

HET VISSERIJBLAD

Abonnementen : Binnenl. 1 jaar 300 F - 6 maanden 150 F - 3 maanden 80 F - Buitenl. 1 jaar 325 F - Holl. 1 jaar Fl. 23
Verantwoordelijk Drukker-Uitgeverster : Simonne BOLLINNE, Vindictivelaan 22, Oostende, Tel. 725.23, PCR 41.89.87

VRIJDAG

30 OKTOBER 1964

DRUKKERIJ

Telefoon nr. 777.13

Het verlengen van de bewaringsduur van de vis

VERZORGING VAN VIS AAN BOORD

Een visser die van zijn bedrijf houdt — en wie is dat niet? — zal er een erezaak van maken zijn vangst in de beste voorwaarden van VERSHEID aan land te brengen. Om die versheid te verzorgen bestaan er geen zevenendertig geheime middeltjes of ingrediënten: IJS is en blijft het bijzonderste hulpmiddel. Ieder visser beseft maar al te goed dat de vis er «deugd» van heeft — na gegut en gewassen te zijn — zo rap mogelijk met een voldoende hoeveelheid ijs omringd te worden. Dit om het bacteriologisch bederf tegen te gaan, zouden de geleerde wetenschappelijke bollen ons zeggen...

Voldoende ijs dus en daarnaast de vangst zorgvuldig opslaan. Wij weten dat onze mensen de jongste tijd aan dit laatste punt meer aandacht zijn gaan besteden. Men vermijdt het de vis in al te dikke lagen te stapelen, om kwetsen en pletten tegen te gaan; velen trachten de binneninrichting van het visruim te verbeteren (de nieuwe vaartuigen hebben ruimen uit nieuwe materialen vervaardigd, zijn weldoordacht ingericht en vooral beter geïsoleerd); sommigen denken er al aan de vis aan boord in KISTEN te bewaren...

Al die speciale moeite om schone, verse vis naar de afslag te brengen, is immers geen verloren moeite, maar laat zich bij de verkoop omzetten in tastbare en klinkende munt.

LANGERE REIZEN

Moest men nu nog het gemiddeld aantal zeedagen per reis kunnen verminderen... Maar dat is een ander paar mouwen! Het opzoeken van nieuwe en verder gelegen visgronden heeft het de laatste jaren bijzonder moeilijk gemaakt de reizen in te korten; men heeft er eerder behoefte aan ze langer te maken, maar dan is de vangst van de eerste dagen ook van minder kwaliteit. Er zijn immers grenzen aan de houdbaarheid van de vis, hoe goed de verzorging van de vangst en hoe modern de inrichting van de vaartuigen ook moge zijn.

Deze problemen zijn tenandere internationale problemen: alle grote buurstaten als Frankrijk, Duitsland, Groot-Brittannië, enz. hebben op een bepaald ogenblik er behoefte aan gevoeld de bewaringsduur van de vangst te verlengen. Zij zochten... en meenden de oplossing te vinden in het bouwen van schepen die de vangst geheel of gedeeltelijk diep-vriezen aan boord en toelaten weken en maanden op zee te blijven. De evolutie op dat terrein is verre van afgelopen, maar toch zal geen zinnig mens de dag van vandaag zijn hand er voor in 't vuur durven steken dat die schepen — zonder overvloedig manna van vaderlijke staat! — in staat zijn op eigen benen te staan en werkelijk winstgevend te varen.

REALITEITSZIN EN DURF

Onze Belgische reders hebben op die zaken een nuchtere kijk en verkiezen met beide voeten op de grond te staan. Zij zijn anders niet bang van aan te pakken: bewijze het feit dat er in de eerste negen maanden van 1964 niet minder dan 26 nieuwe en moderne trawlers in de vaart kwamen, waar men in de vijf jaar er voor (1959-1963) slechts 50 nieuwe in totaal telde, en terwijl ettelijke andere — waaronder enkele hektrawlers — op stapel staan.

NIEUWE METODES

Maar wat dan gedaan om een langere houdbaarheid van de vangst te bevorderen, waar het diepvriezen op zee niet mogelijk blijkt?

Een interessante poging in die richting, en die de jongste tijd al wat stof deed opwaaien is het portugees systeem, «super-chilling» of «super-freezing» genaamd.

Tussen haakjes, in deze eeuw van SUPER-benzine, van SUPER-markten, SUPER-bazars en andere... SUPERlatieven kon het moeilijk anders of ook in de visserij moest de SUPER-plaag haar intrede doen.

Wij zitten tenandere een beetje verveeld met de vraag hoe men zo'n bastaardwoord in verstaanbaar Nederlands kan vertalen: bovenkoeling? onderkoeling? Laten wij met de hoop meedoen en van «super-koeling» spreken!

Wat zijn de kenmerken van «super-chilling» of «super-koeling»?

PROBLEEMSTELLING

Verlenging van de duur van de reis, indien die verlenging nodig of niet te vermijden is, stuitte tot op heden op het feit dat geïsoleerde vis 15 à 16 dagen na de vangst «op het randje af» wordt, wat dus betekent dat de maksimum duur van een reis 21 à 22 dagen bedraagt.

Het portugees systeem, ook Scarlati-systeem genaamd (naar de uitvinder ervan), laat toe de duur van de reis op 30 dagen en meer te brengen.

OOGMERKEN VAN HET SYSTEEM

- 1) Voor de vis een temperatuur bekomen, zo dicht mogelijk de 0° C benaderend, met een zo groot mogelijke uniformiteit van temperatuur in het ruim;
- 2) de vis vochtig houden;
- 3) de gekozen temperatuur zo rap mogelijk bereiken (vlugge afkoeling);
- 4) zo weinig mogelijk wijzigen aan de arbeidsgewoonten van de matrozen (psychologische redenen).

INRICHTING VAN HET RUIM

Het visruim wordt perfect geïsoleerd over zijn gehele oppervlakte: vloer, plafond, wanden en toegangsdeuren zijn uit staal of aluminium vervaardigd. In alle wanden zijn spiraalkoelers (serpentins) aangebracht waarin een koelmedium (pekkel) circuleert, waarvan de temperatuur nauwkeurig (tot op 0,2 graad na) kan geregeld en gecontroleerd worden. De temperatuur in het ruim zelf dient bestendig tussen —1° en —3° C te liggen.

In de praktijk dienen dus alle horizontale en verticale schotten, die de compartimenten vormen, van koelers voorzien te zijn. Het roestvrij staal en aluminium zijn materialen die goede geleiders zijn en tevens gemakkelijk te reinigen.

De benodigde hoeveelheid ijs is met dit procédé tot een derde teruggebracht.

De rol van het ijs is dubbel :

- mee te helpen aan vlugge koeling;
- de vochtigheidsgraad van de vis doen behouden.

Het ijs wordt slechts in het ruim gebracht wanneer het ruim reeds op een negatieve temperatuur is gekomen, dit om het ijs zo droog mogelijk te houden.

VOORDELEN

De periode dat de vis als perfect vers mag aanzien worden, wordt als het ware verlengd, want in deze metalen «kooien» kan de temperatuur automatisch geregeld en eenvormig gehouden worden in elk onderdeel van het visruim, zodat het bederfproces fel vertraagd wordt.

Minder ijs betekent meer beschikbare ruimte voor het opslaan van de vis en ook hogere stockeringscapaciteit per m³.

Het lossen van de vis uit de diverse ruimen of kompartimenten kan desnoods in verschillende dagen gebeuren, volgens de vraag en de toestand van de markt.

BENZWAREN

1. De tamelijk hoge kosten die met een dergelijke inrichting gepaard gaan: enkel de grootste trawlers die de verre visserij beoefenen kunnen o.i. de toepassing van het Scarlatti-systeem overwegen.

2. Tot nog toe is het portugees systeem vooral in de TROPISCHE wateren toegepast geworden. De vis, die afkomstig is uit wateren die normaal een temperatuur van meer dan 20° C hebben, deelt haar warmte mee aan het ijs dat aanvankelijk dus smelt, maar weldra, door het koelsysteem van het visruim, weer bevroest en een soort vlies aanbrengt rond de vis. Dit brengt een uitstekende bescherming mee van de opgeslagen vis en vormt het succes van het nieuwe systeem.

De vraag blijft echter open of eenzelfde gunstig resultaat zou bekomen worden in bv. de IJslandse wateren, die een veel lagere temperatuur hebben en waar de temperatuur van de vis zelf het ijs niet zal doen smelten, zoals het in de tropische streken gebeurt.

Momenteel zijn Duitse en Britse wetenschapsmensen druk doende de waarde na te gaan van «super-chilling» voor eventuele toepassing in onze gewesten. Men mag zich dan ook in de nabije toekomst verwachten aan nadere onthullingen over dit revolutionair systeem, waarover het laatste woord zeker nog niet gesproken is...

BELANG VOOR DE BELGISCHE VISSERIJ

Zoals hoger gezegd, kan een toepassing van het portugees systeem eventueel overwogen worden voor grote trawlers die de verre visserij beoefenen. Het lijkt ons billijk (teneinde de kosten te drukken) slechts één ruim volgens het vermelde procédé in te richten; de vangst van de eerste dagen, die normaal het meeste gevaar loopt van haar kwaliteit in te boeten, zou in dat ruim kunnen gestockeerd worden.

Maar ook zij, die de oude vertrouwde paden niet wensen te verlaten, kunnen hun voordeel opdoen bij de toepassing van de principes die aan dit systeem ten grondslag liggen.

Samengevat betekent dit :

- Er kan niet genoeg belang worden gehecht aan een perfecte ISOLATIE van het visruim.
- De KOELING met koelsslagen (serpentins) van wanden en tussenschotten laat toe de vis langs alle kanten beter te beschermen.
- Bepaalde MATERIALEN (roestvrij staal, aluminium) dragen bij tot een betere koeling van het visruim.
- Een goed gekoeld visruim laat toe minder IJS te gebruiken.

BESLUIT

Hoe men de zaak van de «super-chilling» ook bekijkt, één feit is zeker: de goede koeling van het visruim en de ekstra-zorgen die onze vissers zich getroosten om de vangst zo ideaal mogelijk op te slaan, zullen onvermijdelijk tot verbetering van de kwaliteit leiden.

En dat betere kwaliteit een betere faam en... betere besomming meebrengt, zal zeker niemand betwijfelen.

DE KURKZAK.

In welke taal dienen de zeerapporten van Vlaamse rederijen opgemaakt ?

Voor enkele tijd richtte volksvertegenwoordiger Mattheysens zich tot het departement van het ministerie van Justitie, in verband met enkele vragen nopens het taalgebruik bij het opmaken van zeerapporten door de kapiteins of schippers van onze Vlaamse rederijen.

Vernoemde mandataris richtte zich als volgt tot de betrokken minister :

De heer Minister gelieve mij mede te delen :

1e In welke taal, sinds het in voege treden van de wet van 2 augustus 1963 de zeerapporten werden ingediend bij de rechtbanken van koophandel, door de kapiteins van schepen behorende aan rederijen die hun exploitatiezetel in het Vlaamse landsgebied hebben ?

2e Welke maatregelen werden getroffen om de toepassing van de taalwet te verzekeren mochten voornoemde rapporten gebeurlijk in het Frans gesteld zijn ?

3e In welke taal de logboeken waren gesteld, ingediend door voornoemde rederijen bij bovenvermelde rechtbanken of onderzoeksraden ?

4e Welke maatregelen werden getroffen om de toepassing van de taalwet te verzekeren mochten voornoemde logboeken in het Frans gesteld zijn ?

Thans verscheen in het Bulletin «Vragen en Antwoorden» van 20 oktober jl. het antwoord van de betrokken minister, welke wij hieronder integraal weergeven :

Sedert het inwerkingtreden van de wet van 2 augustus 1963 op het gebruik van talen in bestuurszaken, worden de zeerap-

porten, opgemaakt bij het binnenkomen der schepen en bevattende de verklaringen van scheepskapiteins en bemanningsleden gedaan ter griffie van de rechtbank van koophandel ten overstaan van een rechter van deze rechtbank.

De processen-verbaal dezer verklaring worden nog enkel in de Nederlandse taal geakteerd.

De mondelinge verklaringen van de kapitein en van de bemanning in een vreemde taal gedaan, worden door beëdigde vertalers vertaald en in de Nederlandse taal in het proces-verbaal opgenomen. Daaruit volgt dat deze rapporten niet in de Franse taal kunnen opgesteld zijn, zodat geen maatregelen dienen getroffen te worden.

In welke taal de logboeken opgesteld zijn, kan niet met wettelijke zekerheid beantwoord worden, omdat er geen enkele wettelijke verplichting is daarvan een register te houden.

Die logboeken zijn geen documenten die worden neergelegd ter griffie; ze worden enkel bij het binnenkomen der schepen aangeboden en geïnspecteerd door de rechter. Het is bijgevolg niet mogelijk achteraf vast te stellen in welke taal ze opgesteld waren, Nederlands, Frans, Engels, Duits, Noors, Zweeds, al naargelang de taal van de kapitein.

Ze worden genummerd, gekorttekend en geïnspecteerd (art. 61 en 78 van boek II van het Wetboek van koophandel) door één der rechters van de rechtbank.

Totdaar het antwoord van onze minister van justitie. — B

UITSLAGEN STAATS-EKSAMENS

Op 9 oktober jl. werd een examen afgesloten met het oog op de aanwerving van Nederlandstalige ticket-collectors ten behoeve van de Zeegroep der Kust te Oostende. Hieronder de rangschikking der geslaagden :

1. Meulemeester J.A., Oostende. 2. Geedts A.J., Oostende. 3. Blondeel R.A., Oostende. 4. De Wilde R.F.M., Oostende. 5. Goethals R.E., Oostende. 6. Lambrecht R., Bredene.

Eveneens op 9 oktober werd een examen afgesloten voor de aanwerving van Nederlandstalige agenten der zeevaartpolitie. Volgende kandidaten wisten zich te rangschikken :

1. Dewilde R.F.M., Oostende. 2. Vanhoutte O.J. Oostende. 3. Symens W.A., Leuven. 4. Agemans, A.L.B., Deurne.

Aan allen onze gemeente gelukwensen. — B

Scheepsbouwkundige voordracht

In de konferentiezaal van het stadhuis wordt op 5 november om 20 uur een voordracht gegeven door de heer F. Verheyden, bedrijfsassistent bij de scheepswerf Cockerill te Hoboken.

De inhoud van de lezing gaat over het ontstaan van een groot scheepswerf, en de hedendaagse moderne scheepsbouwtechniek.

Twee filmen, ter beschikking gesteld door de Compagnie Maritime Belge zullen vertoond worden. Deze avond wordt ingericht door de Vriendenkring van de Scheepswerktuigkundigen van het Zeewezen te Oostende, en het Gallois Genootschap studiekering voor Scheepswerktuigkundigen, Antwerpen.