

te nadelen, omdat ze daar slecht geplaatst is en de aanslibbing van slijk zo groot is, dat er praktisch geen grote schepen meer kunnen op geplaatst worden. Is het daarom dat men waarschijnlijk de pijp aan maarten zal geven? Is het daarom dat men thans de stad heeft aangesproken om deze over te nemen voor 30 miljoen? Want moest ze winst opleveren of uitbaatbaar zijn, dan zou men dat zo vlug niet doen. Of is het om ten slotte de stadsfinanties van 30 miljoen frank meer te belasten en SEGE plus VOS te ontlasten of... te redden? Want op ons stadnuis zijn er misschien wel mensen die ook hierin een kostbare steun zouden zijn en onze brave belastingbetalers die cadeau zouden doen betalen.

Is het voor de Stad mogelijk en gewenst de lift over te nemen?

Wij vernemen dus dat het Oostends Schepencollege vorige week reeds een schrijven ontving om te vragen, die lift over te nemen voor de kleine bagatelle van 30 miljoen frank. Dat dit zou gebeuren heeft iedereen verwacht, die weet wat er zo allemaal achter de schermen gebeurd is, en hoe geheim gehouden ook, toch moet uitlekken.

Als we de zaken eens ernstig willen bekijken, zal men met ons moeten bekennen dat zulks voor verschillende belangrijke redenen onmogelijk is. Wij laten het aan technici over, de technische kant van de zaak zelf toe te lichten. Hun konklusies zullen doen inzien dat deze lift, zoals hij daar gebouwd is, geen voldoening kan geven en niet nuttig kan uitgebaat worden. Het kan slechts een deficitaire miljoenen kolk worden!

Op welke grond staat die lift?

Deze lift werd gebouwd door SEGE op de gronden van de domeinen gehuurd door de werf VOS met ongeveer dezelfde beheerders. Al de gebouwen en de instellingen welke er opgericht werden, behoren dus in feite toe aan de werf VOS.

Moest VOS niet meer in staat zijn die werf uit te baten na al de betwistingen en geprotesteerde wissels welke er reeds bestaan, zonder te spreken van de vele leveranciers die nog niet geroerd hebben, dan komen al de gebouwen en instrumenten op de werf voorhanden, in handen van de curator, die heer en meester is. Hij zal te gelde maken wat hij kan en in de best mogelijke voorwaarden. Al de kamers van die elektrische lift lopen over de gronden en de installaties van VOS. Ook een transformateur voor die lift gebouwd, die aan SEGE behoort, staat op die gronden. Zal de stad Oostende dus gans het domein overnemen om die lift te kunnen uitbaten? En zo VOS failliet verklaard wordt, heeft SEGE dan nog 't recht om zich de lift toe te eigenen? Om wat er mee aan te vangen? De gaven en gebreken van die lift daarlatende, dient de vraag gesteld, wat bij eventuele exploitatie van die zaak de uitgaven en de inkomsten er van zullen zijn.

De interessen van dit kapitaal alleen betekenen jaarlijks minstens twee miljoen frank, zonder te spreken van de kosten van exploitatie welke in zijn huidige vorm nooit kan renderen. Zal men die

last dan leggen op de visserij door verhoging van de slipkosten?

En welke instellingen?

Over de exploitatiemogelijkheden van die zaak in de Oostendse vissershaven met de mogelijkheden van uitbating zoals ze in werkelijkheid en niet in het brein van fantasten bestaan, zullen wij het een volgende maal hebben.

Wat echter onduidelijk en onaanvaardbaar is, is het feit dat in het verleden aan al de andere uitbaters van werven en werkhuizen, allerlei strenge eisen werden gesteld, zowel door de Stad als door de Staat maar dat hier eens te meer alles over het hoofd werd gezien. Zowel op gebied van instellingen, sanitaire en sociale werkvoorwaarden, is alles primitief. De omheining en de gebouwen beantwoorden niet aan wat van anderen in alle strengheid geëist wordt. De omgeving is een wildernis. Oude barakken en koten ontsieren de ingang van de stad. En hiertegen doet de Stad niets, tenzij eens 'n briefje schrijven om het antwoord dat men ontvangt te klasseren. Doet men dat voor andere industriële instellingen ook zo? Wij wachten thans op wat het schepencollege zal beslissen maar wijzen er nu al op dat we jaren geleden het huidige maneuver om een verloren zaak te redden, hebben voorzien.

In de volgende weken komen wij op nog verschillende aspecten van hetgeen aan het gebeuren is terug. Met dit te doen, beogen wij alleen de waarheid en Oostende te dienen. Wat met de Brugse scheepsbouwerven gebeurd is, is een schandaal. Men heeft langzaam de aangelegenheid in de doofpot gestoken omdat er aangebrande zaakjes aan het licht zouden komen. Het fijne zullen we er nooit van te weten komen.

Hier beoogt men misschien ook te redden wat niet te redden schijnt. Of wil men die last op de Oostendse lastenbetalers schuiven? Wij volgen de zaak van nabij.

Ondertussen zal de koophandelsrechtbank op het ogenblik dat deze regels verschijnen, vonnis geveld hebben over de schulden van V.O.S. aan de Dienst voor Rijksmaatschappelijke Zekerheid, bij wie V.O.S. tot einde vorig jaar voor meer dan anderhalf miljoen in het krijt stond, zonder te spreken van de zovele ander leveranciers en eigenaars van schepen die gelden te goed hebben of processen hebben ingespannen voor allerlei redenen, waarvoor het onze taak niet is ze voorbarig te beoordelen.

Wat ondertussen zeker is, is het feit dat de rechtbank toelating verleende aan de O.118 van Alex Jungbluth om op een andere werf voltooid te worden, aldus de grote schade beperkend welke die redet en zoveel anderen van binnenvaartuigen reeds geleden hebben.

Wij komen hier later op terug.

PUBLICITEIT IN

HET VISSERIJBLAD

DOET UW

ZAKENCIJFER STIJGEN



Op de dinsdagmarkt werd door de O.141 « Don Bosco » van de rederij « De Vuurtoren » een pelgrimshaai aangevoerd, die zowat 500 kg woog en een lengte had van nagenoeg 14 voet. De opbrengst van dit lieve diertje bedroeg evenwel slechts 20, F.

ZIJ HADDEN PECH...

OPSLEPINGEN

Op 5 mijl Noord-West van Zeebrugge had de Z.401, schipper Bernard Willemkens, met motordefekt af te rekenen. De schipper vroeg radiotelefonisch om sleephulp aan de Z.520, schipper Willy Rotsaert, die in de nabijheid viste en het vaartuig naar de thuishaven opsleepte.

X X X

Bij het wegplaatsen van de kore, sloeg deze in de schroef van de Z.438. Herhaalde pogingen om vrij te maken mislukten en schipper Arthur Dobbels, die de garnaalvangst beoefende nabij « Schoneveld », zag zich genoodzaakt om de sleephulp in te roepen van de Z.450 van schipper René Vantorre, die het vaartuig veilig de thuishaven binnensleepte.

De Z.404, schipper Leon Meyers, had op 8 mijl Noord-West van Zeebrugge eveneens motordefekt en riep de sleephulp in van de Z.54, schipper Oscar Creyf, die het vaartuig de thuishaven binnensloopte en het op de kuisbank plaatste.

SCHADE OPGELOPEN IN DE VISSERSHAVEN

Bij het verhalen, langs de aanlegkade van de vismijn is de Z.479 van schipper Fernand Gevaert, met zijn vaartuig terechtgekomen tegen de bakboordboeg van de Z.535, waardoor van het laatste vaartuig 4 stutten en de stuurboordreling gespleten werd over een lengte van ongeveer 1 meter.

LEK GESLAGEN

Bij het beoefenen van de visvangst op ongeveer 10 mijl ten Noorden van het lichtschip « Hais-

borough » meldde motorist André Wille van de Z.460 dat een lek in de motorkamer geslagen was en dat water binnendrong. Schipper Gerard Pappé staakte onmiddellijk de vangst en verzocht de Z.544 die in de nabijheid viste, radiotelefonisch om bijstand. De Z.544 vergezelde het in nood verkerende vaartuig naar Lowestoft (Engeland), de richtst nabijgelegen haven alwaar het lek gestopt werd.

DRIFTMARKER OPGEPIKT

Nabij het lichtschip « Haisborough » werd driftmarker EC 1260 door de Z.460, schipper Gerard Pappé, opgepikt.

VISSEKS GEWOND

Bij het splitsen van staaldraad aan boord van zijn vaartuig, de Z.550, « Zeemansmoed », kreeg matroos Roger Casier uit Zeebrugge een prik in de rechter middenvinger en liep vijf dagen werkonbekwaamheid op.

X X X

Bij het inhalen van de garnaalboel kwamen de bollen tegen 'et lichaam terecht van matroos Remi De Greve uit Zeebrugge. Dit bemanningslid van de Z.505 « Freddy » liep vijftien dagen werkonbekwaamheid op.

SCHROEFSCHADE

De Z.450 van de rederij Petitjean had af te rekenen met schroefschade. Toen het vaartuig tijdens het meren niet kon achteruit slaan, kwam het op de kaaimuur te Zeebrugge terecht waardoor lichte lekkage werd opgelopen. — B