

NEDERLAND

Markt IJmuiden

VAN DAG TOT DAG

Vrijdag zorgden 48 vaartuigen voor een aanvoer van 7.000 kisten vis waarvan 470 tong en tarbot, 590 schelvis, 230 wijting, 1.050 gul en kabeljauw, 90 koolvis, 820 haring, 1.800 makreel, 980 schol, 180 diversen en 330 roodbaars. Onder meer lagen aan de markt van de verre visserij de KW.15 Rijnmond 1 en KW.43 Rijnmond 2. Deze schepen hadden in de omgeving van de Melangabank bij de Noordkaap gevist. De Rijnmond 1 voerde 1.000 kisten aan, de rederijgenoot slechts 470 kisten, zodat men van een werkelijk sukses kon spreken. Deze twee hekreiters zijn nu van de verre visserij af. Zij hebben de vijf verplichte reizen achter elkaar gemaakt en worden nu in gereedheid gebracht voor het nieuwe haringseizoen.

Op zee was het over de hele linie niet best gesteld. De makreel heeft zich uit de noordelijke kontreien teruggetrokken. Af en toe deed men nog een trek van een mand of twintig maar daar bleef het bij. Op 57 NB bracht men het niet verder dan trekken van tien manden hoops, voornamelijk kleine schelvis en wijting. De kotters en loggers vingen in de nachtelijke uren per trek ongeveer 50 kg tong en een paar manden schol. Overdag moest men over het algemeen met de helft van dit totaal genoegen nemen. Een enkel fortuinlijk vaartuig kon nog een twintigtal kabeljauwen bergen. Zaterdag is het weer vlaggetjesdag maar er valt niet veel van te merken. Het is zelfs nog niet bekend hoeveel drijfnetloggers aan het nieuwe haringseizoen zullen deelnemen. Wel staat vast dat het er heel wat minder zullen zijn dan verleden jaar. Toen voeren in het begin van de teelt nog ongeveer 60 vaartuigen uit. Van dit aantal vielen er in de loop van het seizoen velen af. Als er ditmaal 40 vleetloggers achter de haring aan zullen gaan is het veel. Deze oeroude Hollandse bedrijfstak loopt werkelijk op zijn laatste benen.

Maandag werden door 120 vaartuigen 13.500 kisten aangevoerd waarvan 1.320 tong en tarbot, 380 schelvis, 610 wijting, 400 gul en kabeljauw, 60 koolvis, 360 haring, 4.200 makreel, 4.600 schol en 660 diversen.

In de Noord wordt volgens de schippers nog steeds weinig makreel gevangen. Men moet deze mededeling echter wel met een korreltje zout nemen want elke dag weer worden er in IJmuiden grote hoeveelheden van deze vissoort aangevoerd. De handel is bij lange na niet in staat de hele aanvoer op te nemen zodat er grote partijen bij de vismeelfabriek belanden.

Voor de loggers en kotters die

het op de tong hebben voorzien was weer weinig sukses weggelegd. Overdag ving men 'n kg of vijftien tong en een enkel mandje schol, 's nachts ongeveer 10 kg tong en 3 à 4 manden schol.

Dinsdag zorgden 13 vaartuigen voor een aanvoer van 5.040 kisten vis en waarvan 45 tong en tarbot, 230 schelvis, 140 wijting, 200 gul en kabeljauw, 100 koolvis, 580 haring, 3.500 makreel, 110 schol en 95 diversen.

Tussen 56 en 57 NB werden weer slechte makreelvangsten doorgegeven. De indruk dat de schippers de boel voor de mal houden wordt steeds sterker. Want de makreelstroom in de vishal houdt onophoudelijk aan. Vermoedelijk willen de schippers elkaar de goede «stek-kies» niet verraden en hullen zij zich of in stilzwijgen of geven weinig of geen vangsten door. De IJM.25 Julie Streiff opereerde iets over 60 NB en verschalkte daar wat koolvis, kabeljauw en haring. De haring was zeer groot van stuk. De kottervloot die maandag weer naar zee vertrok kon nog niet op dreef komen. Men bracht het niet verder dan tot trekken van tien kg tong en een paar mandjes stripvis. Veel van deze schepen gaan het nu westelijker proberen dan verleden week. De IJM.28 Amsterdam is op de thuisreis van de verre visserij. Dat gebeurt eerder dan men van plan was. Doch een paar dagen geleden verspeelde men doordat een remband van de winch brak 1.000 vadem lijnen en een visbord. Deze reis had toch een pechvol verloop. Men probeerde het eerst ten noorden van de Lofoden maar daar viel geen stuiver te verdienen. Daarom werd de koers verlegd naar de zogenaamde Rosengarten, een bij de Duitsers zeer in trek zijnde vangplaats. Doch ook daar viel weinig eer te behalen. Voortdurend had men schade aan het vistuig. In deze omgeving verging het de IJM.5 Maria Elisabeth heel wat beter. Dit schip kon in drie dagen ongeveer 700 kisten koolvis, schelvis, kabeljauw en roodbaars bergen.

Aan de woensdagmarkt verschenen 31 vaartuigen. Zij zorgden voor een aanvoer van 8.370 kisten vis waarvan 250 tong en tarbot, 270 schelvis, 120 wijting, 500 gul en kabeljauw, 190 koolvis, 380 haring, 3.500 makreel, 820 schol, 110 diversen, 40 wolf en 820 roodbaars.

Hoewel het in de noordelijke kontreien prachtig weer was vielen de vangsten bitter tegen. Per trek kwamen niet meer dan tien manden gul, wijting en makreel aan boord. De loggers en kotters konden iets meer tong verschalken dan de vorige week. Uit drie trekken haalde men gemiddeld 80 kg van deze kostbare vissoort op plus 'n mand of vijf andere vis, hoofdzakelijk schol.

Hektrawler voor Vlaardingen maakte proefvaart

Dinsdag deed de eerste hektrawler voor de Vlaardingse vissersvloot zijn technische proefvaart. De VL 115 «Vooran» is de vierde trawler, die door de werf «De Dageraad» voor de Doggermaatschappij in Vlaardingen is gebouwd en de eerste hektrawler. Voor Nederland zal deze trawler de zesde hektrawler zijn en de vierde van het «Rijnmondtype».

De «Vooran» werkt met het Unigansysteem, waarbij de vis over het achterstevan door middel van een verstelbare gang wordt scheepgehaald. Het prototype van deze wijze van vissen was indertijd de «Universal Star». De ontwerper van het Nederlandse type is ir. Minnee geweest.

Bij de «Dageraad» is men inmiddels al bezig met de bouw van de vijfde hektrawler, die weer bestemd is voor Katwijk, namelijk voor de rederij D. Ouweland. De bouw van de zesde hektrawler — in buitenlandse opdracht — wordt al voorbereid. Deze laatste hektrawler is van hetzelfde type, alleen wordt hij helemaal voor diepvries ingericht. Het vriezen geschiedt er bij veertig graden, het ruim heeft een temperatuur van —23 graden Celsius.

De «Vooran» heeft vier trommels voor de trawllieren, waarvan twee met klutsen en twee met fricties. In het gehele schip wordt gewerkt met geforceerde ventilatie. Bijverwarming zorgt ervoor, dat de bemanning het steeds behaaglijk heeft. TI-verlichting draagt bij tot een goede sfeer in het schip.

Het kenmerk van de hektrawlers komt ook op dit schip duidelijk tot uiting, want de bemanning werkt er onder het dek, hetgeen een groot verschil betekent met de werkwijze op zijtrawlers, waar men de vis aan dek moet verwerken.

Door middel van een lopende band wordt de vis van het achterdek naar het tussendek gevoerd, waar de vis wordt verwerkt en gesorteerd. Men heeft met eenvoudige middelen er voor gezorgd, dat de afval op de grond valt en dan overboord wordt gespoeld. Met planken bereikt men dat er op deze band heel gemakkelijk kan worden geaakt en ook het sorteren van de vis kan zeer vlot geschieden.

Een bezichtiging van het schip doet de bezoeker zich nog eens realiseren hoeveel er de laatste tijd op het gebied van de trawlerbouw is veranderd. Zo heeft het schip een keurige messroom, die door een sierlijk hekwerkje van de kombuis is gescheiden. Zodoende heeft de kok ook wat gezelligheid. Overal treft de ruimte, die men heeft weten te bereiken. Dit geldt ook voor de brug, waar men over meer armsgang kan beschikken dan op bruggen op schepen van een jaar of tien geleden. Hoezeer alles wordt geperfectioneerd blijkt wel uit de wijze van sturen, die op een modern schip als de «Vooran» wordt toegepast: voor de roerganger bevindt zich een

bord met een rood en een groen knopje in, dan gaat het schip stuurboorduit, drukt met het linkse knopje in, dan «slaat» de boot «linksaf».

Er staat nog wel een stuurwiel, maar dat is alleen voor geval van nood. De nieuwe hektrawler voor Vlaardingen is 45,90 m. lang. De breedte is 8,50, de holte tot het hoofddek 4,34 m., die tot het bovendeck 6,64 m. Het visruim meet 400 kubieke meter. De olieberg is berekend op 108.000 liter, de drinkwatertanks kunnen 25.000 liter voor een bemanning van zeventien man.

De hoofdmotor is een 1.200 P.K. Deutz, verder zijn er een Deutzwhinmotor van 300 P.K., een hulpmotor van 100 P.K., een havenzet van 30 P.K. en generatoren van 2 X 60 KAV. De elektrische trawlier is geleverd door Van der Giesens evenals de elektrische hydraulische ankerlier. Dezelfde firma heeft ook gezorgd voor het elektrische stuurwerk. De snelheid van het schip dat verder met de modernste apparatuur is uitgerust is 13,2 knopen.

Nieuw losapparaat verwacht

Maandagmorgen is in IJmuiden een nieuw losapparaat beproefd. Het is een uitvinding van de heer Hans Taat die als ambtenaar van de vislossing al lang broedde op een verbetering van de tot nu toe gevolgde methode. Het resultaat van zijn denkwerk is een trechtervormig apparaat dat op de ruimopening wordt geplaatst. Aan de bovenkant zit een deksel dat door de naar bovenkomende mand vanzelf open wordt geklapt. Door deze beweging laten ook de haken los. De lossing geschiedde niet sneller maar dat was ook de bedoeling niet van de heer Taat. Hij wilde zijn uitvinding eens beproeven en was over het resultaat niet ontevreden. Natuurlijk openbaarden zich enkele kinderziekten maar die zijn wel te verhelpen. Zo bleek het deksel van de trechter wat te zwaar te zijn. Overigens is dit apparaat maar een onderdeel van de uitvinding. Het stond nu vast op het dek. Toen het schip — de KW 43 Rijnmond 2 — leger raakte begon dit over te hellen waardoor het apparaat natuurlijk meeging. Het werd toen wel wat moeilijker om de manden er doorheen te krijgen. De havenarbeiders die bij deze lossing betrokken waren hadden dan ook geen goed woord voor het apparaat over. Maar zij wisten niet dat het apparaat dat slechts 70 kg weegt en dus te gemakkelijk te hanteren is aan de lopende band thuishoort. Dan zal de trechter los van het dek staan. De manden met vis worden op de lopende band gedeponeerd en komen via een goot op de vloer van de hal terecht. Vandaar zorgen de havenarbeiders voor verder transport. Deze lopende band is verstelbaar.