

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 MARS 1928.

PROPOSITION DE LOI

tendant à favoriser
le recrutement du personnel de la pêche maritime (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. BRUTSAERT.

MESSIEURS,

La proposition de loi déposée par M. Boens a pour but de « favoriser le recrutement du personnel de la pêche maritime ».

Pour atteindre ce but il me paraît nécessaire d'étudier d'abord quelles sont les causes de cet abandon de la pêche maritime par la population de la côte.

C'est depuis que la côte est devenue un grand jardin de plaisance pour tous ceux qui cherchent leur agrément dans le tourisme et le séjour à la mer, que la pénurie du personnel de la pêche maritime s'est fait sentir. Le jeune habitant de la côte, tout en se sentant attiré vers le métier de pêcheur, est trop attiré, d'une façon continue, par toutes les circonstances qui lui permettent de trouver une existence plus facile, plus lucrative, et moins dangereuse que l'existence que peut lui présenter la vie rude, incertaine et dangereuse de pêcheur. Des arguments d'ordre social comme la stabilité et l'extension de son métier, n'ont aucune prise sur celui qui ne cherche que son intérêt immédiat et personnel.

D'un autre côté, les équipages des bateaux de pêche sont très souvent peu enclins à prendre à bord un mousse et à le payer honorablement, parce qu'il impose au pilote une responsabilité qu'il préfère ne pas porter, parce qu'il rend peu de services, et surtout qu'il diminue la part de chaque pêcheur dans le partage de la production.

A la Bourse du Travail du « Zcemansbond » (socialiste) d'Ostende sont toujours inscrits plusieurs jeunes gens qui attendent vainement un enrôlement à bord d'un bateau de pêche, quoique les trois quarts de ces bateaux partent sans mousse.

(1) Proposition de loi, n° 212 (1925-1926).

(2) La Section centrale, présidée par M. Tibbaut, était composée de MM. V. de Vyvere, Brutsaert, Nichols, Vandeveld, Vercommen, Verachtert.

Ces deux causes vont de pair pour rendre le maintien d'un personnel maritime plus difficile en West-Flandre qu'ailleurs, mais l'une ou l'autre de ces influences domine, d'après les circonstances.

L'attrait des exploitations saisonnières est un des grands obstacles. La reconstruction, après la guerre, de la West-Flandre et de la Côte procurant un travail rémunérateur, enlevait un grand nombre de jeunes gens de la pêche maritime.

Le peu d'empressement de la part des pêcheurs pour prendre à bord des apprentis se manifeste surtout lorsque le progrès technique de l'outillage des bateaux de pêche rend possible une économie de personnel. C'est ainsi que l'emploi généralisé du moteur à l'huile sur les chaloupes à voiles, a rendu l'enrôlement des mousses encore plus difficile.

La crise des mousses était très grave en 1902. Sur les instances de la Chambre de Commerce d'Ostende, le Ministère de l'Industrie et du Travail a créé alors un système de primes, consistant en une prime de 75 francs accordée au pilote d'un bateau de 25 tonnes et plus et ayant pris à bord, plus de 2 ans un apprenti qui satisferait à l'examen après chaque année. La prime accordée au navire après la seconde année était de 50 francs, et la prime supplémentaire accordée au pilote était de 75 francs.

Ce système avait des résultats immédiats et fut bientôt appliqué par tous les bateaux de pêche de moins de 25 tonnes, avec cette différence que les primes étaient limitées à 50 francs.

Toutefois l'activité d'après guerre de l'industrie du bâtiment en West-Flandre, la reprise des industries balnéaires et principalement l'installation du moteur à bord des bateaux de pêche à voile ont porté un coup sensible au recrutement de jeunes pêcheurs.

C'est dans ces conditions que les primes de l'État ne furent que doublées après la guerre, alors que la valeur-or de notre monnaie belge continuait à baisser. Il devenait dès lors évident que cette prime n'offrait plus guère d'attrait pour nos pêcheurs.

C'est alors que la Commission de la Pêche maritime, d'accord avec la Province et les communes de la côte, a fait des démarches pour obtenir une augmentation du taux des primes de l'État. Ces dernières reçurent en 1924 un complément de la Province de 250 francs, et la prime supplémentaire fut augmentée de 150 francs, quel que fût le tonnage de la chaloupe. Les communes côtières accordèrent à leur tour une prime de 100 francs avec une prime supplémentaire de 50 francs, de sorte qu'un pilote qui prend comme apprenti son propre fils a reçu après les deux années des allocations se montant à environ 1,100 francs.

Au surplus, il fut décidé que la remise des primes se ferait annuellement avec solennité dans les différents ports afin d'attirer l'attention de la population du littoral sur cet important problème. Depuis deux ans, ces remises eurent lieu avec le concours de différents ministres, du gouverneur de la province et des autorités communales de la côte.

Les chiffres ci-dessous démontrent que ces efforts ont eu d'heureux résultats :

En 1922 sur un personnel de 1,373 hommes d'équipage, il y eut 89 mousses, soit 6.4 p. c. ;

En 1925 sur un personnel de 1,770 hommes d'équipage, il y eut 163 mousses, soit 9.00 p. c. ;

En 1926 sur un personnel de 1,889 hommes d'équipage, il y eut 192 mousses, soit 10.2 p. c.

Dans le rapport de 1926 (soit le 10^e) de la Commission de la pêche maritime, qui vient de paraître, nous lisons ce qui suit :

« Un autre fait qui attire l'attention c'est l'amélioration croissante que nous pouvons constater dans le recrutement des jeunes pêcheurs.

Fin 1926 on avait enrôlé sur les bateaux montés 192 mousses contre 163 en 1925 ; ce qui représente respectivement plus de 10 p. c. en 1926 ; 9 p. c. en 1925 et 6 p. c. en 1922 ; l'augmentation est donc sensible et constante.

L'amélioration est générale aussi bien pour les chaloupes à voile que pour les chalutiers à vapeur, dans tous les ports de la côte orientale. Il n'y a que Nieuport avec son voisinage d'anciens villages de pêcheurs qui est retardataire.

Faut-il attribuer cette situation aux influences économiques qui sont la conséquence de la prospérité des industries alimentaires en général, et du relâchement de l'industrie du bâtiment, qui s'est fait particulièrement sentir en West-Flandre ?

Sans doute qu'il faut y voir un facteur d'une certaine importance, quoique l'industrie du bâtiment ait eu moins à souffrir le long de la côte que dans d'autres contrées du Nord de la province.

Quoi qu'il en soit il est incontestable que le mouvement est soutenu et encouragé par l'intervention énergique et unanime des pouvoirs publics.

En effet, ces mesures ont non seulement porté les primes à un taux convenable, mais la remise solennelle de ces allocations a sans aucun doute contribué dans une large mesure à faire connaître le côté professionnel du problème de la pêche maritime et à retenir l'attention de la population.

La distribution solennelle des primes de l'État, de la province et de la ville, eut lieu le 3 octobre 1926 à Ostende, sous la direction de M. Baels, Ministre des Travaux Publics — remplaçant M. le Ministre de la Marine —, de M. le Baron Janssens de Bisthoven, Gouverneur de la Province et des délégués des collèges de la pêche maritime.

Ce fut pour le Ministre Baels, promoteur du système des primes allouées à la fois par l'État, la Province et les Communes, ainsi que pour le chef de la province maritime belge, président de la commission provinciale, une occasion excellente qui leur permit de mettre en lumière, devant nos pêcheurs assemblés, l'importance économique de cette industrie, ainsi que l'appui qu'elle trouve auprès des pouvoirs publics et qu'elle peut en espérer encore, et de faire appel aux qualités ancestrales et à la hardiesse de nos populations maritimes.

Les primes qui furent allouées, atteignirent, en 1926 à Ostende, la somme totale de 33,800 francs.

A Heyst, la distribution eut autant de succès qu'à Ostende. Elle eut lieu à la maison communale, le 11 novembre de la même année, à la fois pour les pêcheurs de Blankenberghe, Heyst et Zeebrugge, sous le patronage de M. de Gheldere, bourgmestre, membre de la commission.

Le montant des primes distribuées aux pêcheurs de Heyst-Zeebrugge s'éleva à 12,050 francs. Pour Blankenberghe il atteignit 4,400 francs. La cérémonie fit impression. On peut en juger par le fait que le nombre de mousses est actuellement doublé.

La situation est néanmoins encore peu satisfaisante attendu que le maintien du personnel marin exige un taux de 20 p. c.

Il faut donc faire encore de grands efforts pour établir une proportion normale dans ce domaine.

La question qui se pose est la suivante : Attendu que l'augmentation des primes, leur distribution solennelle, les encouragements divers par les pouvoirs

publics, ont pu augmenter le nombre de nos jeunes marins et puisque l'on peut attendre des résultats encore meilleurs dans ce domaine, la question qui se pose est la suivante : est-il souhaitable d'avoir recours à d'autres mesures, telles que l'enrôlement obligatoire ?

Ce serait une atteinte à la liberté individuelle et à la liberté des conventions du travail. Et il est certain que la contrainte exercée dans le but d'incorporer des mousses mécontenterait vivement les pêcheurs. Une telle méthode est contraire à notre caractère national ; en outre, le sentiment de la liberté et de l'indépendance est développé à l'extrême chez nos pêcheurs, par leur vie au large.

A aucun endroit, d'ailleurs, le rapport de la Commission de la pêche maritime qui connaît très bien le caractère de nos pêcheurs et s'intéresse au plus haut point au progrès de la pêche maritime, ne fait allusion à de telles méthodes de contrainte.

Au contraire, ce rapport met en lumière que la suppression des primes de l'Etat — il en fut question en vue de comprimer les dépenses — n'aboutirait pas seulement à la perte des primes, mais provoquerait le déclin des examens de capacité institués pour les mousses, sur lesquels les primes sont basées. La suppression aboutirait aussi à la disparition probable des contributions des provinces et des communes, qui sont en rapport avec les interventions de l'Etat.

La Commission insiste donc vivement en faveur du maintien et de l'augmentation de ces primes.

La proposition Boens et consorts remplace le système des primes actuel par un système en vertu duquel l'apprentissage des mousses est obligatoire et incombe en grande partie à l'Etat, en même temps qu'il veut accorder des allocations à tout l'équipage du bateau.

Abstraction faite de cette disposition, la proposition reprend simplement une loi française qui fut élaborée il y a une couple d'années dans des conditions analogues, avec cette différence toutefois que la mesure est limitée aux bateaux qui pratiquent la pêche à une distance de plus de 10 milles marins de la côte et de 50 milles marins de leur port d'attache. L'application de dispositions analogues sur la pêche côtière est donc exclue.

Une loi de ce genre qui porte préjudice aux concessions — ou comme d'autres prétendent aux préjugés — de nos pêcheurs, ne rencontrera certes pas un accueil favorable chez eux, et dès lors il semble inutile de rechercher une amélioration de ce côté.

La pêche maritime est une source intarissable de richesses, sans exiger beaucoup de dépenses; et les habitants de la côte n'ont pas hésité à affronter les dangers de la mer pour acquérir ces richesses; mais actuellement on se sent plus attiré par l'industrie qui paie de gros salaires avec moins de dangers et sans exiger un apprentissage.

La Belgique dépense annuellement 90 millions au poisson nous venant de l'étranger; les grands marchés intérieurs, ceux de Bruxelles, d'Anvers, de Gand, de Malines, etc., sont particulièrement, si pas exclusivement, alimentés par du poisson hollandais; et cependant les eaux qui mouillent nos côtes abondent en ce que nos voisins du Sud appellent le cheptel marin.

Il est pénible de devoir constater que l'acquisition de ces richesses est entravée par la pénurie de capitaux et d'équipages; mais il est à craindre que, dans les circonstances actuelles, l'obligation que la proposition de M. Boens et consorts veut imposer aux pêcheurs ne remédiera pas à la situation.

Ce n'est que par la prospérité de notre pêche maritime, qui sera d'autant plus recherchée que le travail sera plus rémunérateur, par des encouragements maté-

riels et moraux de la part des administrations publiques, qu'on pourra changer l'esprit quelque peu obstiné et volontaire de notre population côtière.

Si par un bon outillage de nos ports de pêche, par le développement de la capacité professionnelle des pêcheurs, grâce à un enseignement sérieux, par l'amélioration du système d'assurance et de crédit, par un meilleur transport et par de moyens de conservation du poisson plus appropriés, on arrive à rendre la pêche maritime plus productive et à relever les salaires des pêcheurs, il est certain que la population du littoral répondra, comme dans le passé, à l'appel de la mer.

La Section Centrale a écarté la proposition de M. Boens et consorts par 3 voix contre 2.

Le Rapporteur,

BRUTSAERT.

Le Président,

E. TIBBAUT.

NOTE DE LA MINORITÉ

MESSIEURS,

La proposition déposée par M. Boens concernant le recrutement du personnel de la pêche maritime, contient deux éléments.

Tout d'abord — considérant que la pêche maritime accuse incontestablement un manque d'apprentis — la proposition entend introduire le recrutement obligatoire d'un mousse, dans les conditions prévues par la proposition.

En second lieu, la proposition, en vue d'assurer le succès de la mesure, prévoit la modification du système actuel de primes qui devrait être complété.

L'opportunité de la proposition est démontrée par le fait que non seulement dans les écoles le nombre des élèves dans la section de la pêche est insuffisant, mais que même, aux bourses du travail, de jeunes pêcheurs, inscrits, attendent longtemps, quelquefois en vain, avant d'être enrôlés.

Le rapport de Monsieur Brutsaert met suffisamment en lumière cette situation.

Il faut néanmoins signaler que depuis quelque temps les chalutiers à vapeur recrutent régulièrement un ou même deux mousses, ce que les équipages ne manquent pas d'approuver.

Malheureusement ce n'est pas le cas pour les bateaux à voile ou à moteur.

Lorsque l'on tient compte du fait — confirmé par le rapport de Monsieur Brutsaert — qu'il faudrait former au moins 20 p. c. de mousses par rapport au nombre global de personnes s'occupant de la pêche maritime, il est clair qu'il faudrait prendre des mesures dans ce sens.

Depuis 1922, lorsque le pourcentage était de 6.4, jusqu'à 1926, année pendant laquelle il atteignit le taux de 10.2, le système actuel n'a pas donné de résultats satisfaisants.

Il semble qu'il n'y a qu'un moyen qui puisse pourvoir la pêche maritime, de jeunes éléments : enrôlement obligatoire.

C'est l'opinion des milieux intéressés.

L'obligation de l'enrôlement a d'ailleurs été introduite avec succès en France.

La proposition actuelle pourrait d'autre part être amendée. Nous serions heureux si le Gouvernement lui-même voulait intervenir.

Nous doutons qu'il puisse être question ici d'une atteinte à la liberté personnelle.

Chacun est libre de faire de son fils un mousse ou de lui faire suivre une autre voie. L'obligation proposée pour la pêche maritime, soumise déjà à des règlements de toutes sortes dont nul ne contestera l'utilité, ne vise nullement les personnes mais bien les entreprises industrielles, considérées comme telles.

On ne doit pas interpréter la proposition comme si le patron pêcheur est *contraint* d'enrôler un mousse, dans telles ou telles conditions ; il faut l'entendre dans ce sens : tout équipage d'un bateau de pêche doit comprendre un mousse.

La distinction est importante et définit nettement le caractère de l'obligation qui intéresse la défense d'une industrie nationale contre l'égoïsme ou l'indifférence de certains.

Pour ce qui concerne les primes, nous estimons que la Chambre considérera sans aucun doute que la proposition est raisonnable.

Avec l'auteur de la proposition, nous exprimons l'espoir que les solutions nécessaires qui nous sont soumises soient adoptées, pour qu'elles contribuent à assurer le développement d'une de nos industries les plus anciennes, les plus renommées et les plus importantes.

VERCAMMEN.



(N° 149.)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 14 MAART 1928.

Wetsvoorstel

**tot bevordering van de aanwerving van het personeel
voor de zeevisserij (1)**

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER BRUTSAERT.

MIJNE HEEREN,

Het wetsvoorstel neergelegd door den Heer Boens heeft voor doel « het bevorderen van de aanwerving van de manschap der zeevisserij. »

Om tot dat doel te geraken schijnt het mij noodzakelijk voorafgaandelijk te onderzoeken welke de oorzaken zijn van het verlaten der zeevisserij door de bevolking der kust.

't Is sedert dat de kust een lusthof geworden is voor al wie genoeg zoekt in het toerisme en verblijf aan zee dat de schaarschte in het zeevisscherspersoneel zich heeft doen gevoelen. De jonge kustbewoner, al voelt hij in zich visschersbloed, wordt te veel en te voortdurend aangetrokken door al de omstandigheden die hem gelegenheid geven een gemakkelijker, min gevaarlijker en meer winstgevend bestaan te vinden dat ditgeen dat het ruw en onregelmatig en gevaarlijk visschersleven hem kan verschaffen.

Beweegreden van maatschappelijken aard zooals de bestendiging en de uitbreiding van zijn bedrijf hebben geen greep op hem die alleen iets voelt voor zaken van onmiddellijk en persoonlijk belang.

Anderszijds zijn de bemanningen der visschersvaartuigen zeer dikwijls weinig geneigd om een scheepsjongen aan boord te nemen en ordentelijk te vergoeden omdat hij aan den stuurman eene verantwoordelijkheid berokkent die hij liefst niet te dragen heeft, omdat hij weinig dienst bewijst en vooral omdat hij door zijne tusschenkomst in de verdeling der opbrengst het aandeel van elk visscher vermindert.

In de arbeidsbeurs van den (socialistischen) Zeemansbond te Oostende zijn altijd verscheidene jongens ingeschreven die te vergeefs naar eenen aanmonstering op een visschersvaartuig uitzien alhoewel de 2/3 dezer vaartuigen zonder jongen varen.

(1) Wetsvoorstel, n° 212 (1925-1926).

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer Tibbaut, bestond uit de heeren Van de Vyvere, Brutsaert, Nichols, Vandevelde, Vercammen, Verachtert,

De beide aangeduide oorzaken werken samen om het behoud van het zeevolk in West-Vlaanderen lastiger te maken dan ergens elders, maar de eene of de andere dezer invloeden neemt naar gelang der omstandigheden de overhand.

De aantrekkelijkheid van de seizoenuitbatingen is een bestendige stronksteen. De heropbouw van West-Vlaanderen en der kust na den oorlog met de loonende arbeid die er het gevolg van was trok veel opkomende jongens van de zeevisscherij weg.

De onwil der visschers om jeugdige arbeidskrachten aan boord te nemen uit zich voornamelijk als de technische vooruitgang der uitrusting van het visschersvaartuig arbeidsbesparingen mogelijk maakt. Zoo heeft de veralgemeening van den oliemotor op de visscherszeilvaartuigen het aanwerven van scheepsjongens noch vermoeielijkt.

De crisis der scheepsjongens was buitengewoon erg in 1902. Toen werd er op aandringen van de Handelskamer van Oostende door het Ministerie van Nijverheid en Arbeid een primiestelsel ingevoerd dat hierin bestond dat de Regeering een toelaag van 75 frank verleende aan den stuurman van een schip van 25 ton en meer die twee jaar lang een scheepsjongen opgeleid had na elk jaar aan het vereischte examen voldoende. De premie aan den leerjongen na het tweede jaar toegekend beliep 50 frank en de bijpremie aan den stuurman 75 frank.

Dit stelsel had een dadelijken bijval en werd weldra toegepast op de vaartuigen van min dan 25 ton met dit verschil dat de premien op 50 frank beperkt waren. Maar de bedrijvigheid der bouwnijverheid in West-Vlaanderen na den oorlog, den heropbloei van de badondernemingen en vooral de opkomst van den hulpmotor aan boord der zeilvisschersvaartuigen hebben den aankweek van jong visschersvolk een gevoeligen slag toegebracht.

Het was in deze omstandigheden dat na den oorlog de staatspremiën enkel verdubbeld werden terwijl de afgaande lijn der goudwaarde van de belgische munteenheid steeds zakte. Het was duidelijk dat deze premie geen of weinig aantrekkelijkheid op de visschersbevolking meer uitoefende.

De provinciale Commissie voor Zeevisschers bewerkte alstoen eene tusschenkomst der Provincie en der kustgemeenten om de staatspremiën te vermeerderen. Deze laatste werden in 1924 door de Provincie aangevuld tot beloop van 250 frank en de bijpremiën tot beloop van 150 frank welk ook de tonmaat der sloep zij. De kustgemeenten hunnerzijds stemden insgelijks eene bijdrage van 100 frank premie en 50 frank bijpremie toe, zoodat de vergelding van een stuurman die zijn eigen zoon aankweekt na de twee jaar nagenoeg 1,100 frank bedraagt.

Daarenboven werd er overeengekomen dat de uitreiking der premiën in de verschillende havensteden jaarlijks plechtig zou gedaan worden ten einde de aandacht van de kustbevolking op het vraagstuk wakker te houden.

Dit werd gedaan reeds twee jaar lang met de medewerking van verscheidene Ministers, van den Heer Gouverneur der Provincie en de gemeentelijke kustoverheden.

Dat die pogingen hun uitwerksel niet gemist hebben kan uit hieronderstaande cijfers afgeleid worden :

In 1922 op een gezamenlijk personeel van 1,373 mannen, 89 scheepsjongens, dus 6.4 t. h. ;

In 1923 op een gezamenlijk personeel van 1,770 mannen, 163 scheepsjongens, dus 9.00 t. h.

In 1926 op een gezamenlijk personeel van 1,889 mannen, 192 scheepsjongens, dus 10.2 t. h.

In het 10^{de} jaarverslag der Commissie voor Zeevisscherij voor het jaar 1926 zoo even verschenen, lees ik het volgende :

« Een ander feit met betrekking tot het personeel is de klimmende verbetering die in den aankweek van de jeugdige visschers te voorschijn komt.

Op het einde van 1926 waren er 192 jongens tegen 163 in 1925 op de gedekte vaartuigen gemonsterd, dit is wat meer dan 10 t. h., tegen 9 t. h. in 1925 en 6 t. h. in 1922. De rijzing is dus tastbaar en aanhoudend.

De verbetering is algemeen, in de zeilvloot zoowel als in de stoomvloot en in al de havens der Oostkust. Alleen Nieuwpoort en de nabij gelegen voormalige visschersdorpen blijven nog ten achter.

Waarom ze toegeschreven ? Aan de economische invloeden die zich door den voorspoed der voedselnijverheden over het algemeen en de inzinking der bouwbedrijvigheid in West-Vlaanderen bijzonderlijk hebben doen gelden ?

Voorzeker in eenige maat, al zij de bouwslapte langs de Belgische kust minder geweest dan elders in de noordelijke gewesten der Provincie.

Wat er ook van zij, het is duidelijk dat de beweging in stand gehouden en aangemoedigd wordt door het krachtadig en eensgezind optreden der openbare besturen op dit gebied.

Niet alleen worden de premiën aldus op een behoorlijk peil gebracht maar hunne luisterlijke uitdeeling heeft ontegensprekelijk niet weinig bijgebracht om het beroepsvraagstuk der zeevisscherij in een schril daglicht te stellen en de aandacht der bevolking wakker te houden ».

Het zijn voornamelijk de gemeentebesturen van Oostende en Heyst die de verdiensten hebben tot den behaalden uitslag veel bijgebracht te hebben.

De plechtige uitdeeling der premiën van den Staat, de Provincie en de Stad had den 3^{de} October 1926 te Oostende plaats onder de leiding van den Heer Baels Minister van Openbare werken in vervanging van den Heer Minister van het Zeewezen, van den Heer Baron Janssens de Bisthoven, Gouverneur der Provincie en van de afgevaardigden van de Zeevisscherij Colleges.

Het was eene uitmuntende gelegenheid voor den Minister Baels, voorsteller van de driedubbele premiën van wege Staat, Provincie en Gemeenten en voor het hoofd der zeeprovincie van Belgie, voorzitter der Provinciale Commissie om voor de samengestroomde visschersbevolking de economische beteekenis harer nijverheid te doen uitschijnen te zelve tijd als de ondersteuning die zij van de Staatsmachten bekomt en te verwachten heeft als ook om een beroep te doen op de voorvaderlijke deugden en den zeemansdurf der kustbewoners.

De uitgelooftde premiën beliepen in 1926 te Oostende de gezamenlijke som van 33,800 frank.

Te Heyst had de uitdeeling met evenveel bijval in het gemeentehuis plaats den 11^{en} November van het zelfde jaar voor de visschersbevolking van Blankenberghe, Heyst en Zeebrugge onder de bescherming van den Heer Burgmeester de Gheldere, medelid der Commissie.

De premiën uitgedeeld aan de visschers van Zeebrugge-Heyst besomden 12,050 fr., die aan blankenberghe'sche belanghebbers 4,400 fr. Dat de plechtigheid indruk gemaakt heeft blijkt hier uit dat in al deze plaatsen het aantal scheepsjongens thans verdubbeld is. »

De toestand is niet te min nog onvoldoende daar de instandhouding van het

visscherspersoneel ongeveer 20 l. h. vereischt. Er blijft dus nog veel te doen om eene normale verhouding op dit gebied tot stand te brengen.

En de vraag is nu : gezien dat de verhooging van premiën, hunne luisterlijke uitdeeling, allerhande aanmoedigingen en aansporingen van de openbare besturen er toch in gelukt zijn de schaar van onze jeugdige zeevaarders te doen aangroeien en er steeds verbetering al dien kant mag verwacht zijn, de vraag is nu is het wenschelijk nog tot andere maatregelen, zooals de verplichting der aanmonstering over te gaan ?

Dat ware een aanslag op de persoonlijke vrijheid en op de vrijheid van de arbeidsovereenkomsten en het is zeker dat de dwang tot het inlijven van de visschersjongens ten eerste de visschers zou ontstemmen. Dat strijdt tegen ons nationaal karakter en bij de visschers is het gevoel van vrijheid en onafhankelijkheid door hun verkeer op de vrije zee ten uiterste gedreven.

Ook nergens in het verslag van de Commissie van Zeevisscherij die den aard der visschers goed kent, en ten eerste den vooruitgang der zeevisscherij behertigt is er nergens gewag gemaakt van dergelijke dwangregeling. Ze doet integendeel uitschijnen dat de afschaffing van premiën van wege den Staat — waarvan vroeger om reden van besparing sprak was — dat die afschaffing niet alleen het verlies van premiën voor gevolg zou hebben maar tevens het verval der bekwaamheidsexamen der visschersjongens, op hetwelk deze premiën gesteund zijn en de vermoedelijke verdwijning der provincie- en gemeentebijdragen die met de Staats-tegemoetkomingen in verband zijn.

Zij dringt ten eerste aan voor het behoud en verhoogen dier premiën.

In het wetvoorstel Boens en consoorten wordt het huidig premiestelsel vervangen door een ander dat den aankweek der visschersjongens verplichtend maakt en grootendeels ten laste van den Staat legt en dus bestemd is om de gansche bemanning van het betrokken schip te vergoeden.

Afgezien van dat punt is het eene navolging van eene fransche wet in gelijke omstandigheden een paar jaar geleden tot stand gekomen, met dit verschil dat de maatregel beperkt wordt tot de vaartuigen die meer dan 10 mijlen van de kust en 50 mijlen van de aanlegghaven de visscherij bedrijven.

Haar toepassing op de kustvisscherij is dus feitelijk uitgesloten.

Een wet in den zelfden zin die de visschersbevolking in haar eigen opvatting — of zoo sommigen zullen zeggen in haar vooroordeelen — treft, zal voorzeker bij haar niet welkom zijn en het schijnt derhalve nutteloos al dien kant eene verbetering in den toestand te betrachten.

De zeevisscherij is eene onuitputbare en goedkoope bron van rijkdom. Om er de hand op te leggen aarzelden vroeger de kustbewoners niet de gevaren der zee te trotseeren maar nu zijn ze meer aangetrokken door de nijverheid, waar vroeg, zonder opleiding, en ook met min levensgevaar geld te verdienen is.

België betaalt jaarlijks 90 millioen voor buitenlandsch visch; de groote markten van het binnenland zooals : Brussel, Antwerpen, Gent, Mechelen, enz., zijn bijna uitsluitelijk of voornamelijk van hollandsche visch voorzien, en in de wateren die onze kust bespoelen, zwerft eindeloos in zijn overvloed 't geen onze zuiderbuur « le cheptel marin » den veestapel der zee genoemd heeft.

Het is pijnlijk te moeten zeggen dat het opvangen van dien rijkdom grootendeels belemmerd wordt door de schaarschte van kapitalen en zeebemanning, maar het is te vreezen dat — in de huidige omstandigheden — de dwang die het wetsvoorstel Boens en Consorten aan onze visschers wil opleggen de toestand niet zal verhelpen.

Enkel van den bloei der zeevisserij die hoe meer loonend, hoe meer aantrek zal hebben, van allerhande aanmoedigingen, stoffelijke en zedelijke, van wegens de openbare besturen is, bij onze wat eigennuttige en vrijheidslievende kustbevolking, verbetering te verwachten.

Wanneer door goede uitgeruste visschershavens, door ontwikkeling der beroepsbekwaamheid der visschers, door een degelijk onderwijs, door verbetering van het verzekerings- en kredietwezen, door georganiseerde aankoop der verbruiksartikelen, door betere verpakking en betere bewaarnis van den visch, wanneer door dat alles de vischvangst meer winstgevend zal worden, dan zullen onze kustbewoners, gelijk vroeger den oproep der zee wel beantwoorden.

De Middensectie heeft het voorstel van M. Boens en Consoorten verworpen met 3 stemmen tegen 2.

De Verslaggever,
D^r BRUTSAERT.

De Voorzitter,
E. TIBBAUT.

NOTA VAN DE MINDERHEID

MIJNE HEEREN,

Het wetsvoorstel neergelegd door den heer Boens betreffende de aanwerving van het personeel der Zeevisserij, behelst twee elementen.

Eerst wordt — gezien het ontegensprekelijk tekort aan leerjongeus in de zeevisserij — begrepen dat de verplichtte aanwerving van een scheepsjongen zou dienen ingevoerd en dit in de voorwaarden door het wetsvoorstel bepaald,

Ten tweede wordt — om deze maatregel met welslagen door te voeren — voorzien dat het huidige premiestelsel eenigszijns gewijzigd en aangevuld zou worden.

De gepastheid van het wetsvoorstel wordt bewezen door het feit dat er niet alleen in de scholen geen voldoende getal leerlingen ter visserij zijn, maar dat zelfs in de arbeidsbeurzen jonge visschers ingeschreven zijn die lang, zoo niet te vergeefs, moeten wachten vooraleer zij ingescheept kunnen worden.

Het verslag van den heer Brutsaert wijst daar voldoende op.

Doch weze er aangestipt dat sinds enkelen tijd de stoomtrawlers regelmatig een of zelfs twee scheepsjongens aanwerven, wat met een gunstig oog door de bemanning wordt beschouwd.

Ongelukkig is dit niet het geval in de kleinere visserij, zooals deze met de zeil- en motorvaartuigen.

En als men nagaat — wat bevestigd wordt door het verslag van den heer Brutsaert dat er ten minste 20 t. h. scheepsjongens moeten gevormd worden — in verband met het totale cijfer van de visschersbevolking, — om dit personeel aan te vullen, dan komt het duidelijk voor, dat er in die richting maatregelen dienen getroffen te worden.

Sinds 1922 — toen dit procent 6.4 was, tot 1926 — wanneer het 10.2 t. h. was, heeft het bestaande stelsel dus niet voldoende uitslagen opgeleverd.

Een middel blijkt slechts mogelijk om de zeevisserij van jonge werkkrachten

te voorzien, en dit is de verplichting van inscheping. In de betrokkene middens oordeelt men er niet anders over.

De verplichting werd trouwens in Frankrijk ingevoerd met goeden uitslag.

Het huidige wetsvoorstel is ontvankelijk voor amendementen. Het zou ons genoeg doen moest de Regeering zelf in die richting handelend wilde optreden.

Dat hier spraak kan zijn van aanslag op de persoonlijke vrijheid betwijfelen wij eenigszins.

Iedereen is vrij zijn kind tot scheepsjongen op te leiden of niet.

Doch vermits de zeevisscherij — en niemand zal daar het nut van in twijfel trekken onderhevig is aan allerhande reglementen, — is de verplichting hier beoogd niet op personen gelegd — maar wel op een nijverheidsonderneming, als zoodanig beschouwd.

Men mag het niet beschouwen alsof het de schipper is die een scheepsjongen moest aanwerven — in zulke of andere omstandigheden — maar wel is het begrepen dat met de bemanning van een visschersvaartuig tevens een scheepsjongen wordt aangemonsterd.

En dit heeft een heel andere beteekenis, te meer dat het de verdediging is van eene nationale nijverheid tegen egoïsme van enkelen of onverschilligheid.

Voor wat nu de premiën aangaat, meenen wij dat de Kamer er gemakkelijk de redelijkheid van zal willen inzien.

Wij drukken met den ontwerper de hoop uit dat dit noodzakelijk wetsvoorstel zal goedgekeurd worden, tot steun en verzekering van eene onzer oude, roemrijke en belangrijke nijverheden.

P. VERCAMMEN.

