

## Aanvaring en radargebruik

Onlangs werd een aanvaring met radargebruik in zittingen van het Hof behandeld. Het geval betrof de «Minster» (3195 Ton) die met de «British Tenacity» (8439 Ton) in aanvaring kwam in het gebied van de Thames.

De kapitein van de «Minster» vertelde, dat kort nadat hij de West

### HEKKOTTERS

van de Sande

(5043V)

Barrow boei had gepasseerd, de zichtbaarheid afnam en hij de radar inschakelde. Hij zag een schip op 3 mijl afstand.

Toen het zich slechter werd, werden mistseinen uitgezonden, terwijl de machine op stand-by werd gezet.

De kapitein van de «British Tenacity» gaf toe, dat hij 10,5 mijl liep, waardoor de beide schepen elkaar naderden met een snelheid van 16 à 17 mijl. Hij vertelde verder, dat als hij eerder had geweten dat er vooruit mist was, hij de vaart zou hebben verminderd, op het radarscherm gekeken en mistseinen hebben gegeven.

Het Hof zei omtrent de «Minster» dat het schip royaal was voorzien van elektronische hulpmiddelen voor de navigatie, en toch was het schip de nauwe ingang van het Kanaal aan de verkeerde zijde aangelopen, terwijl er geen enkele poging was gedaan om weer aan de juiste zijde van het vaarwater te komen.

Dit schip was schuldig wegens het niet stoppen van zijn machines op het moment, dan wel kort daarna, toen het voor het eerst per radar merkte, dat een ander schip naderde. Het Hof was van oordeel dat een schip, uitgerust met, en bij zijn navigatie zich baserend op radar, geen excuus had om niet tijdig zijn machines te stoppen.

Wat betreft de «British Tenacity» werd opgemerkt, dat degenen die belast waren met de navigatie van een schip, zich niet tijdig bewust waren dat de zichtbaarheid afnam, en dus niet tijdig op de radar hadden gekeken, terwijl de radar toch bijstond. Hadden zij dat wel gedaan, dan zouden zij ruim tijd hebben gehad om de waarschuwing van aanwezigheid en de nadering van het andere schip te bemerken.

Het schijnt, dat zelfs toen de beide schepen zich bewust waren van het optreden van mist, zij niet onmiddellijk vaart hebben verminderd, terwijl zij op dat ogenblik niet op de radar keken. Op dat moment hadden zij een onderlinge afstand van 1 mijl, maar pas toen de afstand een halve mijl was hadden zij hun radarbeeld bekeken.

Als men het radarbeeld tijdig had bekeken en de machines had gestopt dan zouden de schepen vermoedelijk vrij van elkaar gelopen zijn.

In dit nauwe Kanaal behoorde men de machines eerder gestopt te hebben en hard stuurboord roer gegeven te hebben. De schuldverde-

ling was: 60% bij de «Minster» en 40% bij de «British Tenacity» (laatstgenoemd schip was volgens het Hof er bijna in geslaagd om goed te manoeuvreren).

De schepen bevonden zich aan de verkeerde kant van het vaarwater, terwijl zij een onjuist gebruik maakten van hun radar, zij hebben niet getracht die foutieve positie te corrigeren. Ook hadden zij hun machines niet gestopt, hetgeen zij moesten doen op grond van aanwijzingen van hun radar. Daarenboven hadden zij in verband met de beperkte zichtbaarheid, een te grote vaart.

**SCHEEPSWERF**  
**Fa Gebrs van de Sande**  
Breskens — Tel. 01172 - 765  
(5043V)

De aanvaring was te vermijden geweest bij een juist gebruik van radar. Het is weer de oude historie: bij slecht zicht het lopen van te veel vaart, en onjuiste interpretatie van het radarbeeld.

« De Zee »

## Het Vismijnreglement in stukken en brokken

### STELLEN EN VOORTVERKOPEN VAN VIS

Twee zaken of liever twee punten van het vismijnreglement die regelmatig overtreden of met de voeten getreden worden zijn de volgende. Ze komen voor onder de hoofding: wijze van verkoop, punt 4.

«Ieder koper is verplicht onmiddellijk na het kopen de door hem gekochte vis van zijn naambriefje te voorzien of te doen voorzien, de aangekochte vis te doen bewaken en deze ten spoedigste uit de verkoophalle te verwijderen».

Het tekenen van de vis wordt door de band onmiddellijk gedaan. Het bewaken van de aangekochte vis kan praktisch alleen gedaan worden door de grote kopers die er

personeel voor ter beschikking hebben. Vandaar dat het vaak voorkomt en de laatste tijd steeds vaker, dat er vis gestolen wordt. Personen die vis kochten boven in een beurt en die ook beneden vis kopen kunnen soms wanneer ze terugkeren naar hun vis die ze boven kochten, vaststellen dat er daarvan een of meer manden zijn verdwenen. Het is voor enkele weken zelfs zo ver gegaan dat er verschillende manden afgekeurde vis gestolen werden. Deze waren nochtans getekend maar niet bewaakt. Al met al is het zo dat de gelegenheid tot stelen in de vismijn van Oostende zeer groot is. Er zou daar zeker kunnen aan verholpen worden mits te zorgen voor een paar agenten meer. Deze zijn er toch om de diefstallen te beletten. Of niet soms? Het schijnt evenwel niet mogelijk te zijn enkele leden van ons politiekorps naar de vismijn af te vaardigen.

Verder is er niet alleen het ontbreken van voldoende toezicht een gelegenheid of een aanzetten tot stelen, er komt nog bij dat wanneer er iemand kan gesnapt worden, deze er doorgaans zeer goedkoop van af komt en na enkele weken reeds terug vrij in de vishalle kan rondlopen en nog eens proberen.

Een tweede punt, onmiddellijk volgend op het voorgaande, luidt als volgt «Onmiddellijk na de toewijzing dienen zij zich er van te vergewissen dat de hen toegewezen loten wel juist zijn.

Het is de koper **ten strengste verboden** de hem toegewezen visloten verder te verkopen op de plaats waarop de officiële verkoop nog niet geëindigd is. Vooral dit laatste punt wordt door **niemand** nageleefd. Vooral wanneer er een zeker tekort is aan vis kan het voorkomen dat er reeds briefjes op de manden vis liggen vooraleer deze verkocht zijn. Van zodra dan de afslager de koper heeft aangeduid is het een gedrang, een geroep, een schelden van je welste. Van verder verkopen is tijdens de eerste minuten geen sprake.

Wat het nagaan betreft van al dan niet juist zijn van de toegewezen loten, ook daar wordt nogal eens overheen gestapt. Het is zo dat alles in de vismijn zo snel mogelijk moet gaan. De kopers, die niet over voldoende personeel beschikken, hebben dan ook soms de tijd niet na te gaan of hetgeen ze meenden te hebben gekocht, er werkelijk staat. Men moet daarvoor immers 'n hele wandeling maken want van op de plaats waar men koopt kan men dat in de meeste gevallen niet zien. Er staan mensen rond de vis, voor de vis en zelfs boven op de vis.

Moest men er kunnen toe komen dat die bovenstaande punten van 't reglement iets meer, we zeggen niet helemaal, worden toegepast, dan zouden we al een heel eind op de goede weg zijn. De weg naar een ordentelijker verkoop en naar een verbeteren van de reputatie van onze stedelijke vismijn.

## HET VERLENEN VAN WERKINGSTOELAGEN AAN GESUBSIDIEERDE INRICHTINGEN VOOR ZEEVAARTONDERWIJS

In het Staatsblad van 14 februari j.l. verscheen het Koninklijk Besluit van 16 januari 1964 tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 30 maart 1960 houdende regelen voor het verlenen van werkingstoelagen aan gesubsidieerde inrichtingen voor zeevaartonderwijs.

Art. 1. — Art. 1 van het Koninklijk Besluit van 30 maart 1960 wordt vervangen door de volgende bepaling:

«Voor de gesubsidieerde inrichtingen voor zeevaartonderwijs met volledig leerplan, wordt het bedrag van de jaarlijkse werkingstoelage per leerling vastgesteld als volgt: 1° voor de inrichtingen gerangschikt in de hogere cyclus 4.250 F.

2° voor de inrichtingen gerangschikt in de lagere secundaire cyclus 3.500 F.

Art. 2. — Art. 2 van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling:

«Voor de gesubsidieerde inrichtingen voor zeevaartonderwijs met beperkt leerplan, wordt het bedrag van de jaarlijkse werkingstoelage per leerling vastgesteld als volgt:

minder dan 320 lesuren per jaar: per volledige schijf van 40 lesuren per jaar 90 F.

320 lesuren per jaar en meer 750 F.

Art. 3. — De artikelen 3 en 4 van hetzelfde besluit worden opgeheven.

Art. 4. — In art. 7, 1° worden de woorden «artikel 3, eerste lid, van de wet van 23 maart 1960» vervangen door «artikel 39, eerste lid van de wet op het zeevaartonderwijs, gecoördineerd op 20 september 1960».

Art. 5. — Dit besluit treedt in werking op 1 september 1963.

Art. 6. — De Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Totdaar dit nieuwe Koninklijk Besluit. — B

## VISMIJNVERRICHTINGEN TE NIEUWPOORT

Tijdens de maand januari werden volgende opbrengstcijfers geboekt:

Vis: 1.276.695 F.  
Garnaal: 141.217 F.  
Haring: 730.172 F.  
Sprot: 2.129.304 F.  
Totaal: 4.277.388 F.

Deze buitengewone grote opbrengst werd bekomen dank zij de fabelachtige sprotvangsten. — N