

IS DE SCHEEPSLIJFT VAN DE SCHEEPSWERF V.O.S. UITBAATBAAR ?

In bevoegde scheepsbouwmiddelen werd over de uitbaatbaarheid van deze scheepslijft reeds veel gepalaberd. Nu deze scheepswerf failliet is en talrijke miljoenen schuld achterlaat, stelt zich de vraag of de slip van deze werf, welke door S.E.G.E. op de werf gebouwd werd, maar juridisch het eigendom van V.O.S. moet zijn, WINSTGEVEND kan uitgebaat worden. Hij heeft immers 30 miljoen frank gekost. Die lijft werd gebouwd zonder dat men aan de stad hiervoor toelating heeft gevraagd.

De grond waarop deze voor het grootste gedeelte gebouwd werd, behoort immers aan het Ministerie van Openbare Werken en de domeinen.

Zeer waarschijnlijk werd verzwegen dat voor het gedeelte van de lijft welke in het water van het dok gebouwd werd, nooit huurgeld diende betaald en dat V.O.S. alleen pachtgeld moet betalen op het gedeelte dat bij normaal peil van het water in het dok droge grond is. Elkeen weet dat ook hier op order van de Minister van Financiën de pacht goedkoper is dan voor de andere scheepsbouwerven, zodat aan favoritisme werd gedaan voor steeds dezelfde redenen.

Wat het ergste is, is het feit dat andere firma's als ze bouwen op grond van de domeinen, daarvoor aan stedebevoegd een plan moeten voorleggen ter goedkeuring. VOOR HET BOUWEN VAN EEN LIJFT DOOR S.E.G.E., is geen toelating gevraagd, vermits zij zelfs geen huurder was van de grond waarop zij de lijft gebouwd heeft. Integendeel, waar stedebevoegd zo streng is ten opzichte van bouwers van werkhuisen, is het voldoende deze van V.O.S. te gaan bekijken om te zien welke triestige installaties hier gebouwd werden, EN DAT IS geschied met de toelating van het Oostendse schepencollege. Weliswaar werd nu en dan daarop gewezen, maar zonder gevolg. Anderen zouden hiervoor een proces-verbaal oplopen. Hier verroerde het stadsbestuur niet en ook niet de inspectie welke de sanitaire en sociale inrichting hoefde te bezoeken en te controleren. En zij die opmerkingen maakten, werden gemuillband.

Men heeft in de pers bij de inwijding van die lijft geschreven, dat het de grootste is ter wereld.

Wie iets van scheepswerven en liften kent en gezien heeft, heeft zulks schouderophalend gelezen en moeten vaststellen dat zekere pers dikwijls klakkeloos schrijft, wat men hen opdist. Ware dit een HYDRAULISCHE lijft geweest, dan kon men spreken van een zeer moderne en uitstekende lijft. Een elektrische lijft heeft zijn nadelen en gebreken en behoort niet meer tot wat men als ultra modern kan beschouwen. Wanneer een elektrische lijft opgaat om houten schepen op te vangen, loopt men het gevaar dat niet gans het gewicht van het schip ineens door de steunblokken gedragen wordt, maar onevenwichtig, zodat de druk op bepaalde gedeelten van het schip veel zwaarder is.

Dit heeft reeds voor gevolg gehad, dat deze lijftplaten, tengevolge van de grote snelheid waarmede ze op dat gedeelte van het schip drukken, door de romp duwen, wat ten andere op de werf V.O.S. een paar maal gebeurd is.

Met een hydraulische lijft zou dit niet het geval zijn geweest.

Aan deze elektrische scheepslijft zijn nog andere nadelen verbonden :

Deze lijft heeft ten andere voor de Oostendse vissershaven niet de gewenste geschiktheid.

De nodige diepte onder de lijftpoort is groter dan de diepte van het dok zelf.

Het gevolg hiervan is, dat de put onder de lijft regelmatig aangeslibt wordt met slijk en naarmate de slip gebruikt wordt, moet meer gebaggerd worden, dus brengt dit kosten met zich mee voor de stad die de haven uitbaat of de uitbater, al naar gelang het bestaande akkoord met de stad dienaangaande. En hier werd dit niet voorzien.

Gebeurt het baggeren niet, dan kan het voorvallen, dat bij lage waterstand, ofwel de schepen niet op de lijft kunnen, ofwel er niet af geraken.

Enkele schepen van de Zeemacht in de aanvang er op getrokken, liepen min of meer grote avarijen op, ook Belgische vissersvaartuigen.

Met deze factoren werd bij de bouw weinig of geen rekening gehouden. Hieraan kan alleen verholpen door meer te baggeren. Maar op een groter diepte baggeren is ook gevaarlijk voor de ondermijning van de kaaimuren.

DE KOSTEN VAN UITBATING

Toen men deze kostelijke installaties daar aangebracht heeft, dacht men dat Zeemacht, koopvaardij en visserij op grote schaal er van gebruik zouden maken. De broeder van Maldeghem was immers bij de Zeemacht en alles liep toen gesmeerd. Het ontwerp van 'n 3e lijft door de stad Oostende te bouwen, zou burgemeester Piers wel in de kartons doen verdwijnen zodat de beloften van zoveel ministers slechts woorden zijn gebleven, wat men er van officiële zijde ook over schrijve of zegge of belove. De opeenvolgende ministers schijnen het hier roerend eens, niettegenstaande alle kiesbeloften.

Deze 30 miljoen frank moeten anderzijds reeds 2 miljoen frank opbrengen aan interest Voeg daarbij de amortisatie van dit spel, wat één miljoen frank per jaar betekent.

Daarbij dienen gevoegd onderhouds- en elektriciteitskosten en het personeel, wat ook minstens één miljoen frank per jaar betekent, zodat de onkosten bij de uitbating van die lijft minstens vier miljoen frank per jaar bedragen, zo deze voor 30 miljoen frank moet overgenomen worden.

Aannemend dat men die slip voor een paar miljoen frank aan de curatoren zou kopen, dan nog staat men voor de amortisatie van het kapitaal, de onderhouds-, de elektriciteitskosten en de lonen van het personeel.

Aan de huidige tarieven van de slip kan zo'n uitbating dus niet renderend zijn. En daarop was nog een ristourne van 10 % als lokmiddel.

Aannemend dat gedurende een gans jaar twee schepen per dag er op geplaatst worden, wat veel is, en dat deze twee duizend frank rechten per dag opbrengen, zo zouden 600 schepen, 1 miljoen 200 duizend frank per jaar bruto inkomen vertegenwoordigen.

Elkeen kent onze vissershaven. De Oostendse slipways kregen in 1963 op de slip 571 schepen te dragen. Voor de eerste zes maanden van 1964 kwamen 229 schepen op de stadslip, tegen 269 voor dezelfde periode van 1963. In de eerste 6 maanden van 1964, kwamen 57 vaartuigen op de lijft van V.O.S., nieuwbouw niet inbegrepen, waarvan 51 afgenomen werden van de stedelijke slips, wat dus voor de stad voor die periode een minimum verlies van honderd duizend frank betekent. Deze lijft kan dus maar normaal werken met schepen te ontnemen aan de slipways van de stad. Dergelijke oplossing is dus niet voldoende om bij de uitbating er van, een nieuw failliet van deze zaak te vermijden.

Van dit alles was en moest het schepencollege op de hoogte zijn, maar alles werd oogluikend toegelaten en alle opmerkingen aan het schepencollege gemaakt, was aan dovemansdeur kloppen. Weliswaar gingen aangetekende brieven naar V.O.S., maar deze beantwoordde ze eenvoudig niet en het ganse schepencollege, niet alleen de burgemeester, is de schuld dat hier honderdduizenden frank verloren gingen voor de stad, ten voordele van vriend V.O.S. Achteraf zal men de visserij willen wijs maken, dat de vissershaven geld verliest, wanneer ook hier, zoals in een ander domein, bewezen kan worden, dat de schuld daarvan alleen bij het schepencollege zelf ligt. Het moest niet volstaan hebben voor een schepencollege, te luisteren naar een vertegenwoordiger van V.O.S., die met een grote tas vóór het schepencollege verscheen waarin 36 bestellingen (?) uit Rusland, 24 uit Denemarken en 12 uit Frankrijk AANGEKONDIGD werden.

Had men de inhoud van die tas op tafel gelegd, dan zou een nuchter mens er anders over geoordeeld hebben en moeten vaststellen hebben, dat het hier alleen bluf was en men uitsluitend te doen had met waardeloze papieren. Het eerste doel was in werkelijkheid de andere scheepswerven op te doeken met om het even welke middelen en in het bijzonder met de medeplichtigheid van zekere Overheden, waarvan niemand beter dan wij de

rol kennen welke sommigen te Brussel gespeeld hebben. Daarna zou men de reders voor voldongen feiten hebben gesteld!

Alleen dat is nog te onthouden van dit vuil zaakje, waarvan de vele schuldeisers en de bouwers de grote financiële slachtoffers zijn en niet de beheerders van de V.O.S., die wel hun schaapjes op het droge zullen hebben, tenzij een goede bevoegde expert-boekhouder andere zaakjes ontdekt.

Ziende dat dit alles in de scheepsbouwmiddelen niet pakte, heeft, één jaar geleden, de verantwoordelijke leider van V.O.S. reeds aan de werf Beliard-Murdoch te Antwerpen gemeld dat deze lift in de huidige voorwaarden niet kon uitgebaat worden en gevraagd die over te nemen. Ook Beliard wist dus zulks sedert één jaar, en niet minder diegenen welke de zaak van in den beginne zagen evolueren.

KAN DIE LIFT EN WERF NOG RENDEREND UITGEBAAAT WORDEN ?

Het volstaat niet S.E.G.E. thans een lift verder te laten uitbaten, welke in zijn huidige vorm onuitbaar is. Ten andere, die lift behoort S.E.G.E. in werkelijkheid niet toe.

Een rechterlijk onderzoek moet uitmaken in hoeverre de zaken V.O.S.

en S.E.G.E. gemeen zijn. Personeel werkte nu eens bij V.O.S. en dan eens bij S.E.G.E. Werken van V.O.S. werden uitgevoerd door S.E.G.E., enz.

Die lift alleen is niet uitbaar.

De stad Oostende kan met die oppervlakte grond welke er aan verbonden is en waarvan de kabels tot achter de werfkaai lopen, niets aanvangen. Een intensieve scheepsbouw kan dat wel.

Het herstellen en kuisen van oorlogsschepen, koopvaardij en vissersvaartuigen moeten naast die nieuwbouw, voor een grote werf als een aanvulling van dat alles aanzien worden.

Het volstaat niet grootse plannen en luchtkastelen te bouwen. Alleen een gezonde beredenering en een nauwkeurige financiële berekening kan dergelijke installaties nuttig maken. Een grote scheepswerf kan hier nieuw leven brengen, maar dan voor zover er bestendig en veel gebouwd kan worden.

Dit zou na een grondig rechterlijk onderzoek van de toestand V.O.S. en S.E.G.E., voor Oostende, misschien de enige uitweg zijn in een zaak waarin de verantwoordelijke staatsambtenaars en hun Ministers de grootste schuldigen mogen genoemd worden en waaraan van in den beginne een zwaar reukje verbonden was.

De komende maanden zullen het uitwijzen. Aan de verantwoordelijke curatoren te geven aan Caesar wat Caesar toekomt en er voor te zorgen dat de talrijke slachtoffers eens te meer niet bedrogen worden door het gekonkel V.O.S. — S.E.G.E., waarin volledige klaarheid wordt verlangd.

P. VANDENBERGHE.

Nog het faillissement van de Scheepswerf V.O.S.

WAT DE PERS HIEROVER SCHRIJFT

« La Dernière Heure » schreef vorige week vrijdag dat de S.E.G.E., elektriciteitsmaatschappij nauw verbonden aan de werf V.O.S. (het zijn dezelfde uitbaters), van de Staat voor de bouw van de lift, 12 miljoen frank zou bekomen hebben en dat men in de volgende Oostendse gemeenteraad van oogst, die kwestie wel zou opwerpen, daar deze zaak gesteund is geweest door de huidige katholieke-socialistische coalitie van de gemeenteraad, waardoor die terreinen aan 35 F per m² zouden verhuurd zijn aan V.O.S. enz. De waarheid is als volgt:

door tussenkomst van het Ministerie van Middenstand werd door een door de Staat gesteunde krediet verlenende maatschappij, 12 miljoen frank geleend aan een interest, waarin de Staat voor minstens 3 t.h. tussenkwam, dus aan zeer gunstige voorwaarden.

Het is een publiek geheim dat de minister van Economische Zaken een ongunstig advies had gegeven omtrent die eventuele tussenkomst en dat daarna om dit toch te kunnen geven, op de ene of andere wijze het dossier van die zaak in het ministerie van Middenstand terecht kwam, waar V.O.S., vriendjes telde, waaronder de attaché van Minister Declercq, namelijk Dries Van Damme, die nog op de C.V.P.-lijst te Oostende heeft gestaan en zijn publiciteit in de laatste verkiezingen per vliegtuig deed. Men vraagt zich nog steeds af hoe het komt dat hier een gunstig advies gegeven werd. Het ware ten andere interessant te weten hoe het verslag luidde en dit dossier met al zijn onwaarheden en tussenkomsten openbaar te zien maken. Men vergete niet dat, als we dat vragen, het namens de vele slachtoffers is

welke hun leveringen niet betaald krijgen.

Het voorwendsel welke men naar het schijnt aanwendde om deze afgewezen zaak langs het ministerie van Middenstand te hernieuwen was, dat men toen hier te doen had met een bedrijf waar op dat ogenblik minder dan 50 personen te werk gesteld waren. (Men had ze immers voor verschillende sluwe redenen verdeeld over S.E.G.E. en de scheepswerf V.O.S.).

Zo komt het dat wat de ene minister weigerde, de andere steunde na een zeer gunstig advies van zijn voorlichters(?)

Wat de huur van die Staatsgronden betreft, zijn deze toegewezen aan de werf V.O.S. aan het schappelijk prijzetje van drie frank per vierkante meter en **niet 35 frank**, waar de andere werven op dat ogenblik minstens tien frank en nu meer moeten betalen ingevolge een vroeger aangegaan kontrakt. Van favoritisme gesproken!

Wij hebben er aan gehouden dit punt recht te zetten opdat geen vergissingen zouden bestaan omtrent het geknoei waaraan men zich eens te meer schuldig heeft gemaakt.

In « De Kustbode » van vrijdag 24 juli lezen we dienaangaande van de hand van zijn uitgever en gemeenteraadslid H. Degrave, het volgende:

Voor veertien dagen maakten wij melding van het faillissement van de Verenigde Oostendse Scheepswerven en van het aanbod een elektrische lift van die maatschappij tegen 30 miljoen F aan de stad Oostende over te laten.

Vorige week besprak onze konfrater « Het Nieuwsblad van de Kust » uitvoerig het geval van de V.O.S. alsook van de zustermaatschappij S.E.G.E. Het luidt dat de lift eigendom zou zijn van S.E.G.E. die zou gebouwd hebben op domeingronden gehuurd door V.O.S.

Wij laten de beschouwingen van onze konfrater over beide maatschappijen voor zijn rekening. We wensen echter veeleer de lichtzinnigheid aan de kaak te stellen waarmee openbare besturen ter zake zijn opgetreden en geknoei mogelijk hebben gemaakt.

Het is wel van belang te herinneren aan de ontwikkeling van het geval der V.O.S. omdat er duidelijk uit blijkt hoe de openbare besturen van Stad en Staat de nieuwe onderneming hebben gesteund tegen de bestaande scheepswerven.

Toeval of niet, maar het is van in de eerste maanden van het burgermeesterschap van dhr Piers, in 1959, dat bij de scheepsbouwers aan de Nieuwe Werfkaai voetstapen werden gedaan om hen te bewegen een naamloze vennootschap op te richten op volgende basis: de scheepsbouwer zou zijn pacht, terreinen en inrichtingen aan de op te richten maatschappij overlaten en zou een te bepalen en overeen te komen tegenwaarde ontvangen in aandelen van de maatschappij. Slechts één scheepsbouwer ging op deze voorstellen in, hetgeen voor de V.O.S. voldoende was om van wal te steken.

Men moet nu weten dat de scheepsbouwers verplicht werden van het 3e handelsdok naar de Nieuwe Werfkaai te verhuizen en de verdeling van de beschikbare terreinen er van hogerhand geschiedde. De vraag werd gesteld of de overdracht van de werf Loy aan

de V.O.S. geen speculatie met staatsgronden was, waarop de vijf scheepsbouwers van dhr Ontvanger der Domeinen te horen kregen dat zij dhr Loy wellicht niet genoeg geboden hadden voor de overname van zijn scheepswerf, alswanneer hij hen nooit liet blijken het inzicht te hebben zijn scheepswerf over te laten.

Toen de V.O.S. er een voet in de grond had gingen de vijf scheepsbouwers op inlichtingen uit, vertrouwd door de geruchten over de plannen van hun nieuwe gebuur.

Maar in de betrokken openbare dienst kregen zij te horen dat « de ingediende plannen persoonlijk zijn, en niet ter inzage van derden ». Ten stadhuize was men van plan geweest van de Nieuwe Werf kaai twee straatjes zonder einde te maken om de V.O.S. gemakkelijker toegang te geven tot haar achteruitgelegen gronden, groot 32.000 m², verhuurd tegen 3 F de m², waar de andere scheepsbouwers 10 F mogen betalen. Wat de scheepsbouwers in 1947 geweigerd was, zou nu toegestaan worden aan de V.O.S. Inderdaad bij de verplichte verplaatsing van de scheepsbouwerven in 1947 en ook vroeger werd door de scheepsbouwers gewezen op de niet-economische splitsing van de terreinen, beschikbaar voor scheepsbouw, in twee blokken. Er werd hen alsdan gewezen op de noodzakelijkheid de verbinding Vismijn-Industrie-inrichtingen Hendrik Baelskaai zo kort mogelijk te houden. Nu waren deze argumenten voor burgemeester Piers van geen tel meer.

Gelukkig werd onder druk van protesten dit plan gewijzigd.

Waar de zelfstandige scheepsbouwers ook slechts toelating hadden gekregen de kielbanen der werven niet verder dan het waterpeil Z + 1 M aan te leggen zou de V.O.S. ook al de toelating krijgen om zijn instellingen tot een gunstiger peil te bouwen.

Zo de V.O.S. de scheepsbouwers