

(Vervolg van blz. 4)

Het gevaar is namelijk groot dat er door deze kleine ouderpopulatie onvoldoende eieren geproduceerd worden om nog een jaarklas van normale sterkte voort te brengen. Daarom is het essentieel dat de volwassen stand zo snel mogelijk weer opgebouwd wordt. Aan de biologen was nu de taak om te adviseren hoeveel men mag vangen om zowel de visserij als de visstand beide in leven te houden. In de huidige situatie komt dat ongeveer overeen met het probleem hoe men tegelijk de kool en de geit kan sparen. Het nu uitgebrachte advies van 140.000 ton voor 1975 is een compromis dat geen van beide doeleinden volledig vervult; het is waarschijnlijk onvoldoende uit economisch oogpunt en het is eigenlijk teveel om de visstand snel te doen herstellen. De hoop is echter gevestigd op een mogelijk beter recruitment in 1976, waarvan dan een groter gedeelte gereserveerd kan worden voor de opbouw van de visstand.

### West Schotland

Het totaalquotum van 205.000 ton voor 1975 is gebaseerd op het vorig jaar uitgebrachte biologische advies van 156.000 ton. Dit advies werd echter reeds in februari 1974 opgesteld, op een moment dat er nog geen enkele informatie over jaarklas 1971 en 1972 voor dit gebied beschikbaar was. In tegenstelling tot de Noordzee wordt er namelijk in dit gebied geen jonge haring bestandsopname gehouden, waaruit voorlopige schattingen te verkrijgen zijn.

Men moet bij het opstellen van prognoses dan maar aannemen dat het recruitment van gemiddelde sterkte zal zijn. Tijdens de recente vergadering van de haringwerkgroep bleek echter dat jaarklas 1971 veel minder had bijgedragen aan de visstand dan was aangenomen. Op grond van nieuwe cijfers werd berekend dat het adviesquotum voor 1975 eigenlijk 120.000 ton had moeten bedragen.

Dit geval is een voorbeeld van de problemen bij het opstellen van adviesquota in de huidige situatie, waarin de sterkte van de recrutende jaarklas van doorslaggevend belang is.

### Zuid Ierland

De situatie hier is vrijwel identiek aan die bij West Schotland. Ook in dit geval is het oorspronkelijk advies van 19.000 ton voor 1975 inmiddels weer verlaagd en wel tot 14.000 ton. Net als bij West Schotland bleek jaarklas 1971 hier ver beneden normaal te zijn, zodat de volwassen stand eind 1974 kleiner was dan aanvankelijk werd aangenomen.

# REDERS, LEEST UW VAKBLAD

## STAAT DER VERANDERINGEN IN DE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN MAAND JULI 1975

### VERBOUWINGSWERKEN :

Z.16 „KON-TIKI II” — eigendom : Kon Tiki P.V.B.A., Rederskaai 44-45, 8380 Zeebrugge-Brugge 5. Bt. 190,46 i.p.v. 177,77. Nt. 59,11 i.p.v. 59,12, Zeebrief : 16.7.1975.

### ERRATUM :

blz. 15 : Z.27 „MERCURIUS” — eigenaars : NEYTS Leopold en CLAEYS François.

### VERANDERING VAN EIGENDOM :

Z.556 „DONNA ROSA” — eigendom SOETE Ronny, Veerbootstraat 37, 8380 Zeebrugge-Brugge 5. Zeebrief : 28 juli 1975.

### VERANDERING VAN EIGENDOM + THUISHAVEN :

N.710 „ZEEMANSBLIK” wordt O.710 „ZEEMANSBLIK” — Eigendom : Mussche François-Desmet, Zilliklaan 12, 8400 Oostende. Tel. : 059/80.30.23.

## WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

Oppermeester J. B. Dreesen van onze Zeemacht, houdt zich in «Nep-tunus» bezig met maritieme gezegden, betiteld : «Woorden uit de Zeemanskist». Deze gezegden zijn zo interessant, dat het spijtig zou zijn, de verspreiding er van tot de maritieme wereld te behouden.

Daarom geven we ze hier weer in de hoop dat lezers ons er ook nog bezorgen, zo ze er kennen :

Deze zijn :

Onbewust gebruiken wij in het dagelijks leven een reeks uitdrukkingen die sedert eeuwen aan de scheepvaart ontleend werden.

Zo is het bijvoorbeeld als je zoon van 18 voor de tweede maal op één week na middernacht thuiskomt en je hem zegt dat het de SPUI-GATEN BEGINT UIT TE LOPEN, zonder daarbij te denken aan de aldus genoemde afvoergaten in het dek van een schip. Verontschuldigt hij zich met te zeggen dat hij hiermede de vreugde voor een examen-uitslag wilde BOTVIEREN, dan denkt hij helemaal niet aan BOT als het buitenboordse einde van het ankerdouw dat voor de goede gang van zaken regelmatig moet gevierd worden (freshning the nip).

Als je vrouw zegt dat ze SLAG HEEFT GEKREGEN van het feit dat dochterlief reeds een paar malen met een jongen in de stad gezien werd en in verband hiermee haar ongerustheid tegen je uitdrukt, denk je waarschijnlijk nooit aan het slag krijgen als het aanlopen van de zeebodem op een zekere diepte als teken dat men een bank of de kust madert. En jij dan geruststellend antwoordt dat HET ALLEMAAL ZO GEEN VAART ZAL LOPEN, doet je dat waarschijnlijk nooit denken aan de vaart of de snelheid van een schip. Iemand AFSCHEPEN was eertijds het inschepen met bestemming naar het moederland. Ook nu nog wil het zeggen dat we op de een of andere manier van iemand willen afgeraken.

Maar dat familielid van het 6de knoopsgat, dat op een zonnige zondagvoormiddag, juist voor het eten onaangekondigd in uitgebreid familieverband bij je binnenvalt, daar blijf je dan voor de rest van de dag mee OPGESCHIEPT zitten.

Bij het zien van een OPGEDIRKTE dame, die hooghakkig over de straat stapt, denkt men bezwaarlijk aan het OPDIRKEN, dit is het optuigen van de grote laadboom — de dirk — alvorens de haven binnen te lopen. Na vele dagen zee is dit wel iets om er wat feestelijks in te zien.

Toen diezelfde dame struikelde, viel en werd rechtgeholpen, vertelde ze dat ze door die val erg VAN STREEK WAS GERAAKT. Hierbij dacht ook zij niet aan het ouderwetse scheepskompas dat vroeger meer dan tegenwoordig al eens van streek kon geraken.

De invloeden van de ijzermassa's aan boord waren niet gekend en de verdeling van de kompas-roos was in streken, zijnde 11 1/4 graad (de verdeling in graden kwam eerst deze eeuw in gebruik). Voordien werden dan ook alle afwijkingen in streken gegeven en voor een slecht sturende Janmaat was het kompas snel van streek.

Koopt een gebuur een nieuwe wagen die nog een stuk groter is dan zijn vorige, dan zul je allicht zeggen dat het hem VOOR DE WIND GAAT en dat hij om zo'n wagen te onderhouden wel EEN ZEE VAN GELD MOET HEBBEN.

In elk geval heeft hij iedereen in de straat met dat nieuwe ding FLINK DE LOEF AFGESTOKEN — een manoeuvre dat zeker bij het wedstrijdzeilen wel meer voorkomt.

Je eigen wagen heeft al een respectabel aantal jaren, en voorlopig zit je een beetje krap en ZUL JE NOG MOETEN ROEIEN MET DE RIEMEN DIE JE HEEBT. In elk geval ben je zinnens van hem in het voorjaar een beurt te geven en hem dan meteen WAT OP TE KALEFATEREN.

En wie denkt nu bij het zeggen dat je nog RUIMSCHOOTS de tijd hebt om de trein te halen aan die ruim gevoerde schoten bij een voor-de-windse koers.

Onlangs ontmoette ik een oude scheepsmaat waarmee ik nog in de Royal Navy had gediend. Sinds ik hem het laatst zag leek hij een flink stuk AFGETAKELD. Aan zijn kledij te zien was hij AAN LAGER WAL GERAAKT. Hij bleek flink BOVEN ZIJN THEEWATER TE ZIJN en wat hij vertelde raakte KANT NOCH WAL. Aangezien hij gevaarlijk over straat LAVEERDE heb ik hem maar OP SLEEPTOUW GENOMEN en hem naar huis gebracht.

Als we van iemand zeggen dat hij ONBEWIMPELD voor zijn mening uitkomt, of dat zijn voorstel zonder discussie werd AFGEWIMPELD, dan herkennen we in dat wimpelen nog moeilijk een maritieme actie. Maar toch heeft het te maken met het in 2 punten uitlopende scheepsvaantje dat, opge-maakt in de kleuren van het land sedert de vroegste tijden aan boord van de oorlogsschepen in de top van de grote mast werd gevoerd. Door de koopvaardijsschepen werd in die tijden bij het naderen van andere schepen dit voorrecht, voorbehouden aan oorlogsschepen, al eens misbruikt om ook een wimpel te voeren. ONBEWIMPELD maakte dan ook altijd een eerlijke, on-gevaarlijke indruk. Diezelfde wimpel werd dan ook nog gebruikt om bepaalde orders ongedaan te maken wat dan aan de basis lag van het AFWIMPELEN.

En we blijven nog even bij de oorlogsmarine als we zeggen dat hij in de discussie de VOLLE LAAG HAD GEKREGEN en niet anders meer kon dan BLIJDRAATEN en BAKZEILHALEN. Waarbij we in de praktijk zo zouden brassen (richten) dat de wind van voren inkomt en het schip stil gaat liggen of deinen terwijl we figuurlijk terug zouden krabbelen van een eerst genomen standpunt ofte zoete broodjes bakken.

Moderner van vorm is het gezegde IETS OF IEMAND TORPEDEREN. Wie denkt er nu bij het gebruik van deze uitdrukking aan het massaal geweld van een exploderende torpedo.

Als je zegt dat je toch EVEN POOLSHOOGTE WILT NEMEN dan houdt dat verband met de hoogte van de poolster boven de horizon die bij benadering gelijk is aan de breedte van de waarnemer. Poolshoogte nemen was tot aan de uitvinding van de chronometer in de 18de eeuw de enige manier van navigeren buiten het zicht van de kust.

In het leven moet je ter gelegenheid tijd weten te SCHIPPEN, steeds EEN OOGJE IN HET ZEIL HOUDEN en TER RECHTIER TIJD IETS AAN BOORD KUNNEN LEGGEN. En als je dan met zijn allen AAN EEN LIJN GAAT TREKKEN dan haal je de SLAG WEL THUIS.

J. B. Dreesen.