

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 onuitgebaat 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 uitgebaat.

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 scheepsbouwwerven.

Toeval of niet, maar het is van in de eerste maanden van het burgergemeesterschap 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.

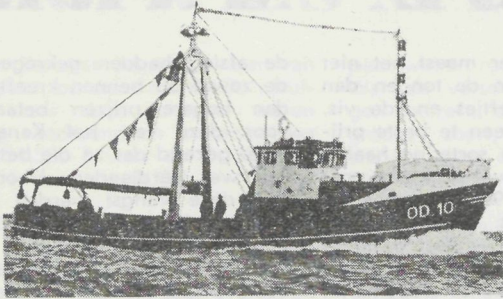
Toen de V.O.S. er een voet in de grond had gingen de vijf scheepsbouwers op inlichtingen uit, vertrouwd door de geruchten over de plannen van hun nieuwe gebuur.

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 scheepsbouwwerven 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.

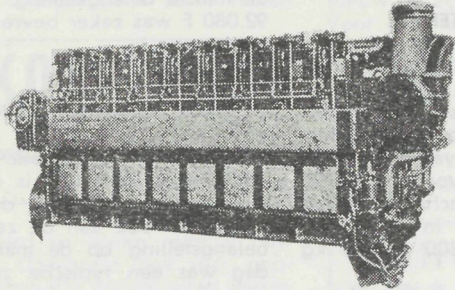
Gelukkig werd onder druk van protesten dit plan gewijzigd.

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

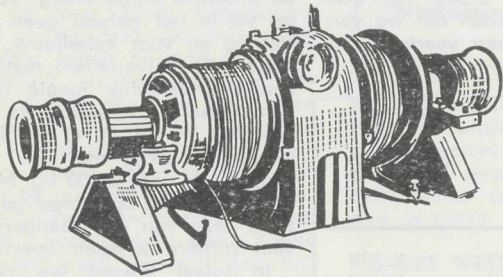


SCHEEPSWERF



MACHINEFABRIEK

Hoofdvertegenwoordiger voor België :
Industrie motoren 4 tact diesel
80 - 1800 pk, 300 - 750 omw./min.



VISLIEREN

ANKERLIEREN ENZ.

BRESKENS

Tel. 01172-765

Privé 569 en 477

Fa. Gebr. van de Sande

HOLLAND

(5072V)

niet kon overreden tot de vennootschap toe te treden, dan zou men van Staatswege op een andere wijze weer een handje toesteken.

Op 12 juni stuurde V.O.S. een uitvoerige nota aan de lokale pers waarin o.m. een opsomming werd gemaakt van artikelen van het huurkontraat waartegen de scheepsbouwers zouden gezondigd hebben. Het houdt tevens de bedreiging in dat van hogerhand zal ingegrepen worden. Drie maanden later kreeg men er het bewijs van.

In september 1961 werd de pacht verbroken, waarbij bepalingen werden ingeroepen die niet voorkomen in het huurkontraat afgesloten in november 1947.

De zaken zijn nu echter zo gekeerd dat de « V.O.S. » die de andere scheepswerven het leven zuur maakte, zelf in de put zit. Indien de « V.O.S. » achter de schermen minder gunsten had genoten, zou zij zeker minder driest zijn opgetreden en zouden velen, w.o. de Staat, geen geldelijke verliezen kennen.

Wanneer zal uitgemaakt zijn wiens eigendom de lift eigenlijk is, zal wellicht ook meer gekend

zijn over het feit of de werking ervan in deze hoek van de haven wel renderend is. Het volstaat niet alleen naar de eventuele aankoopsprijs te zien, die voordelig kan schijnen. Wat daarbij dient gekend zijn de werkings- en onderhoudskosten terwijl tevens dient uitgemaakt of een grill van de Domeinen het verwijderen van de inrichting niet voor gevolg kan hebben, daar waar deze er nu blijkbaar slechts gedoogd wordt.

Nota der Redactie

Wij zijn het ten volle eens met onze konfrater en willen er hem op wijzen dat we bewust zijn van wat we schreven in de beschouwingen er door ons aan gewijd.

Moest in deze zaak geweten zijn wat achter de schermen is gebeurd, dan zou men van een tweede groot schandaal kunnen spreken, welke een zonderling licht op bepaalde zaken zou werpen. Dat de Hogere Overheid en enkele verantwoordelijken in alle talen zwijgen, is begrijpelijk.

Voor de rest verwijzen we naar wat we heden in ons hoofdartikel hierover schreven.

Vergadering Kommissie T.W.O.Z.

De eerstkomende vergadering van de Kommissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Zeevisserij, is gepland voor 11 september a.s. te 14.30 uur in de vergaderzaal van het Stadhuis te Oostende.

Volgende punten staan op de dagorde :

— Onderzoek over het verstelbaar schroef.

— Bespreking van het vertaald verslag over de invloed van de pufvisserij op de garnalenvangst.

— Bespreking van het eerste verslag van de werkgroep « Behandeling Vis » over de verpakking van vis.

— Voorstelling van het tweede verslag over de verpakking van vis

— Laatste bespreking over de werkzaamheden van de werkgroepen « Behandeling Vis », « Oester-teelt » en « Visverwerkende Bedrijven », naar aanleiding van uiteenzettingen gehouden op 8 juni jl.

— B

SCHEEPSBOUW OP LAAGSTE PEIL SINDS 1949

Volgens Lloyd's Register of Shipping waren er eind juni over de gehele wereld 1454 schepen in aanbouw met een totale tonnage van 9.673.963 bruto ton, een toename van 187.423 ton in vergelijking met het voorafgaande kwartaal. Hierbij waren 229 olietankschepen met een totaal tonnage van 4.966.810 bruto ton, 21.972 ton minder dan in het voorafgaande kwartaal. Het aandeel van olietankschepen in het totale tonnage van de in aanbouw zijnde schepen beliep 51,3 %.

De bedrijvigheid in de Nederlandse scheepsbouw is gedaald tot het laagste peil voor de tijd na maart 1949. De tonnage van de in aanbouw zijnde schepen bedroeg eind juni 229.743 tegen 48.363 ton einde maart 1964.

Japan neemt wederom de eerste plaats in. De tonnage van de eind juni in Japan in aanbouw zijnde schepen bedroeg 2.353.232 (plus 151.905) ton en is daarmee in een tijd van achttien maanden verdubbeld.