

De sensatiejournalist van „Het Volk“

In de laatste maanden, gebruikt een journalist wonende te Middelkerke en zich vooral met de visserij bemoeiend, de kolommen van dit blad om allerlei sensatieberichten en onwaarheden de wereld in te zenden.

Hij wordt daarin geadviseerd door de vetbetaalde sekretaris van de Rederscentrale en zoekt te wrefen, wie niet naar zijn pijpen of die van zijn vriend danst.

Het is te verwonderen dat een blad als „Het Volk“, zo maar slijk laat gooien zonder de minste controle.

Dhr. De Roose, directeur van de Beroepsvereniging „Hand in Hand“ Zeebrugge schrijft ons hieromtrent het volgende:

Journalist F.V. schrijft in „Het Volk“ van 22-11-'75 dat Jef Deroose voor de radio gesproken heeft, over het vergaan van de B.604, op een voor de reders beschamende manier, en een oppervlakkige lezer kan zelfs gemakkelijk in verwarring worden gebracht en veronderstellen dat door mij voor de radio gesuggereerd werd dat Rudy Lebahn, de schipper, schuld zou hebben aan het ongeval.

Ik wil niet ontkennen dat in talrijke interviews gezocht werd

om een verband te leggen tussen het vergaan van de B.604 en de Z.496 met de huidige krisistoestand in de visserij. Maar zelf heb ik formeel geweigerd die twee rampen toe te schrijven aan bv. de bokkenvisserij, aan een verhoogd zeevaartverkeer of aan de financiële nood, die de reders zou verplichten hun vaartuigen op een onverantwoorde wijze te doen uitvaren en te laten vissen. Duidelijk heb ik gezegd dat het gebeurde louter en alleen te wijten is aan 'oevalligheden.

In een TV-reportage voor PANO heb ik dit herhaald en, waar ik moest toegeven dat niet alle reders nog over het nodige geld beschikken om hun schip tip-top in orde te houden opdat hun vaartuigen er als jachten zouden uitzien, heb ik duidelijk gesteld dat het vergaan van de B.604 daar niets mee te maken had, temeer omdat uiteindelijk nog de zeevaartspectie de deugdelijkheid van de schepen waarborgt, terwijl een aanvaarding in de mist aan niets anders kan te wijten zijn dan aan een betreurenswaardig toeval, waar ook de grootste zeeschepen kunnen het slachtoffer van worden.

De duistere motieven van F.V.

interesseren me niet, maar waar zijn geschrijf de idee kan wekken dat ik Rudy Lebahn enige schuld zou aanwrijven, voel ik me verplicht F.V. aan te klagen.

Terwijl hij, begerig naar roddel en sensatie, zich bezig houdt met personen te viseren, heb ik onafgebroken aangedrongen opdat men zou trachten de vermisten te bergen en uiteindelijk heeft de minister van Landbouw mijn vraag beantwoord en is hij bij zijn collega van Landsverdediging tussengekomen opdat de Zeemacht bergingspogingen zou ondernemen. Dat is m.i. nog altijd meer dan dat F.V. met zijn roddelpen heeft betracht.

Daarenboven, mijnheer F.V., is Rudy Lebahn een neef van me, die ik waardeerde, niet in het minst omdat hij een zeer gevoelige natuur was en een uitermate schoon mens. Met het bezwadden van zijn nagedachtenis heb je zijn familie diep gekwetst, maar blijkbaar is jou dat onverschillig.

Uit treurnis om de overledenen en uit eerbied voor hun families is F.V. voor mij vulnis geworden, die ik voortaan redikaal neger en die ik, waar mogelijk, zal schandaliseren.

JEF DEROOSE.

SYMBOLISCH MONUMENT VOOR VISSERIJMUSEUM TE OOSTDUINKERKE

Sedert ruim 10 jaar ligt op de schuine talud ter hoogte van het Kattiesas in de Nieuwpoortse haven het wrak van de O.128 «Reine des Anges» die sedert 1963 uit de officiële lijst der vissersvaartuigen geschrapt werd en o.m. eigendom was van reder Felix Verleene. Dit vaartuig werd destijds verkocht voor de sloop zodat dek- en huidplanken weggebroken werden alsmede de motor. De kiel, voor- en achtersteven zijn evenwel nog intact gebleven en nu heeft het vissersmuseum van Oostduinkerke bij de diensten van Brugge en Wegem een vraag ingediend om de voorsteven en een vijftal ribben van het wrak over te brengen naar voornoemd museum. Daar zou het geplaatst worden op het plein dat voorzien is voor de maambordjes van de sedert 1938 op zee omgekomen vissers. Het zou dus dienstig zijn als een monument en zo opgevat is dat wel een origineel idee.

SOMMIGE ENGELSE REDERIJEN KIEZEN GELD VOOR HUN EIEREN VERKOOP AAN IJSLAND... VAN ENGELSE VAARTUIGEN

Verscheidene Engelse rederijen zijn, hoe paradoksaal het ook moge klinken, in onderhandelingen met IJslandse rederijen over de verkoop van hun diepzee-treilers! Dit toont duidelijk aan dat men zelf overtuigd is dat het nooit meer goed komt met de IJslandse visserij en dat ook met een deelkontraakt voor velen een verlieslatende uitbating wordt. Aldus heeft een rederij uit Noord-Engeland, namelijk uit «North-Shield», zijn toptreiler verkocht. Het gaat hier over de «Ben-Idris», het vlaggeschip van deze haven, een hektrawler van 442 brt, die de topbesommingen van de laatste jaren op zijn naam heeft staan. Zelfde treiler wist hieraan toe te voegen, dat nog 3 vaartuigen zouden volgen. Men heeft tevergeefs de «Ben-Idris» op de Noordzee laten opereren. Het werd een verlieslatende visserij en gezien anderzijds het aan dit vaartuig toegelaten quotum op de Noorse kust en in de Witte Zee in amper twee maanden uitgeput was, verkoos men liefst het vaartuig aan een IJslandse reder te verkopen. Het is natuurlijk paradoksaal te noemen, dat diegenen die de schuld dragen aan het niet meer renderend kunnen vissen van sommige diepzee-trawlers, nu nog een profijtje kunnen opspeken aan een tweedehands aankoop!

Wat de bemanning van de «Ben-Idris» betreft, zal deze een oplichtend vaartuig van dezelfde rederij bemannen en hiermede naar de gronden van de Faroe gaan, waar Engeland onlangs een toegewezen kwotum kreeg omdat de eigen Faroëvisserij het hen toegekend kwotum niet aankon. Zelfde rederij

was eveneens een contingent toegewezen op de Faroe, maar had dit in 5 maanden uitgevist. In dit verband zien we onder meer, dat in Engeland de vangcijfers verdeeld worden onder de rederijen volgens hun vroegere cijfers, terwijl dit voor ons op de totaliteit van de ingezette vaartuigen slaat, onafhankelijk van de verscheidene rederijen. En dat is veel beter.

DE BRANDSTOFFEN VOOR VISSERIJ DUURST IN BELGIE

Dat de grote petroleummaatschappijen in België met hun prijzen al doen wat ze willen, is een feit.

De officiële prijzen vergeleken met juni 1973 zijn van 1,92 fr toen, thans voor de vissersvaartuigen naar 6,64 fr uitgegroeid. Diezelfde gasoil kost op het huidige ogenblik voor de Hollandse vissersvaartuigen 3,25 fr, waarop bij betaling van facturen nog een staatspremie en factuur teruggave gevoegd wordt.

In ons zoektoekeland maakt men de minister van Economische Zaken en zijn ambtenaars van alles wijs en het dient gezegd dat sedert de socialistische minister van Economische Zaken, Claes, er niet meer is, de grote oliemaatschappijen vrij spel hebben en groot geld winnen.

Wie zal het hen wijsmaken?

100.000 KG. LEVEND VERSE HARING NAAR DE VISMEEL

Tijdens de oorlog was het de haring die honderd duizenden mensen het leven heeft gered en van de honger heeft gespaard.

Toen werd die haring aan 10 fr per kg in de winkels verkocht en kreeg de visser 6 fr.

Men stond in rijen om ze te kunnen kopen.

Haring is een van de kloekste en gezondste voedingsmiddelen die er bestaan.

Onze haringvissers brengen dagelijks tussen de honderd en honderd vijftig duizend kg haring binnen.

Thans wordt deze haring aan de visser 8 à 10 fr betaald en zelfs gaat 25 t.h. naar de vismeel, levend vers.

Wie thans en tijdens de oorlog haring gegeten heeft, weet wat dit betekent op gebied van vitamines en gezondheid.

Het is immoreel te moeten vaststellen dat diezelfde haring in de winkels aan 60 fr per kg wordt verkocht.

Het is onaanvaardbaar dat elkeen er naar hunkert van rijk tot arm en dat er organisatorisch niets bestaat of liever niets gedaan wordt om het de mensen diets te maken dat dagelijks tien duizenden kg naar de vismeel moet worden verwezen.

De Rederscentrale is een producentorganisatie waar de leiders graag over de radio en televisie praat verkopen.

Maar van organiseren als producentorganisatie, niets!

En dan wil men verlangen dat de Staat steeds maar aan allerlei voorstellen die geen zin hebben, geld geeft.

Het is zoals de minister en zijn secretaris-generaal zegden: wanneer zal het bedrijf zelf, een organisatie uit de grond stampen om onze vis zelf ten gelde te maken Daar zou de Staat zeker iets voor over hebben.

Maar wie zal het leiden, organiseren, enz...

Er zijn langs de kust honderden homes. Er zijn de grootwarenhuizen, er zijn de winkels en waar blijft de propaganda waarvoor de minister van landbouw elk jaar één miljoen frank uitschrijft om ze in administratieve rompslomp en papier te zien vergaan.

Men heeft in Frankrijk, radio en televisie die meewerken.

Onze Rederscentrale blijft beneden alles.

Hoelang nog?

P. Vandenberghe

RAMMINGSGEVAAR WRAK Z.496 MET BOORTORENS?

Na het kapseizen van de Z.496 «Damar» en het verlaten van dit vaartuig door de bemanning werd de kustdienst door de bij de redding tussengekomen helikopters verwittigd, dat het wrak in de richting dreef van de door Amoco en Shell uitgegabee olijevelden en er kans bestond op een ramming van de installaties. Hierop werd zondagmorgen vroeg meer dan 5 uur luchtverkenning gedaan om het wrak te lokaliseren en het eventueel gevaarlijk te berekenen. Gezien men het wrak niet kon vinden werd verondersteld dat de Z.496 intussen gezonken was en werd de luchtverkenning opgeheven.