

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 koelsslangen (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 wetenschappelijke 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, gekortekend 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.