongens of 10,6%, terwijl einde 1946 op 1.992 koppen er slechts 173 jongens of nauwelijks 8,7% ingescheept waren.

Nochtans, steunend op de wet van 1.10.31 op de aanwerving van het personeel ter visserij, is het inschepen van jongens verplicht op alle vissersvaartuigen die 3 tot 8 volwassen manschappen tellen en 2 op deze die er 9 en méér aanmonsteren.

Daar er op de 479 vaartuigen slechts 26 voorkwamen die minder dan 3 koppen telden, terwijl men er 453 met 3 tot 8 en 14 met méér dan 9 volwassenen telde, waren volgens bedoelde wet 467 plaatsen voor scheepsjongens voorzien.

Uit deze cijfers blijkt dat de wet op de aanwerving van het visserspersoneel op verre na niet wordt nageleefd, hetgeen ten zeerste te betreuren valt en oorzaak is van het nijpend tekort aan opgeleide vissers.

5° Internationale beperking van de vangcapaciteit der vissersvloten.

Het is nu algemeen aangenomen dat de vangcapaciteit der vissersvloten beperkt dient te worden tot het productievermogen der visgronden waarop ze aangewezen zijn, daar men anders gevaar loopt overbevissing te plegen met het gevolg dat de visvoorraden verarmen en hunne uitbating niet meer voldoende oplevert om de exploitatiekosten ervan te dekken.

In de eerste plaats zijn het de zeeën die het drukst bevestigd worden en met name, de Noordzee, die het meest bedreigd worden met overbevissing.

Daarom heeft de Conferentie van Londen, die in Maart 1946, plaats vond, bij alle aan de Noordzee palende landen bijzonder aangedrongen opdat zij de aanbouw van de categorieën vaartuigen, waarvan de actiestraal niet buiten de Noordzee reikt en dus uitsluitend op de visgronden van deze zee aangewezen zijn, aan zekere beperking zou onderwerpen.

Voor België geldt het hier de schepen van de klassen II, III en IV, t.t.z. kust-, middenslag- en kleine diepzeetreibers. Deze van de klassen I (garnaalboten) en V (grote diepzeetreibers) komen niet in aanmerking, aangezien ze nooit de vangst op bodemvissen in de Noordzee beoefenen.

Naar de aanbevelingen van de Conferentie van Londen, gaat het om een beperking van de bruto-tonnemaat der vissersvloten, gesteund op het niveau van 1938, dat niet mag overschreden worden.

Er zijn nochtans landen, nl. Denemarken en Zweden, die gedurende de oorlog gelegenheid hadden hun vissersvloot geweldig uit te breiden, terwijl deze van de andere Noordzeelanden sterk gehavend uit de oorlog kwamen. Aan de eerste wordt aanbevolen alle verdere uitbreiding tegen te werken en het te veel aan tonnemaat door andere vangbeperkingen te compenseren. Aan de tweede wordt gevraagd de tonnemaat van 1938 niet te overschrijden. Engeland is zelfs bereid 80% van haar tonnemaat van 1938 niet te boven te gaan.

Voor de verdere heropbouw van onze vloot is het dan ook niet van belang ontbloeit de toestand op het einde 1946, van de scheepsklassen II, III en IV te vergelijken met deze in 1938 en na te gaan in hoeverre we deze reeds benaderen. Naar de gegevens op tabel XXXIV, bereikt de tonnemaat van bedoelde scheepsklassen nauwelijks 76,53% van deze in 1938, hetgeen nog een tekort van 4.225 B.T. betekent.

Tabel XXXIV.- Brutotonnemaat van de scheepsklassen II, III en IV in 1938 en 1946.

Scheepsklassen	1938	1946	verschil einde 1946	%
II	3.408	2.365	- 1.043	- 30,60
III	9.241	7.173	- 2.068	- 31,38
IV	5.355	4.241	- 1.114	- 20,80
Totaal	18.004	13.779	- 4.225	- 23,47

Men voorziet nochtans dat de bruto-tonnemaat van deze drie scheepsklassen in de loop van 1947 met 3.835 B.T. zal toenemen, zodat we op het einde van voornoemd jaar het niveau van 1938 dicht zullen benaderen.

B. SCHELDE VISSERSVLOOT.XV. TOESTAND EINDE 1946.I. Numerieke sterkte.

Einde 1946 was de Scheldevisserstvoot 47 eenheden sterk : 34 motor- en 13 roeiboten.

Vergeleken met de vlootsterkte einde 1945, wanneer ze 55 eenheden telde : 34 motor- en 21 roeiboten, wordt een vermindering van 8 eenheden vastgesteld.

In de loop van 1946 onderging de Scheldevloot volgende wijzigingen :

Bijgekomen : 5 motorboten w.o. : drie herkomstig uit de kustvisserij, te weten : Bou.2 (ex O.55) - Bou.9 (ex O.90) - Bou.26 (ex Z.522) L.4 en R.1, twee omgebouwde rivierboten.

Weggefallen : 13 eenheden w.o. 5 motor- en 8 roeiboten, te weten :
motorboten : A.7 - D.1 - D.6 - L.1 en L.4
roeiboten : Bou.2 - 10 - 13 - 20 - 26 - 27 - 28 en 35

Balans : 55 eenheden (einde 1945) + 5 - 13 = 47 eenheden einde 1946.

Deze 47 vaartuigen zijn in 6 verschillende Scheldegemeenten ingeschreven : 2 te Berendrecht, 32 te Boekhoute, 4 te Doel, 2 te Kielrecht, 1 te Lilloo, 2 te Rupelmonde en 4 te Zandvliet.

II. Drijfkracht.

De 34 gemotoriseerde vaartuigen ontwikkelen gezamenlijk 753 P.K. hetzij gemiddeld 22,1 P.K. per vaartuig. De 13 gedekte scheepjes totaliseren 386 P.K., of gemiddeld 29,7 P.K. De 21 open boten 367 P.K. of gemiddeld 17,9 P.K. De drijfkracht varieert tussen 7 en 60 P.K.

III. Bruto-tonnemaat.

De tonnemaat is slechts voor de 34 gemotoriseerde scheepjes berekend. In totaal meten ze 311,6 B.T. hetzij gemiddeld 9,1 B.T. per scheepje.

De 13 gedekte vaartuigen meten gezamenlijk 157,5 B.T. dat is gemiddeld 12,1 B.T. De open boten 154,1 B.T. of gemiddeld 7,3 B.T.

Tabel XXXV.- Samenvattende opgave van de toestand der Schelde-
vissersvloot einde 1946.

Havens	Motorboten									Roei- en zeil- boten II	To- taal I + II
	Aantal			P.K.-sterkte			Bruto-tonnemaat				
	Ged.	Open	Tot. I	Ged.	Open	Tot.	Ged.	Open	Tot.		
Beren- drecht	-	2	2	-	23	23	-	8,7	8,7	-	2
Boek- houte	6	14	20	184	295	479	79,2	123,3	202,5	12	32
Doel	1	3	4	36	28	64	14,8	13,7	28,5	-	4
Kiel- drecht	2	-	2	66	-	66	25,8	-	25,8	-	2
Lilloo	1	-	1	20	-	20	10,-	-	10,-	-	1
Rupel- monde	-	1	1	-	12	12	-	4,-	4,-	1	2
Zand- vliet	3	1	4	80	9	89	27,7	4,4	32,1	-	4
Totaal	13	21	34	386	367	753	157,5	154,1	311,6	13	47

Maart 1947.

De Visserijtechnicus,

CH. GILIS.

