

SÉNAT DE BELGIQUE

RÉUNION DU 27 FÉVRIER 1929

Rapport de la Commission des Affaires Étrangères, chargée de l'examen :

1° du Budget du Ministère des Affaires Étrangères pour l'exercice 1929;

(Voir les n°s 4-V, 39 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 19, 20 et 21 décembre 1928.)

2° du Projet de Loi approuvant le Pacte général de renonciation à la guerre, signé à Paris, le 27 août 1928.

(Voir le n° 61, du Sénat.)

Présents : MM. MAGNETTE, président; BARNICH, DE BROUCKERE, le baron DE KERCHOVE D'EXAERDE, DENS, DIGNEFFE, le duc D'URSEL, FRAITURE, FRANÇOIS, LAFONTAINE, LEYNIERS, POLET, VERMEYLEN, le vicomte ARIEN VILAIN XIII, VOLCKAERT et SEGERS, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Bien des questions retiennent en ce moment l'attention de la Belgique au point de vue de nos intérêts extérieurs.

Ce sont les travaux de la Société des Nations.

C'est la question de l'évacuation de la Rhénanie, évoquée à nouveau, à la suite des conversations de Lugano.

Ce sont, au sujet du problème des réparations, l'examen du plan Dawes et les suggestions que feront demain les experts.

C'est le remboursement des marks par l'Allemagne.

C'est la ratification du Pacte Kellogg.

C'est la politique commerciale de la Belgique et ses rapports avec l'action du Comité économique de Genève.

Ce sont les rapports de la Belgique avec la Russie.

Ce sont ses relations avec le Luxembourg.

Ce sont ses négociations avec les Pays-Bas.

Chacun de ces problèmes mériterait un examen détaillé.

Le Gouvernement et le Parlement ayant manifesté le désir, en raison de la durée relativement courte de la session, de voir discuter au plus tôt les budgets, il n'est guère possible de faire de chacune de ces questions une étude complète.

Nous voulons cependant essayer d'en dégager, au point de vue de nos intérêts nationaux, les éléments essentiels, tout en insistant plus longuement sur le dernier des problèmes envisagés, — celui de nos relations avec la Hollande, — qui présente une importance toute spéciale pour le pays.

I

LES TRAVAUX DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS.

La Société des Nations poursuit son œuvre avec confiance.

Le Parlement a pris connaissance avec intérêt du rapport que le Ministre des Affaires Étrangères a fait tenir à ses membres au sujet de la neuvième session

ordinaire de l'Assemblée de la Société, tenue en septembre dernier, et où cinquante États furent représentés.

Il ne peut, d'autre part, qu'approuver les termes dans lesquels l'honorable M. Hymans a défini et jugé, à Genève, au cours de la première assemblée plénière, l'œuvre et le rôle de la Société des Nations.

La Commission pense que le Ministre a exprimé l'opinion unanime de notre pays en disant que la Belgique « qui ne peut vivre, déployer ses facultés et réaliser ses destinées que dans la paix » écoute avec satisfaction les échos des mots de rapprochement, d'union, de paix qui retentissent sans cesse à Genève, « parfois dans un accord impressionnant ».

Elle est heureuse de voir que la grande institution mondiale reste fidèle à son but « qui est, d'après les termes mêmes du pacte, d'organiser la coopération des peuples en vue d'assurer l'ordre international et la paix ».

Le Belge, réaliste et pratique, n'attend pas de la Société des Nations d'impossibles miracles. Il sait qu'elle constitue avant tout une grande force morale, qui manque de sanctions matérielles et de police, et qu'on ne peut donc pas lui demander sur l'heure la solution de tous les différends qui pourraient surgir dans le monde. Il sait qu'elle ne possède pas la baguette magique capable de transformer en un jour la violence, la crainte ou l'envie en vertus de bonté, de confiance et d'affection. Mais le Belge sait aussi que la Société des Nations continue, avec une autorité chaque jour grandissante, à « rapprocher les peuples, en les appelant à se mieux connaître, à s'entr'aider, à comprendre et à organiser la solidarité de leurs intérêts politiques, économiques, intellectuels, et sociaux », qu'elle a réalisé déjà des tâches utiles, dans l'ordre matériel, par la restauration financière des États et dans l'ordre moral, non moins important, par ses œuvres sociales d'hygiène, de coopéra-

tion et de relèvement intellectuel (1), et il se dit que le double bienfait qui s'est réalisé en ces derniers temps dans la sphère des relations internationales, — et dont aucun peuple plus que le peuple belge ne doit apprécier la portée — le Traité de Locarno d'une part, qui fortifie notre sécurité à l'extérieur, la Conférence économique, d'autre part, qui grandit nos possibilités de bien-être à l'intérieur, n'auraient sans doute pu être obtenus, sans l'esprit de Genève et les travaux qui, au sein de la Société des Nations, avaient précédé et préparé ces événements heureux.

La Société des Nations a, au cours de sa neuvième session ordinaire, porté son activité sur de nombreuses questions pleines d'intérêt.

Mais elle a surtout mis en lumière le problème de la réduction des armements et les résultats de la Conférence économique.

L'un et l'autre de ces deux objets méritent de retenir l'attention de notre pays.

Nous parlerons plus loin de l'œuvre de la Conférence économique, car elle est liée à une autre question qui doit être rappelée, celle de notre politique commerciale; mais nous voudrions insister un instant sur le problème de la limitation des armements, ou plus exactement, ainsi que l'a dit M. Hymans, « de la réduction des armements au minimum compatible avec les nécessités de la défense nationale ».

La Société des Nations a parfaitement compris qu'il eut été peu raisonnable et peu pratique de chercher à résoudre la question de la réduction des armements, sans poser au préalable la question de l'arbitrage et de la sécurité. C'eut été atteler la charrue devant les bœufs.

M. de Brouckere, qui joua un rôle de

(1) La Commission a pris connaissance, entre autres, avec le plus grand intérêt, de la convention intervenue le 12 juillet 1927 au sujet des mesures à prendre au profit des populations frappées de calamités et des statuts établissant une Union internationale de secours, que le Parlement est appelé à approuver. Elle a vivement apprécié le concours apporté aux travaux accomplis à cet égard à Genève par M. le Sénateur François, qui y représenta notre pays.

premier plan au sein de la Commission préparatoire de la Conférence du désarmement, et qui par un sentiment de délicatesse qui l'honore, se crut obligé, en dépit des regrets que ne pouvait pas manquer de provoquer sa retraite, de remettre sa démission au Gouvernement constitué au lendemain de la dernière crise politique, a déclaré à Genève : « Je n'ai pas besoin de dire, Messieurs, que comme vous tous, j'envisage le problème du désarmement en fonction du problème de la sécurité ». C'est le bon sens même.

Aussi, sait-on qu'au cours de la session de 1927, l'Assemblée de la Société des Nations pria la Commission préparatoire du désarmement de constituer un Comité d'arbitrage et de sécurité, dans le but de lui faire étudier *les mesures préliminaires de sécurité nécessaires aux Etats pour réduire leurs armements*.

Ce Comité tint trois sessions. — Il n'arriva pas, et c'eût été d'ailleurs impossible, à résoudre pour les 54 Etats, membres de la Société des Nations, le problème *préalable* et infiniment compliqué de la sécurité; mais il élaborait un ensemble de modèles de conventions d'arbitrage et de conciliation, de traités de non-agression et d'assistance mutuelle, en les proposant aux choix des Etats.

La troisième Commission de la dernière session, que présida avec tant de distinction le Comte Carton de Wiart, et qui avait à s'occuper de l'étude de la réduction des armements, s'empara de ces projets pour les mettre au point.

Un de nos délégués, le Baron Rolin-Jaequemyns, apporta une collaboration précieuse aux travaux de cette commission. Il rédigea le modèle de traité tendant à renforcer les moyens de prévenir la guerre, et aux termes duquel les parties contractantes s'engagent d'avance à se soumettre aux recommandations du Conseil de la Société des Nations en vue de prévenir un conflit armé, et d'accepter qu'il soit

veillé à l'exécution et à l'observation de ces recommandations.

C'est un premier pas. Si ces mesures pouvaient être adoptées par les Etats, il est certain qu'elles créeraient, selon l'expression de M. Hymans, « des éléments appréciables de sécurité ».

Quant au problème même de la sécurité, préalable à celui de la réduction des armements, c'est surtout en assemblée plénière qu'il fut abordé.

Nous croyons pouvoir dire qu'un même sentiment inspirait les délégués des divers pays. C'est le désir de voir mettre un terme à toute course aux armements, et d'entrer au plus tôt dans la phase pratique de la réduction progressive des armements.

Mais tous ne pouvaient pas avoir la même conception sur la façon dont il est possible de franchir les étapes pour arriver au plus tôt à la solution qu'on désire, la réduction généralisée des armements.

Il est en effet évident qu'une nation, surtout si elle est exposée, ne pourra raisonnablement être amenée à réduire ses armements, que si elle a le sentiment de sa sécurité.

Il est certain aussi que le problème qui consiste à déterminer pour chaque pays le coefficient de sécurité indispensable et à « évaluer les conditions politiques et économiques de chaque pays », « à mesurer les dangers de sa position géographique, à fixer son budget, ses effectifs, à organiser un contrôle général » n'est pas facile à résoudre et qu'il ne se tranche pas uniquement par des résolutions, mais par des études préalables et par des méthodes d'application pratique.

Lord Cushendum, premier délégué de l'Empire Britannique a très bien mis en lumière qu'on se heurte à cet égard à trois ordres de difficultés :

1. C'est d'abord la fixation exacte du dénominateur commun des armements indispensables pour assurer la sécurité de chaque Etat.

2. C'est ensuite, la mesure différente des réductions opérées par divers Etats dans le but d'arriver à ce que chacun d'eux considère comme le minimum indispensable à sa sécurité.

3. C'est enfin l'accord à établir au préalable entre un grand nombre d'Etats sur des questions de principe qui sont à la base de l'œuvre pratique du désarmement.

Ces constatations, marquées au coin du bon sens, sont l'évidence même.

Aussi ne fut-on pas peu surpris, tant en Belgique qu'à Genève, en constatant que le discours si plein d'esprit de conciliation et de mesure, et d'une si grande élévation de pensée, qui fut prononcé dès la première assemblée plénière par le Ministre des Affaires Étrangères de notre pays, fut accueilli avec humeur par le Chancelier de l'Empire allemand, qui parut croire, bien à tort, que le représentant de la Belgique ne considérerait le problème de la réduction des armements que comme une question de second plan, qu'on peut ajourner sans inconvénient, alors qu'en toute occasion, et à Genève même dans son discours, M. Hymans, tout en indiquant les difficultés qui entourent le problème, et qu'il convient pour aboutir de regarder en face, n'a jamais manqué de proclamer qu'aucun pays n'a autant que le nôtre la volonté et le besoin de la paix et qu'aucun plus que le nôtre ne désire voir désarmer le monde.

« Il faut, disait M. Hymans, poursuivre la tâche avec persévérance. » Il signalait que « la Société des Nations dresse les esprits contre la guerre, travaille à les pénétrer de la nécessité pratique et du devoir de la paix ». Il se félicitait de constater « des symptômes de stabilisation, un rayonnement plus vif de l'esprit de paix, une volonté qui s'accroît d'éviter aux générations nouvelles les horreurs de la guerre et ses suites fatales, la ruine, la révolution, l'épuisement d'une civilisation millénaire ». Et il saluait, au nom de la Belgique pacifique et laborieuse « ces rai-

sons d'espérance », en promettant dans la mesure de nos moyens le concours loyal du pays à toutes les entreprises de la Société des Nations, qui ont pour but de tuer la guerre.

On ne pourrait mieux dire.

Mais le Ministre, qui représentait la Belgique à Genève, n'eût certes pas répondu au sens si réaliste de notre pays; il ne se fût pas fait l'écho de nos âmes patriotiques qui saignent encore au souvenir de nos souffrances et qui ont le droit de demeurer en éveil devant la possibilité du danger; il n'eût pas rendu l'expression des appréhensions que nous cause l'incertitude de nos frontières, surtout à l'Est, vers la trouée du Limbourg, s'il ne s'était pas dit que le problème de la réduction des armements, dont nous souhaitons tous voir accélérer la marche, est cependant vaste et compliqué, que le désarmement veut une préparation des âmes, une adaptation, et qu'il ne peut être avant tout qu'« une conquête spirituelle », et s'il n'eût pas été convaincu de cette vérité, que la Belgique, exposée comme elle l'est, champs de bataille traditionnel du monde, placée au carrefour des convoitises des peuples, toujours blessée et toujours souffrante, doit, en raison même de son besoin de paix, être à la fois la première à désirer le désarmement de tous et la dernière à pouvoir désarmer *avant les autres*.

On a dit que M. Herman Müller avait mal compris M. Hymans. — En réalité les deux discours mirent en présence deux points de vue très différents.

Pour le Chancelier du Reich, puisque l'Allemagne a désarmé, les Puissances devraient à leur tour, et presque tout de suite, réduire leurs armements. Aussi voulait-il que la Commission préparatoire se réunît sans désespérer.

Pour M. Hymans, au contraire, — et ce point de vue fut partagé par les délégués de la France et de l'Empire britannique — il y a lieu, tout en arrêtant la course aux armements et en poursuivant le but de réduire pour chaque

Etat son armement au minimum compatible avec la défense nationale, « d'évaluer au préalable les conditions politiques et économiques de chaque pays et d'organiser un contrôle général ».

Ce point de vue fut défendu, je viens de le rappeler, par M. Briand. Il n'hésita pas à faire remarquer que « si les travaux de désarmement, forcément liés à des préoccupations de sécurité, ont été retardés pendant un certain nombre d'années, c'est que *certaines pays n'accomplissaient pas, avec toute la bonne grâce désirable, certaines obligations* », et il fit observer que l'armée de l'Allemagne, composée de 100,000 hommes, est devenue une *armée de cadres*, et que le pays puissamment outillé pour l'industrie pourrait fournir rapidement de matériel de guerre une grande armée.

Plus tard, M. Paul Boncour, délégué de la France, eut à cœur de prouver qu'aux termes de l'article 8 du Pacte, qui est la charte même du désarmement, celui-ci « est subordonné à la construction *préalable* d'un édifice général de sécurité universelle ». Il montra que les premières bases de cet édifice avaient été établies par la Société des Nations, mais qu'il faut en poursuivre l'acheminement.

Le point de vue belge fut développé aussi et d'une façon à la fois précise et sévère, par Lord Cushendun. Le premier délégué britannique mit en lumière les difficultés que nous indiquions plus haut et qui entravent la réalisation immédiate de la réduction des armements.

Il eut soin de signaler en même temps qu'une des causes des difficultés qui s'opposent au désarmement, c'est le perfectionnement sans cesse croissant et difficilement contrôlable des moyens chimiques et aériens. On ne put, du côté des pays qui fabriquent les gaz et développent l'aviation, contester la portée de l'argument.

Le délégué britannique tint aussi à montrer que c'est surtout pour répondre à l'idée de l'article 8 du Pacte que

la Grande-Bretagne et la France ont cherché à concilier leurs vues au sujet du désarmement naval. Un premier progrès a été ainsi réalisé.

A une séance plénière ultérieure, un autre délégué de l'Empire britannique, M. Lacker-Lampson répondit au comte von Bernstorff, qui exprimait le désir de voir convoquer une conférence en 1929 pour conclure une première convention de désarmement, que pareille convocation ne pourrait aboutir qu'à un échec et qu'elle risquait de compromettre toute l'œuvre du désarmement, si au préalable un accord n'était pas intervenu sur les principes.

En fait, après que le comte Carton de Wiart eut résumé la situation, l'assemblée vota une résolution, — sans que l'Allemagne et la Hongrie prissent part au vote — affirmant « la nécessité d'achever dans le plus bref délai possible la première étape en matière de réduction et de limitation des armements », formant le vœu « de voir les Gouvernements entre lesquels il existe encore des divergences de vue, rechercher sans délai, dans le plus large esprit de conciliation et de solidarité internationale, les solutions communes permettant le succès des travaux de la Commission préparatoire », et suggérant la convocation de la Commission à la fin de l'année 1928, et en tous cas, au début de 1929.

Aucune date précise ne fut donc fixée pour la réunion de la Conférence elle-même, mais il demeura entendu que la Commission préparatoire et le Comité d'arbitrage et de sécurité poursuivraient leurs travaux de façon « à permettre au cours d'étapes ultérieures la limitation et la réduction progressive des armements en rapport avec le développement des conditions de sécurité ».

On peut se demander après cela où l'on en est et s'il est permis de prévoir qu'une première étape sera bientôt franchie dans la voie de la réduction des armements.

M. Benès, dans un rapport à l'Assem-

blée de septembre, a signalé que la troisième Commission avait admis que certaines conditions de sécurité étaient déjà acquises par le Pacte de la Société des Nations, et par le fait de la réduction des armements de certains pays en raison des traités de paix et des Accords de Locarno et que, par conséquent, on pourrait faire un premier pas dans la voie de la réduction et de la limitation des armements en tenant compte de ces conditions de sécurité.

Il est probable qu'on ne tardera pas à réunir une Conférence en vue du désarmement. On annonce que la Commission préparatoire recommencera ses travaux le 15 avril prochain.

Sans préjuger de ses travaux, on peut espérer qu'un effort sérieux sera tenté sinon pour fixer déjà une limitation précise des armements pour chaque Etat, tout au moins pour empêcher désormais toute course aux armements, pour améliorer encore les conditions générales de sécurité des Etats, pour tâcher de rechercher les bases sur lesquelles pourraient être fixés les minima indispensables à la sécurité de chaque Etat et pour s'efforcer d'établir des dénominateurs communs de réduction.

Ce serait se faire illusion que de croire que la tâche de pareille conférence sera facile. Il lui faudra un grand effort de bonne volonté et de confiance réciproque. On ne peut douter, à cet égard, des intentions de la Belgique.

Aucun pays n'a plus que le nôtre intérêt à la réduction des armements, car il est à la fois, de tous les peuples d'Europe, le plus pacifique et le plus exposé. Nous avons donc raison en prenant les devants lorsqu'il s'agit de pousser à la solution du problème de la sécurité et du problème presque concommittant de la limitation des armements. Mais nous commettrions une légèreté impardonnable en nous permettant, par excès de zèle, de renoncer à maintenir un armement strictement proportionné aux nécessités de la sécurité et de la défense, ou en désarmant

avant les Etats, qui n'ont pas connu comme nous la pénible leçon de l'invasion et de la guerre de destruction.

Nos dispositions, au surplus, ne peuvent qu'être essentiellement tributaires de la confiance que nous inspirent les autres pays. Notre plus ardent désir est de vivre en paix avec toutes les nations du monde, et avant tout avec celles dont le voisinage entraîne fatalement pour nous des relations plus suivies. Parmi elles, il en est une, notre grande voisine de l'Est, qui ne peut manquer de savoir que nous désirons que de plus en plus la méfiance se dissipe entre la Belgique et l'Allemagne ; mais elle doit comprendre aussi qu'il importe de ne pas réveiller nos craintes par des mémoires menaçants, tel que celui du général Groener, pour qui les garanties de sécurité du covenant, des pactes de non-agression, des Accords de Locarno et du Pacte Kellogg paraissent lettre morte, par des préentions alarmantes telles que celles que nous relevons trop souvent chez les dirigeants de l'Empire, au sujet de l'Ausschluss, ou même par des querelles trop bruyantes au sujet du problème des minorités, qui, infiniment respectable en lui-même, ne devrait pas devenir une occasion permanente de conflits et faire rebondir de l'Est à l'Ouest les effets de ces menaces sur nos pays d'occident.

II.

L'EVACUATION DE LA RHÉNANIE

En ce moment, qui est celui du X^e anniversaire de l'occupation de la Rhénanie, la question de l'évacuation des territoires occupés, a été remise à l'ordre du jour.

En quoi consiste aujourd'hui cette occupation ?

En une occupation presque invisible, qui ne peut plus guère prêter le flanc aux critiques, les troupes vivant dans des casernes ou dans des camps spécialement établis pour l'occupation, les

officiers ne s'établissant que rarement chez l'habitant, le logeur occasionnel étant d'ailleurs largement indemnisé par des loyers imposés sur les annuités du plan Dawes, l'action directe de l'occupant ne s'exerçant guère sur l'esprit des populations qui ne subissent en fait aucune influence séparatiste.

Le régime de l'occupation s'est ainsi définitivement adouci.

On sait qu'il passa successivement par plusieurs phases.

1. De 1918 au 10 janvier 1920, l'occupation eut un caractère exclusivement militaire.

2. Depuis le 10 janvier 1920, date de l'entrée en vigueur du Traité de Versailles, « l'Arrangement rhénan » servit de base à l'occupation.

Le Maréchal Foch n'arriva pas à obtenir que le Rhin devint la frontière militaire *définitive* d'occupation entre la France et l'Allemagne, pas plus qu'il n'obtint l'occupation permanente des têtes de pont du Rhin, sans annexion. Wilson et M. Lloyd Georges s'étaient mis en travers de ces projets. L'occupation ne devait donc être que temporaire. L'administration allemande devait garder sa liberté. La Haute Commission Interalliée des Territoires Rhénans, qui se fixa à Coblenz, fut l'organisme civil qui fut placé à la tête de l'occupation.

3. Ce régime ne fonctionna que dans trois des quatre zones soumises à l'occupation. Dans la zone américaine on vit subsister en droit l'occupation de guerre, bien qu'en fait le Général Allen eut soin d'édicter sous forme d'arrêtés des ordonnances semblables à celles de la Haute Commission opérant dans les zones anglaise, belge et française.

Le 11 novembre 1921 un traité de paix particulier fut conclu entre l'Allemagne et les Etats-Unis. Les troupes américaines furent retirées.

4. En mars 1921, les alliés, constatant les premiers manquements de l'Allemagne dans l'exécution de ses obligations de réparations, occupèrent

militairement Dusseldorf et Duisbourg et se saisirent des douanes allemandes.

A la fin de l'année, les alliés renoncèrent aux sanctions douanières ; ils ne laissèrent subsister que les sanctions militaires.

5. En janvier 1923, les Français et les Belges pénètrent dans la Rhur et s'emparent des usines et des douanes. Le Reich organise la résistance passive. Période de lutte contre l'occupant et d'attentats multiples contre ses services.

6. Les esprits se calment. L'occupation de la Rhur se termine par la mise sur pied du plan Dawes.

7. En 1925, l'Allemagne et les alliés signent le Traité de Locarno. Le personnel de la Haute-Commission est en partie renouvelé. L'occupation se fait chaque jour plus douce. Les griefs articulés par l'Allemagne contre l'occupant au sujet des mesures d'espionnage, des charges de logement, de la sévérité des ordonnances se dissipent. L'occupant s'efface, vit de plus en plus dans ses casernes et dans les bâtiments réservés aux officiers. De plus en plus, je l'ai dit, l'occupation qui cesse d'être une charge pour les populations, devient invisible.

Cette occupation, les alliés ont le droit, aux termes du Traité de Versailles, de la maintenir jusqu'en 1935.

L'Allemagne d'abord, même au lendemain de Locarno, n'a pas prétendu que le nouveau traité devait mettre fin à l'occupation. Elle ne contestait pas la légitimité de l'application du Traité de Versailles.

Au début de 1928, M. Stresemann, — dont on ne peut laisser d'admirer l'esprit de continuité et d'adresse dans l'exécution méthodique de son plan de stratégie diplomatique — offrait, en un grand discours, d'accepter *en échange de l'évacuation du Rhin, un régime de surveillance* dans les territoires démilitarisés. Il demanda, en même temps, semblant lier ainsi les deux problèmes, de reprendre les conversations commen-

cées à Thoiry au sujet de la mobilisation des réparations.

La Ministre des Affaires Étrangères de France, M. Briand, dans un discours qui servit de réponse à la sollicitation du Ministre du Reich, fit remarquer que l'évacuation anticipée du Rhin ne pouvait être discutée qu'en accord avec les deux autres Puissances, la Grande-Bretagne et la Belgique, occupant en commun la Rhénanie, ajoutant que son pays ne refuserait pas d'abréger pour le retrait des troupes les délais prévus au Traité de Versailles, s'il obtenait en échange tous apaisements au point de vue — et il liait ainsi lui aussi les deux problèmes — de la sécurité et des réparations.

M. Hymans de son côté saisit l'occasion pour déclarer qu'on ne pourrait en aucun cas songer à réduire la durée de l'occupation sans que la Belgique ait toutes les assurances nécessaires en matière de sécurité et de réparations.

La question resta en suspens jusqu'au jour de la constitution du Gouvernement actuel du Reich. M. le Chancelier Müller, dans la déclaration qu'il lut au Reichstag, en prenant le pouvoir, fit entendre que l'évacuation du Rhin répondait aux aspirations de l'Allemagne, sans qu'il précisât la solution.

La prétention ainsi formulée devait rebondir à Genève.

Dès les premiers jours de la neuvième session, la question fut posée par le chancelier M. Muller.

Le 16 septembre dernier, un communiqué était remis à la presse, disant qu'à la fin de la troisième conversation qu'avaient eue les représentants de l'Allemagne, de la Belgique, de la France, de la Grande-Bretagne, de l'Italie et du Japon, l'accord s'était établi entre eux sur les points suivants :

« 1. Sur l'ouverture d'une négociation officielle relativement à la demande formulée par le Chancelier du Reich, au sujet de l'évacuation anticipée de la Rhénanie;

» 2. Sur la nécessité d'un règlement complet et définitif du problème des réparations et de la constitution, pour atteindre ce but, d'une Commission d'experts financiers désignés par les six Gouvernements;

» 3. Sur le principe de la constitution d'une Commission de constatation et de conciliation. La composition, le fonctionnement, l'objet et la durée de ladite Commission devaient être soumis à une négociation entre les Gouvernements. »

Le communiqué par sa lettre et par son esprit liait officiellement la question de l'évacuation de la Rhénanie à celle du règlement des réparations. Et l'on disait couramment que MM. Briand et Müller avaient lieu d'être également satisfaits, l'un ayant vu lier les deux problèmes, l'autre ayant fait dans le Traité de Versailles la brèche de l'évacuation anticipée.

Peu de jours après M. Müller, au cours d'une interview, prétendit que les deux questions n'étaient pas liées.

Puis, le 19 novembre dernier, M. Stresemann, que sa maladie avait tenu éloigné de la neuvième session de Genève, reparu au Reichstag et affirma à son tour que les deux problèmes demeuraient distincts.

Il déclara que l'Allemagne ne pouvait pas acheter l'évacuation au moyen de prestations financières, et il fit entendre cette fois que l'évacuation anticipée constituait pour l'Allemagne *un droit*, qu'elle ne cesserait plus désormais de revendiquer, parceque l'occupation ne pouvait être admise juridiquement, et que politiquement elle est en opposition avec le développement des intérêts communs des peuples intéressés. Et par une curieuse contradiction il eut soin d'ajouter, en réponse aux critiques que le Comte Westarp avait dirigées contre sa politique, que sans cette politique prudemment progressive il n'aurait pas pu en arriver à demander aujourd'hui l'évacuation militaire.

La France fit à la thèse du Ministre du Reich l'accueil le plus réservé. Elle

soutint, à l'intervention de tous les grands organes de la presse que le système du chef de la Wilhelmstrasse était en contradiction formelle avec le Traité de Versailles, puisque celui-ci stipule que les zones rhénanes ne pourront être évacuées par anticipation que lorsque l'Allemagne aura satisfait à toutes ses obligations, ce qui n'est guère le cas, puisque l'on ne connaît même pas à cette heure la somme globale qu'elle devra payer.

Du côté britannique, le « Times » ne manqua pas, dès le surlendemain du discours, de faire observer que quelque soit le désir de traiter séparément les questions des réparations et de l'évacuation rhénane, elles ne sont pas et ne peuvent pas être scindées, et que la meilleure manière de hâter l'évacuation est de procéder aux négociations sur les réparations.

C'est ce qui se fera.

Le 4 décembre suivant, M. Briand saisit la première occasion propice qui s'offrit à lui pour affirmer, au cours d'un discours particulièrement éloquent qu'applaudit unanimement la Chambre française, que si la France accepte d'humaniser l'occupation rhénane et de réaliser dans un certain délai le désir de l'Allemagne, elle ne pouvait admettre que l'évacuation immédiate de la Rhénanie fut un *droit* pour l'Allemagne, et que d'autre part, — et à nouveau le Ministre liait ainsi les deux problèmes, — la France ne pourrait admettre un règlement qui permettrait à l'Allemagne de se croiser les bras *sans payer*, tandis que son pays devrait continuer à faire face à ses engagements.

La réponse allemande vint cette fois du parti du centre. En son rapport sur l'activité du parti, présenté au 5^e Congrès du centre à Cologne, M. Stergerwald répéta le 8 décembre, après le président du Congrès, que la présence de troupes étrangères sur le territoire allemand lui semblait inconciliable avec l'esprit de Locarno et l'entrée de l'Allemagne dans la Société

des Nations. Il insista pour qu'une évacuation anticipée ne fut pas l'objet de concessions de la part de son pays.

Des conversations se nouèrent, le 10 décembre, à Lugano. Le Conseil de la Société des Nations y tint sa 53^e session.

Le Ministre de Grande-Bretagne, Sir Austen Chamberlain, déclara le 20 décembre, en réponse à une question de M. Renworthy à la Chambre des Communes, que ses entretiens avec MM. Briand et Stresemann permirent de dissiper certains malentendus et qu'ils avaient reconnu que la première chose à faire était d'assurer la nomination du Comité d'experts, pour qu'ils puissent commencer les travaux au début de 1929.

Les experts sont aujourd'hui nommés. Disons, avant de parler de la question des réparations, que du point de vue belge la question de l'évacuation anticipée de la Rhénanie ne pourrait être envisagée autrement qu'à la faveur des prescriptions formelles du Traité de Versailles. Aux termes des articles 225 et suivants du Traité, l'occupation peut durer jusque 1935. Juridiquement rien n'est modifié à cet égard. Le Traité de Locarno n'a pas infirmé à ce point de vue le droit des Puissances d'occupation. Pratiquement, ces Puissances peuvent certes tenir compte des gages que donnerait l'Allemagne au point de vue de sa volonté de paix, pour abréger cette occupation, et rendre ainsi de plus en plus effectif l'esprit qui a présidé au Traité de garantie mutuelle de Locarno. La Belgique aurait mauvaise grâce à opposer à pareille politique un *non possumus* systématique. Mais elle ne peut ni se payer de mots, ni se passer de garanties au point de vue de sa sécurité et de sa créance.

M. Vandervelde a dit à la Chambre, en juillet dernier, que, selon lui, si en Allemagne une déclaration était faite quant à l'acceptation par l'Allemagne de ses obligations vis-à-vis de nous, beaucoup de choses seraient facilitées.

La Commission le pense comme lui.

Parmi ces obligations de l'Allemagne se trouve celle de reprendre les marks que nous a laissé le régime de l'occupation, et dont le Reich, au cours des négociations, au lendemain de la guerre, s'est reconnu débiteur. Il est pénible, pour la Belgique, de voir le débiteur réchigner à s'entendre franchement avec nous sur une formule de libération, alors qu'il escompte notre complaisance pour nous voir renoncer au droit strict que nous donne le Traité de Versailles au sujet de l'occupation rhénane.

M. Vandervelde a dit aussi que, selon lui, cette occupation n'est pas pour nous une garantie de sécurité et, qu'elle n'est pas la raison qui fait que l'Allemagne paie.

Tout le monde dans le pays ne partage pas ce sentiment optimiste.

Beaucoup de Belges pensent que l'occupation ne doit cesser que lorsque les intentions pacifiques de l'Allemagne seront telles que nous pourrions nous croire complètement en sécurité et lorsque nous serons certains que la question des réparations aura reçu une solution définitive. Il n'est pas inutile à cet égard de nous souvenir qu'on n'a pas pu résoudre jusqu'ici de façon pleinement satisfaisante le problème qu'on est convenu d'appeler le problème de « la trouée du Limbourg », et il serait désirable d'autre part que nous puissions voir cesser au plus tôt le malaise que l'on entretient dans certains milieux de nos cantons rédimés.

III.

LES RÉPARATIONS.

Nous venons de rappeler que des experts sont nommés par les Puissances intéressées, dans le but d'élaborer des

propositions pour un règlement complet et définitif du problème des réparations.

C'est dire que quelque soit l'opinion que l'on peut se faire en ce moment au sujet de la mesure dans laquelle se noue la question de l'évacuation rhénane avec celle des réparations, le second de ces deux problèmes paraît en toute hypothèse ne pas devoir être résolu après l'autre.

Pour pouvoir apprécier comme il convient *la situation de la Belgique dans la question des réparations*, il faut tenir compte de la situation des autres pays; en tant que créanciers, vis-à-vis de l'Allemagne, et de la situation des Etats-Unis, comme créancière vis-à-vis de ces pays.

Les Etats-Unis, en effet, ont obtenu des divers pays engagés dans la guerre la consolidation de leur dette. Ces pays, cependant, ne peuvent pratiquement payer le créancier américain que si la grande débitrice qu'est l'Allemagne leur en fournit le moyen.

Les montants dus aux Etats-Unis sont considérables. Les avances ont été faites : a) pour pouvoir faire la guerre; b) après la guerre, pour permettre à ces nations de reprendre une vie normale ou d'alimenter leur population.

Nous donnons ci-dessous le tableau de ces dettes, qui, en raison de leur importance, dominant dans une certaine mesure tout le problème des réparations.

La Belgique, qui a heureusement été libérée de sa dette envers la France et l'Angleterre, aura, pour se libérer vis-à-vis des Etats-Unis, à payer des annuités qui s'élèvent rapidement jusque près de 13 millions de dollars.

La Belgique demande qu'après avoir payé sa dette de guerre aux Etats-Unis, sa part dans les réparations allemandes reste ce qui a été jusqu'ici convenu.

État récapitulatif des règlements fixés par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique
(en dollars d'après les documents de la Trésorerie américaine).

ÉTATS DÉBITEURS.	DATE du règlement.	PRINCIPAL consolidé.	MONTANT TOTAL des intérêts à recevoir.	TOTAL GÉNÉRAL.
Belgique	18/8/25	417,780,000	310,050,500 »	727,830,500 »
Tchécoslovaquie	13/10/25	115,000,000	197,811,433 88	312,811,433 88
Esthonie	28/10/25	13,830,000	19,501,140 »	33,331,140 »
Finlande	1/5/23	9,000,000	12,695,055 »	21,695,055 »
France	29/4/26	4,025,000,000	2,822,674,104 17	6,847,674,104 14
Grande-Bretagne	19/6/23	4,600,000,000	6,505,965,000 »	11,105,965,000 »
Hongrie.	25/4/24	1,939,000	2,754,240 »	4,693,240 »
Italie	14/11/25	2,042,000,000	365,677,500 »	2,407,677,500 »
Lettonie.	24/9/25	5,775,000	8,183,635 »	13,958,635 »
Lithuanie	22/9/24	6,030,000	8,501,940 »	14,531,940 »
Pologne.	14/11/24	178,560,000	257,127,550 »	435,687,550 »
Roumanie	4/12/25	44,590,000	77,916,260 05	122,506,260 05
Yougoslavie	3/5/26	62,850,000	32,327,635 »	95,177,635 »
Totaux.	»	11,522,354,000 (1)	10,621,185,993 10	22,143,539,993 10

(1) Ce total est à rapprocher du total de 11,799,879,167-80 auquel s'élève le total du passif de tous les emprunteurs (20 Etats) au 15 novembre 1926 d'après la Trésorerie américaine. La différence provient surtout du paiement comptant prévu dans chaque règlement pour permettre d'arrondir les sommes.

Quels sont les droits des nations créancières de l'Allemagne et dans quelle mesure celle-ci s'est-elle acquittée ?

Quatre dates doivent être retenues, comme quatre points de repère, dans ce labyrinthe des réparations :

1. *Le 28 juin 1919.* — On établit le principe de la créance des réparations et sa garantie.

2. *Le 5 mai 1921.* — On fixe « l'état de paiement » qui prévoit le règlement de la créance. La Commission des répa-

rations arrête la dette allemande à 132 milliards de mark or. Le total des réclamations des Etats créanciers, qui s'élevait à 225,914 millions, est ainsi fortement réduit.

Voici le tableau publié par M. A. Delattre dans son intéressant ouvrage : *La Liquidation financière de la Guerre*, qui indique la part revenant à chaque Etat, et par conséquent à la Belgique dans ce chiffre de 132 milliards de marks-or.

Application de la décision de la Commission des Réparations du 27 avril 1928.

NATIONS	NATURE	RÉCLAMATION des États créanciers 225 milliards de marks-or.	APPLICATION de la décision de la Commission des Réparations 132 milliards de marks-or.
		en milliers de marks-or.	
France	Domages aux personnes . .	46.680 »	27.180 »
	— aux biens	55.220 »	32.030 »
Grande-Bretagne.	Domages aux personnes . .	30.430 »	17.650 »
	— aux biens	16.890 »	9.790 »
Italie	Domages aux personnes . .	24.470 »	14.200 »
	— aux biens	9.420 »	5.460 »
Belgique	Domages aux personnes . .	4.710 »	2.735 »
	— aux biens	11.860 »	6.885 »
	Total des créances des Grandes Puissances	199.680 »	115.930 »
Petites Puissances	Domages aux personnes . .	17.280 »	10.030 »
	— aux biens	8.740 »	5.070 »
	Total général	225.700 »	131.030 »

3. *Août 1924.* — Le plan, aménageant les paiements, est accepté par la Conférence de Londres. De mai 1921 à août 1924, l'Allemagne n'avait cessé de reculer ses échéances. Elle avait laissé effondrer sa monnaie. Elle avait demandé un moratoire et avait acculé les alliés à l'occupation de la Ruhr. Le 30 novembre 1923, la Commission des Réparations décidait, pour sortir du désarroi, de s'adresser à des experts financiers, non pas pour fixer le montant de la dette des réparations, mais pour examiner deux questions : a) celle de savoir comment pourrait être équilibré le budget allemand et comment pourrait être stabilisée la monnaie allemande ; b) celle de savoir quel était le montant des capitaux allemands évadés et quel serait le moyen de les faire rentrer en Allemagne.

Dans le Comité des experts figurait pour la Belgique MM. Francqui, le baron Houtart et A. Janssen. Des obligations précises furent substituées par le Comité à l'indépendance absolue qui avait été laissée jusque-là à l'Allemagne pour se procurer les sommes nécessaires au paiement des réparations. Le 14 janvier 1925, les Ministres des finances des pays alliés déterminèrent, dans un accord (complété le 13 janvier 1927), de quelle façon l'Agent des paiements ferait la répartition des fonds, en se basant sur l'accord de Spa de juillet 1920. qui accordait :

	P. C.
A l'Empire britannique	22
A la France	52

A l'Italie	10
Au Japon.	0.75
A la Belgique	8
Au Portugal.	0.75
Et le solde aux autres	6.50

4. *Décembre 1928.* — Une nouvelle Conférence des experts est constituée dans le double but cette fois :

a) De fixer définitivement la dette allemande des réparations et le nombre exact des versements à faire par l'Allemagne ;

b) De rechercher les moyens de transformer cette dette politique entre Etats en une dette commerciale, susceptible d'être écoulee dans le public — et en conséquence d'aviser à la suppression immédiate ou progressive des clauses exceptionnelles du plan Dawes, et spécialement de la clause de transfert et de la clause relative à l'indice de prospérité, — tout en prenant des mesures pour affermir le crédit de l'Allemagne de façon à permettre le placement des titres qui seraient émis en représentation de sa dette.

M. Delattre, dans l'ouvrage déjà cité, a indiqué dans un tableau complet, comment devait fonctionner le plan Dawes, et dans quelle mesure les paiements devaient provenir des ressources budgétaires, des obligations sur les chemins de fer et des obligations industrielles.

Voici cet intéressant tableau :

Le fonctionnement du Plan Dawes.

MONTANT DES ANNUITÉS	ANNUITÉ (Années 1928-1929 et suivantes — 2.500 millions de mark-or Dans le cas d'une modification au moins égale à 10 % dans le pouvoir d'achat général de l'or, par rapport à 1928, une revision pourrait être demandée (un arbitrage est prévu et déterminé par les accords de Londres).		ANNUITÉ MOBILE (à partir de 1929) — indéterminée		
RESSOURCES et PRODUIT ANNUEL	RESSOURCES BUDGÉTAIRES		OBLIGATIONS SUR LES CHEMINS DE FER	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	BUDGÉTAIRE
	BUDGET EN GÉNÉRAL 1.250.000.000 mk-or, soit 50 %	IMPOT SUR LES TRANSPORTS 200.000.000mk- or, soit 11,6 %	660.000.000 mk-or soit 26,40 %	300.000.000 mk-or soit 12 %	Variable
FONCTIONNEMENT	L'Allemagne conserve la liberté d'établir son budget tant que l'exécution du Plan n'est pas mise en danger.	Etabli dans le budget général mais versé directement par la Compagnie au compte de l'Agent des Paiements	11 milliards d'obligations privilégiées ont été créées rapportant chaque année : Mark-or Int. 5 % 550.000.000 Am. 1 % 110,000.000	Il a été créé par 53.397 entreprises des obligations privilégiées de 1 ^{er} rang qui ont été remises à la « Banque des Obligations industrielles. » Elles sont gérées par cette banque qui a remis au Trustee 5 milliards de Bons rapportant chaque année : Mark-or Int. 5 % 250.000.000 Am. 1 % 50.000.000	Jeu d'un indice composite «Indice de prospérité » — En cas de prospérité l'indice est positif et les paiements sont augmentés. Dans le cas contraire, l'indice est négatif, l'annuité fixe continue à être payée, mais un compte est établi pour être déduit des indices positifs ultérieurs.
	L'Agent des Paiements a dû faire une observation importante.	Amélioration	660.000.000 encaissés au moyen de coupons semestriels.	300.000.000 encaissés au moyen des coupons semestriels.	
	(Memorandum du 20-10-27)		Il est maintenant encaissé par le Reich qui fait des versements mensuels	Amélioration — La Compagnie effectue des versements mensuels sensiblement égaux.	

Le côté délicat du plan Dawes résidait surtout dans le mécanisme des transferts.

Une dette politique ne peut pas s'acquitter exclusivement, si elle est importante, dans la monnaie du pays débiteur. Les paiements provoqueraient la baisse des cours. Elle ne peut pas davantage être payée en entier dans la monnaie des pays créanciers; le pays débiteur n'en possède pas en quantité suffisante. Elle ne peut pas enfin être acquittée en or, si le pays débiteur n'en produit pas et, lorsqu'il en a, s'il ne veut pas risquer de provoquer une inflation métallique.

L'Allemagne doit donc nous payer en partie en marchandises ou en main-d'œuvre, ce qui crée une concurrence dans les pays alliés.

Les paiements ne peuvent en outre se faire qu'en sauvegardant l'équilibre de la monnaie allemande et du budget.

Aussi le plan Dawes avait-il prévu la création d'un Comité spécial chargé d'opérer « les transferts » de même qu'il a prévu des dispositions spéciales développant les « prestations en nature » de façon à permettre à l'Allemagne de s'acquitter en accroissant ses exportations de marchandises.

C'est lorsqu'il s'agit de payer les créanciers dans la monnaie qui est propre à chacun d'eux, — ce qui veut dire de changer les marks-or remis à l'agent de paiement en dollars, en livres, en francs, en liras, etc. — qu'intervient le « Comité des transferts ». Celui-ci a pour mission de transférer le maximum possible de devises sans

compromettre la monnaie. Les droits des créanciers de recevoir les sommes inscrites au crédit de leur compte sont donc ainsi limités.

Nous ne pouvons pas songer à exposer ici le mécanisme même des transferts par les procédés des Recovery acts (c'est-à-dire des prélèvements effectués sur la valeur des exportations allemandes à destination de la France et de l'Angleterre), ni celui des prestations en nature et des achats de bien, pas plus que nous ne pouvons examiner les effets produits chez le débiteur et chez les créanciers par les deux modes de paiement, ni les conditions des paiements en devises ni l'effet qu'eut sur les paiements le recours aux emprunts.

Mais nous devons savoir quels furent les versements faits au cours de ces quatre années d'application du plan par l'Allemagne.

Celle-ci paya :

En 1924-25 un milliard de marks-or ;

En 1925-26 un milliard 220 millions marks-or ;

En 1926-27 un milliard 500 millions marks-or ;

En 1927-28 un milliard 750 millions marks-or ;

En 1928-29 deux et demi milliards marks-or.

Voici au surplus l'intéressant tableau publié à ce sujet dans le livre. « La liquidation financière de la guerre » :

Versements effectués par l'Allemagne ou pour son compte à fin août 1928

Paiements effectués antérieurement au plan Dawes non compris la valeur des objets « Restitués » en identique ou en remplacement

(Les sommes suivantes ne sont pas définitives, certaines évaluations ne sont pas arrêtées, et divers comptes restent à faire avec les Etats.)

ANNÉES	VERSEMENTS EN ESPÈCES	VALEUR des livraisons en nature
1920.	Mark-or. 2,807,000	Mark-or. 2,426,000,000
1921.	1,446,400,000	549,800,000
1922.	668,440,000	678,955,000
1923.	11,296,000	475,000,000
1924.	423,217,000	32,565,000
1925.	2,252,160,000	3,862,320,000
1926.	»	778,000,000
1927.	»	502,560,000
1928.	2,252,160,000	5,142,880,000
Total.	7,395,040,000 mark-or.	

Évaluation de certains biens d'Etat (en Pologne, Sarre, Danzig et autres lieux). Intérêts encaissés par la Commission des Réparations

12,000,000 —

10,012,040,000 mark-or.

(Il reste à évaluer notamment la valeur de biens d'Etat et des paiements des puissances ex-alliées de l'Allemagne.)

Versements effectués depuis la mise en exécution du Plan Dawes comprenant : Service de l'Emprunt, frais divers, remboursements et paiements aux créanciers

Jusqu'à fin avril 1928. — Quelques sommes sont susceptibles de modifications peu importantes

ANNUITÉS	MONTANT DE L'ANNUITÉ	Montant des paiements effectués		VALEUR COMPRISE dans les paiements effectués pour		Observations
		Au moyen de Mk-or (prestations comprises)	En Monnaies étrangères (Service de l'Emprunt Dawes et frais d'administration compris)	les Recovery Acts	les Prestations en nature	
1 ^{re} annuité (4 ^{re} sept. 1924, 31 août 1925.)	Mark-or. 1,000,000,000 (dont 800 millions de l'Emprunt Dawes).	937,410,444 70 (Il n'y a pas eu de transferts à l'étranger si ce n'est le service de l'Emprunt et les dépenses d'administration. Il n'est pas possible d'indiquer actuellement la répartition.)		184,245,314	35,454,425,228 98	La différence entre le montant des sommes versées et le montant de l'annuité correspondante provient : 1° de soldes restés sur l'annuité suivante ; 2° Du bénéfice d'intérêts perçus et de bénéfices sur le change.
2 ^e annuité. (1925-1926.)	1,220,000,000	760,199,635 09	415,677,331 63	247,966,931 36	702,892,759 09 (y compris les livraisons aux Etats-Unis).	
3 ^e annuité. (1926-1927.)	1,500,000,000	698,623,843 53	683,464,535 82	293,430,648 71	714,884,666 50 (y compris les livraisons aux Etats-Unis).	
4 ^e annuité. (1927-1928.)	1,750,000,000	796,061,054 87	943,236,140 54 (Jusqu'à la fin avril 1928.)	850,986,602 26	754,699,617 93 (y compris les livraisons aux Etats-Unis).	
Total des quatre premières annuités.	5,470,000,000	2,254,884,633 49	2,042,372,007 99			
Report de la première annuité			937,410,474 70			
Total de versements effectués la fin d'août 1928.			4,297,262,541 48			

Les annuités normales s'élèvent à 2,500 millions de mark-or, plus l'effet de l'indice de prospérité, ce qui produirait pour la même période de temps, 10 milliards de mark-or au minimum.

Voici, d'après le tableau que nous avons pu obtenir de M. le Ministre des Finances, *par la Belgique*:

**MONTANTS TOUCHÉS (transferts en espèces,
BÉNÉFICIAIRES DU TRAITÉ DEPUIS L'APPLICA**

	EMPIRE BRITANNIQUE.	FRANCE.	ITALIE.	BELGIQUE.	JAPON.
1 ^{re} annuité du 1 ^{er} septembre 1924 au 31 août 1925 . .	189,863,496 74	396,579,043 33	60,374,403 89	93,487.000 07 ⁽¹⁾	3,809,332 46
2 ^e annuité du 1 ^{er} septembre 1925 au 31 août 1926 . .	226,687,732 71	565,630,271 47	77,054,447 55	116,376,026 81 ⁽²⁾	2,817,457 82
3 ^e annuité du 1 ^{er} septembre 1926 au 31 août 1927 . .	302,512,709 72	638,304,121 66	92,724,606 12	68,644,412 45 ⁽³⁾	10,131,526 92
4 ^e annuité du 1 ^{er} septembre 1927 au 31 août 1928 . .	367,049,483 27	862,497,715 66	119,502,918 85	108,560,329 97	9,095,154 88
	1,086,113,422 44	2,463,011,152 12	349,706,376 41	387,067,769 30	25,853,472 08

Les sommes ci-dessus représentent, non la part de chacune des puissances dans l'annuité Dawes telle que cette puissance, à valoir sur leur part totale respective.

(1) Y compris 30,000,000 de marks-or délégués à la Belgique par la France, en apurement des comptes de la Ruhr.

(2) " 6,000,000 " " " " "

(3) " 14,124,931 " " " " "

les montants touchés dans ces indemnités par les divers pays créanciers, et par conséquent

livraisons en nature, etc.) PAR LES DIVERS PAYS.

TION DU PLAN DAWES (*chiffres en marks-or*).

ÉTAT SERBE-CROATE SLOVÈNE.	PORTUGAL.	ROUMANIE.	GRÈCE.	POLOGNE.	ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.
30,080,743 69	4,724,399 86	7,394,225 43	2,642,364 43	40,179 12	—
38,185,212 56	6,279,581 64	8,976,875 30	3,159,367 06	153,052 85	14,844,038 20
46,318,178 08	8,110,562 59	10,645,707 83	4,237,861 94	242,531 97	98,777,266 58
58,539,981 83	10,060,275 90	15,390,384 41	4,356,412 80	304,118 90	85,163,566 83
173,124,116 16	29,174,819 99	42,407,192 97	14,396,006 23	739,882 84	198,784,871 61

part a été déterminée par les accords de Spa et de Paris, mais le montant des sommes réellement reçues par les

On peut constater par ces divers éléments que le plan Dawes, qui vient d'être appliqué pendant près de cinq ans, a fonctionné avec succès.

Mais on peut voir aussi que les annuités payées par l'Allemagne ne représentent pas même l'intérêt de la dette de 132 milliards fixée à Londres. La dette allemande est donc restée la même.

On sait d'autre part que les experts chargés de mettre sur pied le plan Dawes n'ont pas eu pour mission de déterminer la dette de l'Allemagne.

On comprend aussi qu'il y a intérêt pour les nations à chercher une solution du problème des réparations qui permettrait de transformer la créance politique des Etats en créance commerciale, susceptible d'être placée dans le public.

On saisit enfin l'intérêt qu'il y a, tant pour les créanciers que pour le débiteur, à donner à l'Allemagne, moyennant d'opérer la mobilisation de la dette allemande, l'occasion de se libérer de la tutelle sous laquelle la place l'exécution du plan Dawes, en étant mise en mesure de reprendre son indépendance, de consolider définitivement son crédit, de se libérer des contrôles qui pèsent sur elle, de lever les hypothèques qui grèvent encore son économie, sauf d'autre part pour elle, à perdre l'avantage que lui donne l'application des clauses de protection, sauvegardant l'équilibre du budget allemand et la monnaie, notamment par la limitation des transferts.

C'est ce qu'exprime très bien, sous forme de conclusion à son dernier rapport, l'agent des paiements M. Parker Gilbert.

Il disait :

« A mesure que le temps s'écoule, à mesure que l'expérience pratique s'accumule, il devient de plus en plus évident que ni le problème des réparations, ni les autres problèmes qui en dépendent, ne trouveront de solution

définitive tant que l'Allemagne n'aura pas reçu une tâche précise à accomplir sous sa propre responsabilité, sans surveillance étrangère et sans protection pour les transferts. Le règlement général à intervenir servira largement l'intérêt de l'Allemagne, en consolidant son crédit, en la libérant des contrôles qui pèsent encore sur elle, et en favorisant la dépense des taux auxquels elle doit rémunérer les capitaux qu'elle emprunte ».

C'est en raison de toutes ces considérations que les Puissances se décidèrent le 16 septembre dernier, à Genève, à créer un nouveau Comité des experts, dont nous venons de définir la mission plus haut.

Le 22 décembre, un communiqué fut remis à la Presse au nom des pays intéressés.

Il indiquait les conditions dans lesquelles serait nommé et fonctionnerait le Comité des experts.

Il est intéressant d'en rappeler les termes.

Il disait : « Après avoir recueilli l'adhésion de tous les Gouvernements intéressés, M. Raymond Poincaré, président du Conseil des ministres, et M. von Hoesch, ambassadeur d'Allemagne à Paris, ont examiné la question de la mise sur pied du Comité des experts prévu par la décision de Genève du 16 septembre 1928 relative au règlement du problème des réparations, et ils sont tombés d'accord sur ce qui suit :

« 1. Il est hautement désirable, dans » l'intérêt général, qu'outre les experts » à désigner par chacun des six gou- » vernements ayant participé à la déci- » sion susmentionnée de Genève, » des ressortissants des Etats-Unis » prennent également part aux tra- » vaux du Comité des experts.

» 2. Le Comité devra, suivant l'exem- » ple du premier Comité d'experts qui » fut institué en novembre 1923, se » composer d'experts indépendants » jouissant d'une considération inter- » nationale et d'une autorité dans leurs

» propres pays et n'étant pas liés par
 » les instructions de leurs gouverne-
 » ments. Le nombre des membres sera
 » de deux pour chaque pays. Il est
 » cependant entendu qu'ils pourront
 » s'adjoindre des suppléants.

» 3. Le Comité se réunira provisoire-
 » ment à Paris le plus tôt possible. La
 » décision définitive sur le lieu où il
 » jugera utile de siéger lui restera
 » réservée.

» 4. Le Comité recevra de la part des
 » six gouvernements, conformément à
 » l'accord précité de Genève du 16 sep-
 » tembre dernier, le « mandat d'élaborer
 » des propositions pour un règlement
 » complet et définitif du problème des
 » réparations ». Ces propositions de-
 » vront comporter le règlement des
 » obligations qui résultent des traités
 » et accords existants entre l'Allemagne
 » et les Puissances créancières.

» Le Comité adressera son rapport
 » aux gouvernements ayant participé à
 » la décision de Genève ainsi qu'à la
 » Commission des réparations.

» 5. En ce qui concerne la nomina-
 » tion des experts il sera procédé de la
 » manière suivante : Les experts des
 » Puissances créancières ayant participé
 » à la décision de Genève seront dési-
 » gnés par les gouvernements de ces
 » puissances et nommés, selon la con-
 » venance de ces gouvernements ou par
 » ceux-ci, ou par la Commission des
 » réparations. Les experts de l'Allema-
 » gne seront nommés par le gouverne-
 » ment allemand.

» Des dispositions sont prises par les
 » six gouvernements intéressés en vue
 » de déterminer la méthode la plus
 » propre à assurer la participation
 » d'experts américains. »

Il fut en outre entendu que la
 liberté des gouvernements à l'égard
 des propositions des experts demeura
 entière.

Depuis lors, les experts ont été nomi-
 més par les gouvernements et par la
 Commission des réparations. On sait,
 et ceci était indispensable, que les

Etats-Unis ont accepté de prendre part
 au travail du Comité, qu'ils ont désigné
 comme experts MM. Young et Morgan,
 et que M. Young, dans une récente dé-
 claration, a exprimé l'avis que les ex-
 perts chercheraient non pas à reviser le
 plan Dawes, mais à le compléter.

M. Streseman a exposé en raccourci,
 dans son discours au Reichstag du
 19 novembre dernier, le point de vue
 allemand, en matière de revision. On
 ne peut parler, a-t-il dit, d'une solution
 véritable du problème des réparations
 que si elle ne dépasse pas les capacités
 de prestations économiques de l'Alle-
 magne, c'est-à-dire si elle rend possible
 en permanence l'exécution des obliga-
 tions de l'Allemagne, à l'aide de ses
 propres forces économiques et sans
 porter atteinte au standard de vie du
 peuple allemand.

Et M. Hilferding, Ministre des finan-
 ces du Reich, vient de déclarer le
 18 janvier aux journalistes berlinois,
 que si l'Allemagne paye, il n'y a pas
 lieu d'en conclure qu'elle est capable
 de payer.

On n'est pas surpris de constater que
 l'Allemagne ait fait écho à ce propos
 et que la presse allemande réclame à
 l'unisson la réduction de la dette. C'est
 dans l'ordre.

Les experts disposeront à cet égard
 d'un élément précieux d'appréciation ;
 c'est le rapport élaboré, il y a quelques
 mois, par M. Parker Gilbert et qui, tout
 en constatant que le plan Dawes a
 réussi, exprime le regret que le Reich
 ne restreint pas davantage ses dépenses.

De son côté, M. Hymans a exposé à
 la Chambre des Représentants, en juillet
 dernier, l'intérêt que présentait pour la
 Belgique la mise au point du plan
 Dawes. Il signalait que notre position
 est très nette. Elle est déterminée par
 deux accords internationaux que nous
 avons signé : celui de Londres, qui mit
 en vigueur le plan Dawes en 1924 ;
 celui de Washington, qui détermina les
 conditions du paiement de nos dettes
 envers les Etats-Unis en 1925. Notre

programme budgétaire est pour de nombreuses années bâti sur ces deux accords: l'un fixe les sommes que nous devons recevoir; l'autre, celles que nous devons payer; entre les deux il y a une différence à notre profit, qui est actuellement de plus de 18 millions de dollars, mais qui va atteindre, dans quelques années, près de 28 millions de dollars pour redescendre ensuite progressivement jusqu'à 17 millions de dollars environ en 1935-1936.

Ce solde bénéficiaire est bien loin de correspondre aux lourdes charges que la guerre nous a imposées. Il constitue cependant la seule compensation que les traités nous assurent. Aussi importe-t-il qu'il nous soit, en toute hypothèse, conservé. Le pays, assurément, repousserait toute combinaison qui tendrait à le réduire.

La Commission ne peut que faire écho à ces paroles du Ministre.

Ce qui importe à la Belgique, c'est qu'elle puisse garder le pourcentage (8 p. c.) qui lui a été attribué à Spa, et qu'on ne s'écarte guère de la somme de 9,620 millions de marks-or que ce pourcentage représente dans la dette de réparation, de façon qu'après avoir remboursé la créance des Etats-Unis, la Belgique conserve un solde suffisant pour faire face aux obligations auxquelles ce solde doit être affecté. Ce solde sera en tous cas loin, très loin, de permettre, malgré la déclaration solennelle des alliés de Sainte-Adresse, disant que la Belgique serait pleinement remboursée, le payement de ses dévastations et de ses dettes engendrées par la guerre.

Il ne nous appartient pas de préjuger ce que pourra être l'œuvre du nouveau Comité des experts.

M. Roger Auboin, dans un article remarqué de *L'Europe Nouvelle* (8 décembre 1928), en a montré les réelles difficultés, — et il a exposé ce que pourrait être le plan de liquidation générale des dettes de guerre, — en partant d'une double donnée, le main-

tien des annuités allemandes au niveau de l'annuité « Standard » du plan Dawes, et le prolongement du paiement de ces annuités jusqu'à l'expiration de la période d'amortissement des dettes interalliées.

Ne discutons pas. — Sachons attendre.

Nous savons que la Belgique est représentée, dans le Comité des experts, par M. Francqui, notre ancien Ministre du Trésor, et par M. Gutt. Dire que le distingué Ministre d'Etat, M. Franqui, a accepté de représenter le pays au sein du Comité, c'est dire que nos intérêts sont confiés à celui qui, déjà en 1924, a une première fois collaboré, de façon si efficace, à la constitution du plan Dawes, et qui en dehors de tant d'autres services éminents rendus à la Belgique, a attaché son nom à l'œuvre de salut public de la stabilisation monétaire. Sa compétence et sa haute autorité, mises au service du plus complet dévouement, seront un gage précieux de l'efficacité de ses efforts.

J'ai rappelé déjà que l'Allemagne a, vis-à-vis de la Belgique, une dette spéciale. C'est la dette des marks.

M. Hymans a dit avec raison, dans son discours de juillet dernier, que la légitimité de notre créance n'avait jamais été contestée.

Il a affirmé, d'autre part, à la Chambre, en décembre, qu'il avait eu soin de parler à nouveau du remboursement au cours des conversations de Genève.

Vers le même moment, une dépêche de Berlin annonçait que le gouvernement du Reich est prêt à aborder, à l'occasion, ces négociations.

A l'occasion ? Mais l'occasion est plus que jamais à sa portée. Au moment où se discute, dans une vue d'ensemble, le problème des réparations, la Belgique apprécierait très vivement, de la part de son débiteur, un geste effectif, qui serait considéré chez nous comme un acte de bonne volonté et de rapprochement.

Évidemment, la question doit être

réglée en dehors de la Commission des experts. Mais rien n'empêche des négociations parallèles entre les deux États.

Disons clairement que le remboursement des marks ne peut, en aucune façon, être le prix d'une réduction de notre créance du chef des réparations.

Mais si l'Allemagne saisisait l'occasion qui s'offre à elle pour faire sortir cette irritante question du domaine de l'incertitude et des réticences, elle ferait un grand pas dans la voie de l'apaisement.

IV.

LE PACTE KELLOGG.

Le 30 mai dernier, l'ancien commandant en chef du corps expéditionnaire américain, le général Pershing, présidant les cérémonies commémoratives organisées à l'occasion du Memorial Day, disait :

« Pour rendre la paix encore plus probable il n'y aurait, semble-t-il, aucune raison pour que les principales Puissances du monde civilisé ne s'entendissent point sur un type général d'accord pour l'élimination de la guerre *en tant qu'instrument reconnu de politique nationale*. Un tel accord rencontrerait certainement l'approbation universelle des peuples intéressés, et ne porterait pas atteinte aux nécessités d'un armement raisonnable et n'empêcherait pas de remplir certaines obligations. »

» Le général conclut en ces termes : des millions de tombeaux s'élève un cri contre la guerre, d'innombrables veuves et orphelins poussent le même cri. Le sens commun proteste aussi. La responsabilité incombant aux gouvernements de renoncer à la guerre *comme instrument de politique* est trop grande pour être négligée ».

Était-ce là une parole de précurseur ? Sans doute. C'était en même temps un écho aux ouvertures faites en 1927 par le Gouvernement français au Gouverne-

ment des États-Unis pour la conclusion d'un pacte bilatéral ayant pour objet le but précis que réalise le pacte proposé peu de temps après par MM. Kellogg et Briand non plus seulement à deux grandes Puissances, mais à toutes les nations civilisées du monde et portant renonciation commune à la guerre, en tant qu'instrument de leur politique nationale.

On a trop discuté la portée de ce pacte, pour que nous puissions nous dispenser d'en rappeler ici les clauses.

Il dit :

« *Art. 1^{er}.* — Les Hautes Parties Contractantes déclarent solennellement au nom de leurs peuples respectifs qu'elles condamnent le recours à la guerre pour le règlement des différends internationaux, et y renoncent en tant qu'instrument de politique nationale dans leurs relations mutuelles.

» *Art. 2.* — Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent que le règlement ou la solution de tous les différends ou conflits, de quelque nature ou de quelque origine qu'ils puissent être, qui pourront surgir entre elles, ne devra jamais être recherché que par des moyens pacifiques

» *Art. 3.* — Le présent Traité sera ratifié par les Hautes Parties Contractantes désignées dans le préambule, conformément aux exigences de leur constitutions respectives, et il prendra effet entre elles dès que tous les instruments de ratification auront été déposés à Washington. »

.....

Dès que l'initiative de MM. Briand et Kellogg fut connue, une note officielle du Gouvernement belge exposa le sentiment du Cabinet de Bruxelles au sujet du projet. S'inspirant à la fois du désir de voir approuver cette garantie nouvelle à celle que puise déjà la Belgique dans le Pacte de la Société des Nations et dans le Pacte rhénan de Locarno, et de la préoccupation de ne rien perdre

de l'ensemble des droits et des obligations qu'impliquent ces deux Pactes, la note disait :

» Le but poursuivi par les auteurs du projet est de renforcer la paix. La Belgique ne peut que saluer avec sympathie cette initiative.

» Dans le courant de la semaine dernière, quelques-unes des principales Puissances saisies du projet, ont exprimé le désir de connaître l'avis du Gouvernement belge. Celui-ci est favorable à un acte qui accroîtrait les garanties que la Belgique tient des accords de Locarno et du pacte de la Société des Nations. Les différents gouvernements, amenés jusqu'ici à exprimer leur opinion, ont de même fait ressortir la nécessité de maintenir les obligations résultant de ces accords.

» Toutefois, en raison de l'importance de ceux-ci pour la paix et la sécurité de la Belgique, et, d'autre part, des discussions suscitées, le Gouvernement belge estime qu'il serait désirable de prévenir toute équivoque et toute incertitude. C'est pourquoi il estime que le maintien des obligations contractuelles déjà existantes devrait recevoir une consécration formelle de la part des parties intéressées. La Belgique étant signataire des traités de Locarno, s'attend à être invitée à participer aux échanges de vues qui auront lieu. »

Le 27 août se déroula à Paris, au quai d'Orsay, avec une solennité particulière, la cérémonie de la signature de l'acte.

Quinze plénipotentiaires, parmi lesquels se trouvait le Ministre des Affaires Étrangères de Belgique, signèrent le nouvel instrument diplomatique.

M. Briand, en un discours débordant de confiance et d'idéalisme, mit fortement en relief la portée de l'événement.

Il prononça notamment ces nobles paroles :

« Messieurs, dans un instant, le télégraphe annoncera au monde l'éveil d'une grande espérance. Ce sera pour

nous un devoir sacré de faire désormais tout ce qui sera possible et nécessaire pour que cette espérance ne soit pas déçue.

» La paix proclamée, c'est bien ; c'est beaucoup ; mais il faudra l'organiser. Aux solutions de force il faudra substituer des solutions juridiques. C'est l'affaire de demain.

» A cette heure mémorable, la conscience des peuples, épurée de tout égoïsme national, s'efforce sincèrement d'arriver vers des régions sereines, où la fraternité humaine puisse s'exprimer dans les battements d'un même cœur. »

Et l'orateur, exhortant l'assemblée à une commune pensée, s'écriait en concluant :

« Il n'est pas une des nations ici représentées qui n'ait versé son sang sur les champs de bataille de la dernière guerre. Je vous propose de dire aux morts de la grande guerre, l'événement que nous allons consacrer de notre signature. »

Toute œuvre d'enthousiasme provoque dans une certaine mesure une réaction.

Est-ce en raison des sentiments de particulière confiance qui avaient présidé à la signature du Pacte Kellogg, est-ce à la suite des incidents que j'ai relatés plus haut et qui se produisirent peu de jours après, en septembre, à la neuvième assemblée de la Société des Nations, au sujet du désarmement, toujours est-il que dans certains milieux d'outre-océan, on dénonça bientôt le compromis naval, qui venait d'intervenir entre la Grande-Bretagne et la France, comme un acte mystérieux dont on avait peine à déterminer la portée exacte.

C'est ce qui amena le quai d'Orsay à publier le 22 octobre une note explicative concernant les 35 pièces relatives aux travaux préparatoires du désarmement et à la limitation des armements navals. Downing Street publia en même temps un « livre blanc », sous le titre

« Documents concernant la limitation des armements navals ».

Cette double publication, à laquelle la Belgique, en raison du voisinage des deux grandes Puissances en cause, et de l'amitié toute particulière qu'elle entretient avec elles, attachait un prix plus spécial, mit pleinement en lumière que ce compromis, à défaut de voir s'engager entre les Puissances navales une conversation plus générale, constitue une heureuse application d'une entente restreinte, qui ne peut, en limitant la construction navale de guerre, que servir la cause du désarmement et de la paix.

Le Gouvernement belge vient de saisir le Sénat du projet de loi approuvant le « Pacte général de renonciation à la guerre ».

C'est sans aucun doute dans un sentiment d'unanime satisfaction que ce projet sera voté par le Parlement.

Il proclame un principe, dont aucune nation, plus que la nôtre ne peut se réjouir. Il met la guerre hors la loi, en déclarant qu'aucun peuple n'aura le droit d'en faire usage dans un autre but que celui de la légitime défense. Il donne ainsi un sens plus précis à la guerre d'agression que condamne la Société des Nations, et qu'on a eu tant de peine jusqu'ici à définir.

La guerre que condamne le Pacte, a dit M. Briand, est « dans sa forme la plus spécifique et la plus redoutable, la guerre égoïste et volontaire ».

On a discuté non seulement la portée mais aussi l'utilité de ce pacte, et les tribunes des parlements de Washington et de Paris ont retenti des critiques dirigées contre le projet.

Au Sénat français, M. Lemery, en signalant que le pacte Kellogg est surtout d'ordre moral alors que le *Covenant* de la Société des Nations est avant tout d'ordre juridique, a prétendu que ce serait une illusion de croire que le pacte de Paris renforcerait le pacte de la Société des Nations. Il est allé jusqu'à

dire qu'il peut avoir pour effet de fausser le sens de ce dernier pacte.

M. Briand n'a pas manqué de lui répondre que le nouveau pacte ne pouvait au contraire que donner une force nouvelle au *Covenant* et une confiance grandissante dans la Société des Nations. « C'est déjà une grande chose, a-t-il dit, que 52 nations se réunissent chaque année dans une ville d'Europe pour une action commune en faveur de la paix, après avoir décidé de ne prendre aucune décision qu'à l'unanimité ». Et pour montrer dans quelle mesure cette œuvre est fortifiée par le nouveau pacte, le Ministre rappela que juridiquement la guerre existe, que le pacte de Paris, pour la première fois, a mis la guerre hors la loi et la déclare criminelle et que toutes les nations du monde sont invitées à signer cette condamnation de la guerre. Ce n'est pas là, selon M. Briand, une chose sans intérêt ; la responsabilité morale d'une nouvelle catastrophe guerrière, bien que le pacte ne contienne pas de sanctions directes, ne serait-elle pas aggravée devant le monde ? N'entraîne-t-elle pas un sentiment plus grand du devoir de paix, tout en créant une occasion de collaboration entre les continents ? Le pacte de Paris ne représente-t-il pas à cet égard un important contrat de réassurance ?

A Washington, d'autre part, le pacte fut l'occasion d'une joute curieuse.

Une controverse s'établit au sujet de la portée de la Convention.

Le Sénat tout entier paraissait bien d'accord sur le fond : il demeure entendu que le pacte n'entame pas la doctrine de Monroe, en vertu de laquelle les Etats-Unis peuvent considérer comme un cas de guerre toute intervention européenne dans les affaires américaines. Il reste convenu aussi que les Etats-Unis entendent pourvoir à la défense de leurs intérêts extérieurs sans aucune entrave, qu'ils répudient toute obligation de secourir la victime d'une agression, ou même pour l'assister, d'abandonner sur les mers les droits du commerce neutre.

Mais, au point de vue de la forme du traité, un grand nombre de sénateurs, sous la conduite assez impérieuse de M. Moses, semblait tenir à ce que le Sénat formulât des restrictions.

Mais comme au fond le Sénat était d'accord au sujet de ces interprétations formulées déjà par le Secrétaire d'Etat en des notes qu'avaient acceptées les chancelleries, on se contenta de rédiger un rapport interprétatif. A la demande de M. Reed, sénateur du Missouri, lecture en fut donnée à l'assemblée. Et comme le document, ne rencontra pas l'opposition de M. Kellogg et du sénateur Borach, président de la Commission des Affaires Etrangères du Sénat (et à ce qu'il me semble, véritable promoteur du traité), le Sénat fut unanime à l'admettre et le pacte bénéficia à son tour d'un vote quasi unanime. Il fut admis par 85 voix contre une (le Sénat comprenant 96 membres).

Il fut ainsi permis de dire, en dépit de ces interprétations, que le vote — et le Secrétaire d'Etat y attachait un grand prix — eut lieu *sans réserves*.

Le Reichstag aussi a abordé la discussion du pacte Kellogg.

Il faut en retenir surtout la déclaration par laquelle le Ministre des Affaires Etrangères, M. Stresemann, a ouvert le débat. Il a exposé les points de vue qui ont déterminé l'acquiescement du Gouvernement d'Empire au pacte.

Le Ministre considère que l'événement est doublement important pour l'Allemagne, en ce sens que le problème de la paix est abordé dans une forme nouvelle indépendante des garanties de paix déjà existantes, et que les Etats-Unis, qui n'ont pas participé aux précédentes garanties de paix et qui ne font pas partie de la Société des Nations, interviennent activement dans cette entreprise. Il considère que le pacte n'est pas en contradiction avec les accords internationaux déjà existants, notamment les Statuts de la Société des Nations et le Pacte de Locarno, mais qu'il est, au contraire, de nature à ren-

forcer les idées fondamentales de ces accords.

Les discussions qui ont précédé le pacte prouvent, aux yeux du Ministre, que le pacte n'est pas de la part des gouvernements une simple manifestation, mais un acte gros de conséquences, qui les engage. Le pacte, d'autre part, ne lui apparaît cependant que comme une promesse et une base en vue du développement ultérieur de l'ordre juridique international.

M. Stresemann, qui voit dans le pacte une raison pour hâter le désarmement, pense que la tâche imposée aux gouvernements consiste à trouver comme pendant nécessaire à la renonciation à la guerre les possibilités propres à régler de façon équitable et pacifique les conflits existants ou pouvant surgir entre les peuples.

Ces débats cependant, et ceux qui eurent lieu en même temps dans la presse, n'ont-ils pas jeté un peu d'eau froide sur le bel enthousiasme de la séance du 29 août dans la salle de l'Horloge au quai d'Orsay? Et tout cela n'enlève-t-il pas au Pacte, ainsi qu'on l'a prétendu, une partie de sa signification première et peut-être de son efficacité? La Commission ne le pense pas.

Certes, ces événements prouvent que le monde n'avance que lentement dans la voie salutaire du pacifisme intégral. Ils mettent en lumière aussi que le Pacte n'est qu'un engagement d'ordre moral, sans sanctions matérielles et sans précisions. Le Pacte ne prévoit ni le blocus économique ni même le retrait éventuel de la reconnaissance diplomatique. Il réserve la légitime défense, et ne fait pas oublier combien de fois l'agresseur s'en est réclamé — ne fut-ce pas le cas pour l'Allemagne lorsqu'elle attaqua la France et la Russie? — pour justifier l'agression. Il n'oblige pas les peuples à désarmer et n'empêchera pas sans doute les Etats-Unis eux-mêmes de voter bientôt le bill autorisant la construction de quinze nouveaux croiseurs. Il vient d'être déjà, chose étrange,

— qui eût pu amener des complications plutôt que de fortifier la paix — une occasion pour l'Etat si remuant qu'est l'U. R. S. S., de mise en demeure vis-à-vis de la Pologne, d'accepter avant la date prévue au Pacte, sa mise en vigueur.

Mais il n'en reste pas moins vrai que la rencontre de tant de nations au carrefour d'un grand projet de pacification internationale, la proclamation solennelle qui consiste à jeter l'opprobre sur une guerre que ne justifierait pas strictement la défense de la nation victime de l'agression, la ratification de cet engagement diplomatique par l'opinion publique des peuples, constitue un acte heureux, qu'un pays comme le nôtre, qui a besoin de paix et qui la veut, ne peut que saluer avec joie.

Il constitue, à défaut de précisions meilleures dans une voie où le monde n'entend s'engager qu'avec circonspection et lenteur, une nouvelle garantie d'ordre général sur la route que construit pour le bonheur des peuples, non sans persévérance, la Société des Nations, et où déjà l'on a planté les jalons du *Covenant* et du Pacte rhénan de Locarno.

Il n'est pas moins acquis d'autre part que le Pacte de Paris, tout en condamnant la guerre en tant qu'instrument de politique nationale, impose aux peuples comme conséquence de ce principe, de ne jamais rechercher que par des moyens pacifiques le règlement de leurs différends ou de leurs conflits.

On ne peut oublier que l'avantage essentiel du Pacte Kellogg est, que loin de réduire les avantages que donnent à la Belgique — et d'ailleurs aux autres nations du monde — le Pacte de la Société des Nations et le Pacte rhénan de Locarno, il ajoute à ces avantages une garantie nouvelle, et considérablement étendue, de sécurité et de paix.

Le Pacte de la Société des Nations contient une lacune. Lorsque surgit un différend entre Puissances, si l'unanimité ne se manifeste pas au sein du

Conseil de la Société pour apprécier le différend, les parties en cause peuvent, sans enfreindre le Pacte, recourir à la guerre. C'est la fissure du Pacte par laquelle une nation en conflit avec une autre a toujours le moyen de s'échapper.

La guerre est ainsi, en quelque sorte, sinon justifiée, tout au moins tolérée par le Pacte. La clause, qui consacre cette possibilité de la guerre, est tout le contraire d'une soupape de sécurité.

Le Pacte de Locarno remédie à cette situation, pour les pays engagés par le Pacte, en ce sens que ces pays acceptent de régler par l'arbitrage tout différend qui pourrait naître entre eux.

Mais le Pacte Kellogg nous fait faire un pas de plus. Il ne se limite plus aux pays signataires de Locarno. Il s'étend à toutes les nations de l'univers qui l'acceptent, et qui toutes s'interdisent de recourir à la guerre, en tant qu'instrument de politique nationale, c'est-à-dire autrement qu'en cas de légitime défense. Et cette renonciation à la guerre est admise non seulement par les Puissances, membres de la Société des Nations qui ratifieront le pacte, mais encore par les autres Puissances qui y donneraient leur acquiescement, et notamment par les Etats-Unis qui, on le sait, n'ont jamais accepté de faire partie de la Société des Nations. Certes, les Etats-Unis donnent au Pacte la signification que nous avons indiquée plus haut, mais il n'est pas moins intéressant de voir ce puissant Etat s'interdire de recourir à la guerre considérée comme moyen de politique nationale.

C'est sans doute pousser bien loin le pessimisme que d'affirmer, ainsi que le faisait hier (18 janvier), à l'Association de Gray's Inn à Londres, le professeur de droit constitutionnel à l'University College, le général Morgan, qui siègea, on le sait, à la Commission interalliée de Berlin, que le pacte de Paris, — qui s'entoure déjà de tant de commentaires, — puisse être pour les peuples « un dangereux soporifique » ; mais ce serait d'autre part, je pense, se bercer d'un

fâcheux optimisme que de croire que le Pacte suffit à lui seul pour tuer la guerre, qu'il supprime les causes d'hostilité dans le monde, qu'il dissipe toutes les arrière-pensées que l'on retrouve hélas encore dans certaines castes de pays qui ont fait la guerre, et qu'il peut donc désormais nous enlever le souci du danger et la préoccupation de notre sécurité.

Le Pacte est un grand geste de pacification et de bonne volonté internationale. Il est de nature à rapprocher les peuples, à les pousser à une mutuelle bienveillance, à grandir l'autorité morale de l'œuvre de paix. Il ne supprime pas définitivement toutes les occasions de guerre.

Saluons-le, en nous réjouissant du but qu'il poursuit, sans cesser pour cela un seul instant de demeurer circonspects et vigilants.

V

LA POLITIQUE COMMERCIALE DE LA BELGIQUE, ET L'INFLUENCE DE L'ACTION ÉCONOMIQUE DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS.

La Belgique est un pays de libre-échange.

Cette liberté des échanges, nous tenons à la pratiquer même quand il s'agit de l'exportation de nos produits agricoles, bien que nous devions importer une si grande partie de nos matières alimentaires, en même temps que tant de matières premières que notre industrie transforme en produits fabriqués ou mi-fabriqués.

Nous devons vivre aussi pour une large part de nos exportations industrielles.

C'est dire que tout ce qui sera de nature, d'une part, à favoriser nos échanges et à nous assurer au dehors une représentation diplomatique et consulaire propre à nous ouvrir des marchés et à favoriser ce mouvement d'exportation et, d'autre part, à abaisser

les barrières douanières des pays où nous devons pénétrer, entre directement dans le cadre de notre politique économique.

I. — En ce qui concerne le premier de ces moyens de pénétration à l'étranger, nous avons encore une grande tâche à accomplir.

M. Wauters, Ministre dans un précédent cabinet, vient d'y attirer l'attention de la Chambre des Représentants, au cours de la discussion de ce budget.

Il serait superflu de répéter ici ce qu'il a dit.

Je tiens à rappeler cependant, à l'occasion du débat qu'il provoqua que, si nous occupons en ce moment la septième place dans le monde au point de vue du commerce spécial, nous occupions, avant la guerre, la cinquième place, immédiatement après la Grande-Bretagne, les États-Unis, l'Allemagne et la France, et que si l'on tient compte de l'importance respective des populations, sans même parler de l'exiguïté relative des territoires, nous nous classions en tête des nations.

Nous devrions donc faire l'effort nécessaire pour reconquérir la place momentanément perdue. Dans ce but, nous devrions pouvoir augmenter notre représentation à l'étranger, d'autant plus que nos exportations vers les quatre pays immédiatement voisins tendent à décroître, tandis que nos exportations vers les pays les plus éloignés ne cessent d'augmenter. Nous devons aussi encourager les groupements industriels qui veulent bien s'unir dans le but d'envoyer des missions de pénétration à l'étranger. Nous devons pousser les banques à projeter leur action au dehors. Mais nous devrions aussi, alors que tant de pays prétendent libre-échangistes éliminer la concurrence étrangère, réserver à prix égal ou à conditions à peu près égales, les commandes de nos grands services publics à l'industrie établie dans le pays.

Mais il faut reconnaître qu'en ce qui concerne le développement de notre représentation à l'extérieur, la situation est délicate. Cette représentation est nécessairement coûteuse et nos moyens sont limités. Ils l'ont été surtout jusqu'à ce jour et c'est presque miracle que de voir, qu'en dépit de nos restrictions et de la situation matérielle souvent trop modeste de certains de nos agents, à un moment où les barrières douanières se dressaient partout autour de nous, même chez nos amis les plus proches, nos produits soient arrivés malgré tout à conquérir à nouveau les marchés internationaux.

Ce serait faire fi du plus louable effort que de méconnaître que, dans la limite des ressources dont il dispose, le Département des Affaires Étrangères, qui d'ailleurs a pris à cet effet d'heureuses initiatives, a donné une impulsion vigoureuse, qui se continue toujours en ce moment, à notre politique d'expansion commerciale et de pénétration à l'étranger.

Peut-être ne connaît-on pas assez l'effort que réalisent avec autant d'esprit de suite que de compétence la direction générale du commerce extérieur, et la Commission nationale et les sections qui en dépendent, auxquelles le directeur général, M. Van Langenhove, apporte un concours si apprécié.

Les diverses sections qui relèvent de cette direction générale, la section de l'expansion commerciale (1), celle des

accords commerciaux, celles des intérêts belges à l'étranger et de l'Office commercial font preuve de la plus louable activité.

Il s'est institué au sein de ces organismes un vaste mouvement de travail, en vue de notre protection et de notre expansion au dehors. Nous ne pouvons qu'engager ceux qui désirent s'y associer, à consulter les « circulaires d'informations économiques » pleines d'utiles renseignements, élaborées par les services intéressés.

D'une manière générale, on a pu constater au cours de l'année 1928, un accroissement de 20 à 25 p. c. dans le rendement de ces sections, dû surtout à l'amélioration des méthodes, et à une heureuse appropriation des agents, sans que cet accroissement ait donné lieu à aucune augmentation du personnel.

L'organisation de l'Office commercial a fait l'objet de l'attention particulière de la Direction générale. Les services de cet organisme fonctionnent d'une manière très active et paraissent donner satisfaction aux industriels et commerçants qui viennent s'y documenter. Cependant leur installation dans un bâtiment vétuste donne une impression nettement défavorable. C'est ce qui a amené la Direction générale à mettre sur pied un vaste projet de transformation des locaux de l'Office commercial. Après de laborieuses négociations avec le Département des Travaux publics, celui-ci a consenti à inscrire à son budget de 1929 un crédit de 700,000 francs en vue de la modernisation des installations de l'Office. Le Département

(1) Contentons-nous de donner ici le sommaire des objets sur lesquels s'est portée l'activité de la seule section d'expansion commerciale, dans l'espoir de pousser ceux qu'intéresse l'étude de ces importants problèmes à fouiller plus profondément l'exposé qu'en fait le rapport de la section pour 1928 :

SOMMAIRE.

I. — INITIATIVES RÉALISÉES.

- a) Constitution des dossiers dits « de pénétration »;
- b) Visites d'usines par des personnalités étrangères;
- c) Propagande;
- d) Appui prêté à la création de *Comptoirs et d'Expositions d'échantillons*.

II. — LIAISON AVEC LES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES BELGES.

- a) Orientation et documentation des agents ;

- b) Contrôle de l'activité de chaque poste.

III. — LIAISON AVEC LES GROUPEMENTS INDUSTRIELS. *Bourse industrielle.*

IV. — LIAISON AVEC L'OFFICE COMMERCIAL.

- a) Service des Informations commerciales;
- b) Service du *Bulletin commercial*;
- c) Service de documentation du bureau des enquêtes;
- d) Service de la *production belge*;

V. — LIAISON AVEC LE COMITÉ NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR.

■ lui-même inscrit une somme de 50,000 francs à son budget pour l'achat d'un matériel de bureau moderne ainsi qu'un crédit de 40,000 francs environ qui servira à l'achat d'annuaires et d'ouvrages nécessaires.

La réalisation de ces projets donnera à l'Office commercial l'aspect d'un organisme moderne, semblable au bureau de documentation de nos grands instituts financiers. Une meilleure disposition des locaux assurera en même temps un rendement plus important du personnel.

La tâche à accomplir par le Département des Affaires Etrangères, dans le domaine de notre expansion commerciale est, on s'en rend aisément compte, immense et presque illimitée. Nous n'en verrons peut-être jamais la fin. Mais n'en cueillons-nous pas déjà les fruits en constatant dans la dernière colonne du tableau de notre commerce spécial que, à diverses reprises cette dernière année, nos exportations—même visibles—l'ont emporté sur nos importations et que la balance commerciale ne cesse en réalité de s'améliorer.

Voici ce tableau, tel que vient de le publier la Banque Nationale. Il est instructif, car il nous montre la progression constante depuis trois ans :

Commerce spécial de l'Union économique Belgo-Luxembourgeoise

avec les pays étrangers.

Chiffres globaux.

PÉRIODES	IMPORTATIONS			EXPORTATIONS			Déficit (—) ou Excéd (+) de la balance commerciale	P. c. des exportations aux importations
	Tonnes	VALEUR		Tonnes	VALEUR			
		en milliers de francs	Prix moyen par tonne		en milliers de francs	Prix moyen par tonne		
1926 Moyenne mensuelle	2,858,722	1,921,904	672 29	1,933,571	1,666,556	861 91	— 235,345	86 71
1927 Moyenne mensuelle	3,168,826	2,431,628	767 36	2,011,203	2,218,395	1,103 02	— 213,233	91 23
1927 Septembre	3,233,143	2,430,874	754 64	2,067,185	2,281,767	1,103 80	— 158,107	93 52
Octobre	3,285,845	2,522,826	767 79	2,070,238	2,403,588	1,161 02	— 119,238	95 27
Novembre	3,131,918	2,402,233	767 02	2,023,090	2,305,241	1,139 47	— 96,992	93 96
Décembre	3,251,599	2,712,971	834 35	2,097,678	2,825,358	1,346 90	+ 112,387	104 14
1928 Janvier	2,993,478	2,356,582	787 24	1,592,201	1,951,782	1,225 84	— 404,800	82 82
Février	3,065,183	2,580,050	841 73	2,109,883	2,593,968	1,229 44	+ 13,918	100 54
Mars	3,411,092	2,995,160	880 65	2,464,277	2,739,024	1,111 49	— 256,136	91 45
Avril	3,082,842	2,401,594	779 02	1,974,813	2,167,397	1,097 52	— 234,197	90 25
Mai	3,163,785	2,539,532	802 69	2,341,157	2,366,988	1,011 03	— 172,544	93 21
Juin	3,268,916	2,617,494	800 72	2,384,753	2,461,622	1,031 23	— 155,872	94 04
Juillet	3,117,488	2,337,605	749 84	2,351,980	2,401,053	1,020 87	+ 63,453	102 71
Août	3,098,730	2,536,248	818 48	2,126,372	2,303,947	1,083 51	— 232,301	90 84
Septembre	3,578,465	2,865,082	800 65	2,154,049	2,319,503	1,076 81	— 545,579	80 96
Octobre	3,725,590	2,903,195	779 26	2,401,252	2,921,663	1,217 23	+ 18,468	100 64
Novembre	3,523,476	2,653,438	753 07	2,041,504	2,554,657	1,251 36	— 98,781	96 28

II. — Quant au second objectif de notre politique commerciale, il doit être de provoquer par tous moyens le renversement des barrières douanières qui sont jetées en travers de nos exportations.

Nous pouvons y travailler dans le cercle de nos relations immédiates avec les autres nations. Nous pouvons y travailler aussi dans le cercle élargi de nos relations au sein des Conférences internationales.

A. Dans le cercle de nos relations directes avec les autres pays, tout est question de possibilité, de mesure, d'application.

L'un des moyens les plus efficaces pour vaincre sur les champs de bataille de la concurrence est de nous en tenir le plus possible, et presque de façon systématique, à la clause de la nation la plus favorisée, qui en donnant à autrui le traitement le plus avantageux, — ce qui est relativement aisé dans un système politique de liberté économique, — nous vaut en échange le même traitement privilégié.

En principe nous devrions nous rapprocher aussi près que possible du libre-échange intégral.

Un ancien membre du Gouvernement, M. Forthomme, a proposé à cet égard au pays, en une récente conférence fort remarquée, un idéal dont nous ne pourrions pas assez nous inspirer. « L'idéal, disait-il, c'est la liberté intégrale du commerce. C'est un adage bien connu que, pour tirer loin, il faut viser haut. Le but à toucher ici, c'est d'assurer notre avenir. N'hésitons pas à viser haut. » L'orateur avait montré de façon hardie que la liberté intégrale des échanges, en Belgique, transformerait le pays en un vaste port franc et, par le fait même, en un grand marché du monde civilisé, où nos producteurs eux-mêmes trouveraient leur compte en voyant affluer à la fois les matières premières et les acheteurs. Était-ce un paradoxe ? Pas absolument. « La Belgique, port franc de l'Europe, dit-il,

n'est peut-être qu'un rêve, mais cette pensée doit nous être un puissant et permanent appui pour maintenir l'idéal auquel, sous peine de grands dangers, *tous les Belges* doivent se rallier ».

Tous les Belges s'y rallient-ils ? Presque tous. Ils s'y rallient de plus en plus.

Mais ne sommes-nous pas alors autorisés à crier casse-cou ? En effet, ne sommes-nous pas loin encore de l'idéal que nous assigne l'orateur de la Société d'économie politique de Belgique ?

Certes il n'a pas été facile, après la guerre, d'adapter notre tarif douanier aux « nécessités créées tant par l'instabilité monétaire que par le besoin de posséder un instrument précis pour les négociations commerciales avec les pays étrangers ».

Mais si ce tarif est instable et précaire, en raison des modifications fréquentes que lui fait subir le changement des classifications et des coefficients, et du court terme de préavis de nos accords commerciaux, ce tarif est surtout « plus protectionniste qu'on ne le croit. » On percevait, dit M. Forthomme, 521 millions de droits en 1913 contre 1,400 millions cette année (qui deviennent, en réalité, si l'on tient compte des à-côtés, deux milliards); tandis que nous n'importons que pour 30 milliards au lieu de 35. L'augmentation est donc de 145 p. c. Le prix de revient de nos industries en est lourdement atteint.

Il ne s'agit pas de savoir — un homme averti a posé ainsi le problème — si nous avons ou non « péréquaté » nos coefficients de la loi douanière de 1924, qui n'ont été multipliés que par 6, mais si les coefficients de la loi de 1924 ne sont pas excessifs au regard des coefficients d'avant-guerre et si, en ne les multipliant que par 6, nous ne sommes pas engagés sur une voie dangereuse.

Cela ne paraît que trop certain, et M. Forthomme a sans doute raison de dire :

« Nous devrions tout au moins retourner, par paliers, au régime de 1913, et

retrouver les droits de douane que nous pratiquions alors. Il le faut absolument, car sans cela nous allons nous laisser aller à la pente protectionniste, et permettre qu'on augmente sans cesse nos droits d'entrée au détriment de nos prix de revient. »

B. Dans le cercle des conférences internationales, la Belgique a trouvé une terre d'élection au Comité consultatif économique de la Société des Nations.

Le protectionnisme étroit et universel dont s'est encerclée chaque nation au lendemain de la guerre, ne pouvait durer. Il ne pouvait être qu'une maladie grave mais passagère.

Il est contraire au progrès économique du monde. Il constitue une contradiction insensée avec les idées du développement matériel et les actes positifs de pénétration par terre, par air, par fer, par eau de tous les peuples.

Sa Majesté le Roi, dans un impressionnant discours prononcé aux fêtes du 75^e anniversaire de l'Institut supérieur de commerce d'Anvers, signalait en outre « les graves dangers de conflits que comporte cette recrudescence des antagonismes économiques. »

C'est un des grands bienfaits que nous vaut la Société des Nations que d'avoir aiguillé le monde vers des voies nouvelles.

En mai 1927, elle convoqua la Conférence économique internationale, que présida avec tant d'autorité et de vigueur notre ancien Premier Ministre M. Theunis.

La Conférence, considérant que « les tarifs, bien que relevant de la juridiction souveraine de chaque Etat, ne concernent pas seulement les Etats, mais exercent une grande influence sur le monde entier », recommanda de mettre un terme à l'élévation constante des tarifs et de chercher à les abaisser progressivement.

Bien que le délégué allemand à la neuvième Conférence de Genève, M. Breit-

scheid, ait soutenu que les résultats de la Conférence économique sont encore très modestes, puisqu'en dépit de quelques abaissements de tarifs, le niveau des droits de douane est, selon lui, plus élevé aujourd'hui dans les différents pays qu'au moment où la Conférence s'est tenue, le délégué des Pays-Bas mit en lumière, dès le début de la session, qu'un grand nombre de traités avaient été conclus, abaissant les droits d'entrée et étendant ces réductions à des tiers par l'application de la clause de la nation la plus favorisée, et que la voie suivie par la politique commerciale internationale semble donc bien devoir être désormais celle qu'a ouverte la Conférence économique.

Celle-ci, d'ailleurs, a trouvé son prolongement dans l'institution permanente du Comité consultatif, que préside aussi M. Theunis, et qui chaque année confrontera la politique économique des Etats avec les directives de la Conférence.

M. Loucheur eut l'occasion de retracer à Genève l'œuvre du Comité consultatif en ce qui concerne les essais d'accords collectifs pour la réduction des droits de douane, et les recommandations du Comité pour les études d'ententes industrielles.

Il signala d'autre part que les conférences internationales pour l'abolition des prohibitions et restrictions à l'importation et à l'exportation, dont il a été si difficile d'assurer l'aboutissement, ont à ce point réussi que la convention et l'accord qui en sont sortis portent aujourd'hui la signature de vingt-sept pays.

L'assemblée fut au surplus d'accord pour que, par l'action concertée des Puissances, on essaie de résoudre le problème des tarifs douaniers.

On n'ignore pas d'ailleurs qu'avant la session de la Société des Nations de septembre dernier, le Comité consultatif s'était réuni en mai 1928 et qu'il avait adopté à l'unanimité des résolutions très étendues relatives à la liberté

du commerce, à la politique commerciale (action autonome, action bilatérale, action collective), au traitement des étrangers, au protectionnisme administratif et à l'industrie.

Il est intéressant de relever dans ces résolutions que le Conseil économique estime que son activité doit tendre à faire accepter par tous les Etats, sinon un système tarifaire et une méthode contractuelle uniformes, du moins des arrangements d'où résulte en pratique, malgré la disparité des conceptions et des méthodes, une exécution effective des résolutions de la Conférence de 1927, et que c'est là la seule voie pratique pour l'instant par laquelle il est possible de marquer un progrès de la politique commerciale.

Il est utile aussi de noter qu'en ce qui concerne l'action collective, le Comité voudrait qu'on entreprenne avant tout des efforts pour aboutir à un accord en ce qui concerne des groupes particuliers de produits, en étendant l'accord au plus grand nombre possible de stades de la production, en faisant porter les réductions sur un nombre aussi grand que possible des articles jouant un rôle important dans la vie économique, et en consultant les milieux spécialement intéressés.

La Belgique, qui a un si grand intérêt à voir revenir ainsi les nations à la liberté des échanges, ne verra pas sans satisfaction dans quel esprit pratique sont conçues les tentatives du Comité.

Peut-on en attendre des résultats sérieux ?

M. Gustave-Léo Gérard, dont on connaît la compétence, et qui fut un de nos délégués au Comité économique de Genève, disait il y a peu de jours à la tribune de la Société d'économie politique, à Bruxelles, que nous devons nous mettre en garde contre les dangers d'une vague idéologie. « Ce n'est pas l'enthousiasme pour les principes de la liberté commerciale qui doit nous guider, mais un froid raisonnement. »

Si au point de vue de la simplification

des formalités douanières les résultats sont jusqu'ici satisfaisants, au point de vue des prohibitions d'importation et d'exportation, les réserves admises pour concilier les intérêts des nations en présence enlèvent à la convention, en dépit de ce qu'en a pu dire M. Loucheur, une partie de son efficacité.

Notre délégué à Genève estime que la clef de voûte de tout l'édifice de Genève, c'est l'œuvre concernant le niveau des tarifs douaniers.

Dans le domaine de l'action autonome, des nuages s'annoncent malheureusement à l'horizon.

L'action bilatérale par contre (traité de commerce), a donné de bons résultats.

L'action collective, enfin, qui constitue une nouveauté, ne semble pouvoir réussir que lentement, lorsqu'on aura trouvé des appropriations susceptibles de durer.

Une nouvelle heureuse vient de nous arriver ces derniers jours. Elle est relative à la portée que doit avoir la clause que nous insérons généralement dans nos traités de commerce du traitement de la nation la plus favorisée. Sans méconnaître que la Conférence économique de 1927 s'était déclarée en faveur de l'octroi réciproque du traitement de la nation la plus favorisée et en faveur d'une extension aussi large que possible de sa portée, le Comité, à ce moment-là, n'avait pas pris position en faveur ou contre la doctrine faisant de l'égalité de traitement un droit sans conteste. Aujourd'hui, dans son rapport au conseil, le Comité vient de poser comme principe que le traitement de la nation la plus favorisée doit être inconditionnel et que, d'autre part, l'application de la clause doit être illimitée, c'est-à-dire concerner l'ensemble du tarif des Etats contractants.

Nous ne pouvons que saluer avec gratitude l'œuvre éminemment utile du Comité économique qui, du point de vue de notre pays de libre-échange, industriel et commerçant, est l'une des initiatives les plus heureuses et les plus

appréciables auxquelles la Société des Nations consacre si utilement ses efforts.

VI

NOS RELATIONS AVEC LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG.

La Belgique toute entière apprécie les sentiments de vive amitié qui l'unit au Luxembourg. Elle est unanime à désirer le renforcement sans cesse croissant de cette amitié.

Quelques nuages ont passé, au moment des élections de 1925, à travers les relations de nos deux pays. On se souvient de la campagne qui fut menée dans certains milieux contre l'accord avec la Belgique.

Un redressement s'est opéré depuis et, au cours de la lutte électorale de juin dernier, il ne fut plus question de la formule négative : la dénonciation de l'Union économique.

Nous croyons devoir rendre particulièrement hommage, à cet égard, au Ministre d'Etat, M. Bech, qui, grâce à la loyauté et à la franchise de son attitude, dissipa vis-à-vis de la Belgique bien des préventions de certains de ses compatriotes mal informés, et qui a contribué largement à faire entrer dans la bonne voie les négociations en cours entre les deux pays pour régler les détails d'application de la Convention économique.

Ce traité réclamait, en effet, comme c'est le cas pour toute convention de ce genre, une certaine adaptation.

La Commission des experts, constituée à cette fin, fut réunie en 1927 pour étudier les moyens de résoudre les difficultés.

En juillet dernier, le Ministre des Affaires Etrangères, M. Hymans, trouva l'occasion de signaler à la Chambre plusieurs points au sujet desquels sont intervenues des décisions donnant satisfaction à nos co-contractants.

Ce sont, entre autres, l'acceptation

de la monnaie fiduciaire luxembourgeoise en Belgique, la suppression de la taxe de consommation sur les vins non mousseux et l'application de tarifs ferroviaires réduits pour le transport des vins des grands-ducs, l'ajustement du régime douanier applicable aux vins, la prorogation de l'arrangement intervenu en 1925 concernant le mode de prélèvement des primes agricoles, la simplification des formalités fiscales à la frontière politique des deux pays.

Le Ministre déclara qu'un accord de principe était également intervenu dans d'autres questions, dont la solution pouvait être considérée comme prochaine : c'était la question financière, celle de la « double imposition de mêmes revenus dans les deux pays », celle de la simplification des formalités douanières, au sujet desquelles notre Gouvernement attendait, depuis un certain temps déjà, des propositions précises du Gouvernement grand-ducal.

En dehors de ces problèmes, il en est deux qui méritent, en ce moment, de retenir l'attention.

C'est celui des alcools et l'importante question des chemins de fer.

En ce qui concerne les alcools, on sait que les distilleries agricoles, qui les produisent presque en totalité, bénéficient, au point de vue fiscal, de tolérances très larges, qui se traduisent au point de vue de leur entrée en Belgique, où l'Etat touche intégralement le droit d'accise de ses nationaux, par une véritable prime, fort appréciée par les grands-ducs.

A la suite d'une proposition présentée aux deux gouvernements par la Commission des experts, le Gouvernement du Roi a proposé, il y a environ dix mois au Gouvernement grand-ducal, un projet tendant à limiter à un chiffre maximum, fixé de commun accord, les importations d'alcools luxembourgeois en Belgique.

La Commission, désirant savoir si ce projet avait abouti, a posé à ce sujet une

question à M. le Ministre des Affaires Étrangères.

Celui-ci a répondu :

« On sait que le Grand-Duché, tout en appliquant en principe un droit d'accise sur les alcools égal au nôtre, accorde aux nombreuses distilleries agricoles que compte le pays, divers dégrèvements, avantages et tolérances qui se traduisent, dans la pratique, par une diminution assez sensible du droit.

» Le Grand-Duché justifie le maintien de ces avantages par la nécessité de protéger la distillerie agricole, dont l'activité constitue, pour l'agriculture luxembourgeoise, un élément de prospérité important.

» D'autre part, notre industrie nationale de la distillerie subit, forcément du fait des privilèges fiscaux admis au Grand-Duché, une concurrence anormale de la part de l'industrie luxembourgeoise ; l'importation croissante d'alcools luxembourgeois que cette situation provoque en Belgique, entraîne également une diminution de recettes sérieuse pour le Trésor belge, les droits d'accises n'étant pas communs aux deux Etats de l'Union et chacun d'eux percevant exclusivement les droits afférents aux alcools produits sur son territoire.

» Le problème qui est à résoudre consiste donc à rechercher une solution respectant les avantages acquis par les distillateurs luxembourgeois qui servent effectivement les intérêts de l'agriculture, tout en garantissant le Trésor et l'industrie belge contre les conséquences d'une concurrence que les dits avantages favorisent d'une façon anormale.

» Bien qu'un accord définitif ne soit pas encore intervenu sur ce point, on peut dès à présent déclarer que les négociations en cours ont largement ouvert la voie à une entente ; il est même permis de prévoir qu'un accord interviendra à ce sujet à très bref délai. »

Quant à la question des chemins de fer, on se souvient que l'accord

préparé à ce sujet en 1924, entre la Belgique et le Grand-Duché, fut rejeté en seconde lecture, au début de 1925, par le Parlement luxembourgeois.

On envisagea, à la suite de ce vote, la création, pour l'exploitation de tout le réseau unifié du Grand-Duché, d'une société assez semblable à la Société nationale belge des Chemins de fer.

Les négociations furent menées d'une part, pour le Gouvernement luxembourgeois, par MM. Dupong, Ministre des Finances, Clemeng, Ministre des Travaux publics et Meyer, directeur général de l'A.R.B.E.D., et d'autre part, pour le Gouvernement belge, par MM. le baron Houtart et Lippens, assistés de fonctionnaires.

Nous savons que les principes de l'arrangement sur lesquels les ministres se sont mis d'accord, ont été rédigés et paraphés.

Le réseau des chemins de fer luxembourgeois serait unifié. Comme on le sait, un des réseaux, le Guillaume-Luxembourg, est exploité, provisoirement, depuis la guerre, par l'administration française des chemins de fer d'Alsace-Lorraine. Quant au second, il a été l'objet d'une concession à la Société luxembourgeoise « Prince-Henri ».

Les deux réseaux luxembourgeois étant unifiés, l'administration en serait confiée à une Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois (S. N. C. F. L.) dans le Conseil d'administration duquel le Gouvernement belge serait représenté par trois administrateurs sur quinze.

Le capital de la Société serait de 30 millions de francs. Il serait émis 500 millions d'obligations.

Le Gouvernement belge participerait à la constitution de cet *emprunt obligataire* dont les intérêts et l'amortissement seront garantis par le Gouvernement grand-ducal.

L'accord prévoit aussi des dispositions concernant l'acheminement du

trafic ferroviaire, étant entendu que, dans la mesure du possible, les Sociétés nationales des Chemins de fer belges et luxembourgeois considéreront leurs intérêts comme solidaires.

L'État grand-ducal obtiendrait de la Belgique que le transport des coques provenant de la Ruhr à destination des usines métallurgiques du sud du Grand-Duché, transports s'effectuant actuellement par Welkenraedt et Athus, en traversant le Luxembourg belge, seraient acheminés, dès l'entente établie, par Welkenraedt-Gouvy et les lignes grand-ducales.

La Commission a tenu à connaître de façon plus précise l'accord intervenu, et elle a, à cette fin, posé une question au Ministre des Affaires Étrangères.

Celui-ci a répondu que « ce n'est qu'au mois d'août 1927 que les discussions ont pu être reprises sur des bases solides : une Commission paritaire belgo-luxembourgeoise, présidée par M. Theunis, et qui avait été chargée d'examiner la question, formula, en effet, à cette époque, des propositions précises, dont les principes essentiels furent immédiatement acceptés par les deux gouvernements comme bases de nouveaux pourparlers.

» Ceux-ci viennent d'aboutir à un accord paraphé à Bruxelles, le 9 janvier dernier.

» Le projet d'arrangement élaboré prévoit l'unification des chemins de fer luxembourgeois et leur exploitation par une société nouvelle : la Société Nationale des Chemins de fer luxembourgeois.

» Les rapports entre les chemins de fer belges et les chemins de fer luxembourgeois, sont réglés en tenant compte de la nécessité d'établir entre eux une solidarité aussi étendue que possible, notamment en ce qui concerne l'acheminement du trafic de transit par la voie belgo-luxembourgeoise. Les intérêts de nos grands ports maritimes se trouvent donc sauvegardés et c'était là

le but essentiel que nous avons toujours poursuivi au cours des négociations ferroviaires avec le Grand-Duché »

Cette réponse est évidemment trop sommaire pour que nous puissions nous faire une idée de la convention.

Nous aurons donc à l'étudier lorsque le Parlement sera saisi officiellement du projet. Nous aurons notamment à examiner si la part réservée à la Belgique dans la direction de la Société est suffisante.

La Belgique désire vivement voir intervenir un accord acceptable avec le Grand-Duché au sujet des chemins de fer luxembourgeois.

La question a pour notre pays, tant au point de vue des souvenirs qu'elle évoque qu'au point de vue des besoins de nos transports en droiture et en transit, une importance plus grande que ne pourraient le croire les esprits superficiellement informés.

L'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché a fait partie jadis du plan d'annexion envisagé sous l'Empire, lorsque Napoléon III, après Sadowa, poursuivant une politique de compensations, que Bismarck qualifiait de ce nom plus sévère « la politique des pourboires », chercha à s'ingérer en Belgique, en tentant de faire reprendre le réseau Liégeois-Limbourgeois, qui était belge, par la Compagnie de l'Est, et par la compagnie cessionnaire (le réseau alsacien-lorrain), auquel était abandonnée déjà l'exploitation de la Compagnie du Grand-Luxembourg.

Frère-Orban, lorsque les compagnies eurent passé outre à son refus d'autoriser la cession, se rendit à Paris et tint tête, courageusement et victorieusement, à l'Empereur.

Depuis lors, on a reconnu cent fois que le Luxembourg était au point de vue des transports et du transit une véritable plaque tournante des communications belges, allemandes et françaises.

Il suffit de jeter les yeux sur la carte

des voies de pénétration vers l'Allemagne, la Suisse, l'Italie, et les pays d'au delà, autant que vers l'Alsace-Lorraine, hinterland si rapproché de nous, pour se rendre compte, surtout depuis le creusement relativement récent des grands tunnels transalpins, ce que ces flèches de direction multiples représentent pour notre trafic par chemin de fer.

Il est donc indispensable que la Belgique ait un droit de regard sérieux dans l'exploitation des chemins de fer unifiés.

Cette prétention belge est d'autant plus légitime que la Belgique n'était pas sans droit avant la guerre vis-à-vis des chemins de fer du Grand-Duché.

On sait qu'à côté de la ligne du Prince-Henri, qui compte 193 kilomètres, existait la ligne de la Société Guillaume-Luxembourg, qui en compte 194.

Celle-ci comprenait :

1° La ligne construite sur le territoire belge de Spa à la frontière grand-ducale (54 kilomètres 773 mètres), exploitée par l'Etat belge, en vertu d'une convention du 11 juillet 1872 (loi du 16 janvier 1873), jusqu'au 31 décembre 1912. L'exploitation a été continuée, en vertu d'accords provisoires, par l'Etat belge, et les conditions du rachat par la Belgique ont été fixées par le projet de loi du 13 janvier 1925, entériné par les deux pays.

2° Les lignes exploitées dans le Grand-Duché de Luxembourg à l'exception de celle de Kleinbettingen à Wasserbilig.

Ce réseau était exploité par le gouvernement allemand ; le droit d'exploitation qui expirait en 1912, fut reporté jusque fin 1959.

Il faut lire dans *The New Europe* du 5 septembre 1918, l'article suggestif de M. Francis Grubbe, pour voir dans quelles conditions d'intimidation et de pression l'exploitation allemande fut imposée au Grand-Duché, suivant un

plan prémédité ; aussi la guerre mit-elle fin à cette exploitation par l'Allemagne.

3° La ligne Kleinbettingen à Wasserbilig était exploitée, en vertu d'une convention du 9 janvier 1863, par la Compagnie belge du Grand-Luxembourg, qui subrogea l'Etat belge à tous ses droits lors de la reprise de la Compagnie en 1873.

La Compagnie belge du Grand-Luxembourg céda en 1869, pour une durée de 44 ans, l'exploitation de la ligne à la Compagnie de l'Est français.

En 1912, l'exploitation de la ligne devait donc revenir à la Belgique.

On voit ainsi combien il serait peu équitable d'exclure la Belgique de l'exploitation du chemin de fer dans le Grand-Duché.

D'autre part le réseau du Guillaume-Luxembourg s'enfonce comme un coin entre la Belgique et la province rhénane. Si la Belgique devait demeurer étrangère à l'exploitation de cette ligne, elle serait serrée entre deux réseaux étrangers : le réseau limbourgeois au Nord, le réseau luxembourgeois au Sud. Entre ces deux réseaux, il ne lui resterait que la voie de Liège, — Aix-la-Chapelle (et la nouvelle voie contiguë de Visé), sur un développement, depuis Athus jusque Maeseyck, de 175 kilomètres.

La pénétration en Belgique et la sortie par les lignes du Luxembourg constituent donc pour nous une nécessité économique des plus importantes.

VII

LES RAPPORTS DE LA BELGIQUE AVEC LA RUSSIE.

La question de nos relations avec la Russie a été à nouveau agitée ces derniers temps.

Elle a fait l'objet à la Chambre des Représentants d'observations présentées par l'ancien ministre M. Wauters.

La Russie est un pays de 150 millions d'habitants. Nous ne l'ignorons pas ;

nous ne pouvons pas l'ignorer ; mais nous ne pouvons pas davantage ignorer ce qu'est le Gouvernement qui préside à ses destinées. Celui-ci profite des relations commerciales qu'il parvient à nouer, pour introduire dans les pays avec lesquels il traite, des agents de sa politique de destruction et pour s'efforcer de faire saper par la base les institutions de ces pays.

Trois questions se posent :

1. Faut-il reconnaître *de jure* l'U.R. S.S. ?

2. Faut-il admettre au moins une représentation commerciale officielle de l'Union ?

3. Faut-il encourager la reprise des affaires avec la Russie, et prendre des initiatives à cet égard, telle par exemple que la conclusion d'un traité de commerce ?

Il est bon, pour apprécier comme il convient l'échiquier sur lequel se joue la partie, de se pénétrer de ce qui s'est passé dans les pays d'Europe qui ont fait l'expérience, d'ailleurs récente, de la reprise des relations avec les Soviets. Il faut rappeler aussi comment la question se pose chez nous.

Nous ne voulons pas entrer ici dans le détail de l'expérience tentée en Grande-Bretagne et en France — qui en 1924 ont noué des relations diplomatiques régulières avec l'U. R. S. S. — Qu'il nous suffise de rappeler que bien qu'il eût été expressément convenu entre ces deux pays et l'U. R. S. S. que la non-intervention dans les affaires intérieures serait la règle entre les deux pays, la représentation officielle des Soviets, tant à Londres qu'à Paris, a favorisé les menées communistes, et les Soviets, à diverses reprises, ont violé l'engagement de ne pas s'immiscer dans les affaires du pays.

On sait que ces agissements ont abouti à Londres à la rupture des relations diplomatiques et on connaît les incidents qui ont entraîné à Paris le

départ du représentant de l'Union des Républiques socialistes soviétiques.

Faut-il, après ce double démenti donné par les Soviets à la politique du rapprochement, suivre en Belgique les mêmes errements ?

Nous ne le pensons pas.

Quelle est en effet notre situation ? La voici :

Au printemps de 1924, M. Hermer, secrétaire de la légation soviétique à Londres, rendit visite à la Belgique et proposa au Gouvernement d'entrer en pourparlers avec l'Union des républiques soviétiques en vue d'étudier le rétablissement des relations normales entre les deux pays.

Le Gouvernement belge ne déclina pas cette invitation ; mais il chargea le baron Moncheur, notre ambassadeur à Londres, d'engager des négociations préliminaires ayant pour objet principal les questions relatives au règlement du statut des entreprises et concessions belges en Russie, à la réparation des dommages qui leur ont été causés, au paiement des titres russes détenus par nos compatriotes, à la restitution des biens appartenant à des personnes privées belges ou au paiement d'une indemnité en cas de restitution impossible.

Le premier soin du représentant de la Belgique fut de remettre à la délégation soviétique à Londres le tableau suivant de nos revendications :

ENTREPRISES INDUSTRIELLES.

Mines, charbonnages, usines métallurgiques.

13 sociétés minières, charbonnières et métallurgiques fr.	965,000,000
13 entreprises charbonnières pures.	100,000,000
3 entreprises de fours à coke	57,000,000
8 entreprises minières diverses . .	39,000,000
Fr. or	1,161,000,000

Ateliers de constructions mécaniques, fonderies, etc.	
16 entreprises . fr. or	142,000,000
Glaceries, verreries, produits réfractaires.	
4 glaceries et verreries . . . fr.	68,000,000
11 fabriques de produits réfractaires et de matériaux de construction .	38,000,000
15	Fr. or. 106,000,000
Industries diverses.	
3 sociétés de pétrole et dérivés . . fr.	113,000,000
4 sociétés de produits chimiques. . .	107,000,000
7 sociétés de textiles.	73,000,000
36 entreprises diverses	67,000,000
50	fr. or. 360,000,000
Entreprises de services publics.	
Chemins de fer, tramways, éclairage, distributions d'eau ou de gaz, téléphone :	
43 entreprises . fr. or.	582,000,000
Total : 161 entreprises fr. or.	2,350,000,000
Avoirs liquides et dépôts en banques en Russie.	
Espèces et comptes courants fr.	193,000,000
Titres	87,000,000
	280,000,000
<i>Créances commerciales belges sur la Russie .</i>	125,000,000
<i>Fonds publics russes en mains belges . . .</i>	640,000,000
<i>Biens fonciers, marchandises, mobiliers et avoirs divers en Russie</i>	105,000,000
Total général. fr. or.	3,358,000,000

Rien, depuis lors, n'a permis d'espérer que les Soviets soient disposés à remettre les Belges en possession de leurs biens en Russie ou à nous payer tout ou partie de cette importante créance.

On connaît le point de vue qui a été défendu par la Belgique, — d'ailleurs approuvé par le pays entier, — aux Conférences de Gênes et de La Haye.

Nous avons pu constater que le seul fait de la reconnaissance *de jure* des Soviets par certaines Puissances a aussitôt poussé Moscou, qui avait accaparé les biens, à prétendre que la conséquence certaine et naturelle de cette reconnaissance était la consécration des prétendus droits de l'U.R.S.S. sur les biens confisqués. Et Moscou ne posait même pas la question de l'indemnité.

En présence de cet acte de mauvaise foi, alors même que Moscou se fut engagé à indemniser ceux dont les Soviets ont accaparé les biens, pourrions-nous accorder une créance sérieuse à ces promesses, engager de nouveaux capitaux dans les concessions nouvelles que nous donneraient les Soviets en compensation des biens enlevés, sans connaître d'ailleurs la valeur matérielle et juridique de ces concessions, sans être sûrs que l'indemnisation sera juste et complète, sans avoir la certitude que le pouvoir qui un jour peut-être prendra la place des Soviets respecterait ces engagements?

D'autre part, on vit à Gênes et à La Haye que certains groupes se préparaient à accaparer les entreprises en Russie, — et on se dit qu'en se contentant de voir substituer au droit à la récupération du bien, ou au pis aller du droit à la créance, que nous gardons vis-à-vis des Soviets, un droit mal défini à l'indemnité, on risquait d'être pris au piège et de se livrer à l'arbitraire et au bon plaisir de Moscou.

La délégation belge s'employa en conséquence à faire adopter par ces deux Conférences une résolution recom-

mandant à tous les gouvernements représentés de ne pas soutenir ceux de leurs nationaux qui acquerraient, sans l'accord des propriétaires évincés, les biens confisqués par les Soviets.

La politique du Gouvernement belge était ainsi nettement définie. Elle consistait, conformément d'ailleurs à la mission qui fut donnée au baron Moncheur, et que nous avons rappelée plus haut, à réclamer de la part de Moscou la restitution des biens nationalisés, et il est évident que ce n'est que *sur la base d'un acquiescement de la Russie à cette politique*, que la Belgique eût pu envisager la reconnaissance *de jure* ou la reprise des relations régulières entre les deux pays.

L'attitude de la Belgique a été en cette occurrence d'autant plus sage que nous avons pu constater depuis lors que les pays qui ont renoué avec les Soviets se sont mis à acheter à la Russie une partie des produits provenant des biens confisqués, et que la reconnaissance *de jure* a eu cette conséquence inattendue de voir couvrir ces achats des produits volés.

En octobre 1925, M. Vandervelde, alors Ministre des Affaires Etrangères, déclara à la Chambre des Représentants, que le Gouvernement belge continuait à tenir compte de l'importance des biens enlevés aux Belges en Russie et qu'il n'était nullement disposé à reconnaître *de jure* le gouvernement de l'U. R. S. S. sans que des arrangements préalables soient conclus à cet égard.

M. Vandervelde ajouta cependant qu'il estimait que le jour où on discuterait ces questions, « nous ne devrions pas faire une opposition trop étroite sur la nationalisation des biens ».

Dans les milieux belges intéressés on exprima à ce sujet quelque inquiétude, mais on déclara que l'idée de M. Vandervelde méritait examen.

Nous lisons dans une lettre d'un Comité d'intérêt belge en Russie au Premier Ministre : « En effet, tout en

défendant le principe du droit exclusif et imprescriptible des anciens propriétaires sur leurs biens, nos organismes de défense n'ont jamais exclu la possibilité d'une solution compromise avec les Soviets en ce qui concerne la forme et les conditions du rétablissement de ces anciens propriétaires dans tous leurs droits. Dans cet esprit, nous avons toujours exprimé et exprimons encore nos dispositions d'aller dans ce compromis aussi loin que possible et autant que la cause le permettra, tout en tenant compte des nouvelles conditions de la vie en Russie, ainsi que de la forme et des conditions de la restitution.

» Toutefois, nous croyons nécessaire de préciser qu'à notre avis, toute transaction sur le principe même de ce droit exclusif et imprescriptible doit être rejetée, car elle affaiblirait nos revendications vis-à-vis des Soviets et nous ferait courir le risque de perdre tous droits à réclamations. »

Déjà à la fin de 1924, un Comité des affaires russes, dont faisaient partie des industriels belges spoliés, s'était réuni à Bruxelles pour examiner la question de la reprise des négociations avec le Gouvernement de Moscou.

Une nouvelle réunion de ce Comité eut lieu à Bruxelles en décembre 1925, sous la présidence de feu M. Cooreman, Ministre d'Etat. Le Ministre des Affaires Etrangères, M. Vandervelde assista à la réunion.

Il ne fut pas question de la reconnaissance *de jure*, des Soviets, d'autres pays d'ailleurs, tels que les Pays-Bas, l'Espagne, le Portugal, ne se sentant pas plus tentés que la Belgique d'y procéder.

Mais on envisagea la question de la reprise des relations commerciales.

L'assemblée se montra réservée. Le directeur du Comité central industriel, prenant la parole au nom de ceux qui voudraient importer en Russie les produits de notre métallurgie, exprima l'avis qu'il pouvait y avoir utilité à

consulter les groupements sur les avantages d'une reprise des relations d'affaires.

M. le Président de la Chambre de commerce d'Anvers, dont on connaît la haute autorité, déclara qu'il s'était entouré de renseignements dans les milieux où l'on a traité des affaires commerciales avec la Russie. Tous sont d'accord pour dire que l'essentiel est que nos hommes d'affaires qui traitent avec ce pays, prennent les précautions nécessaires et du reste usitées en matière commerciale. Ils en ont agi ainsi et ont par le fait même écarté tout aléa des opérations qu'ils ont entreprises. Bref, à Anvers, on demande que tout reste en l'état, et on ne voit aucun avantage à une reconnaissance des Soviets.

Il semble d'ailleurs bien probable qu'il ne serait guère possible de conclure avec le gouvernement des Soviets des accords commerciaux, sans une reconnaissance préalable *de jure*, et rien ne permet d'espérer que si des accords de ce genre étaient conclus, les Soviets restitueraient au préalable les entreprises industrielles nationalisées.

Aussi n'est-on pas surpris de constater, tandis que les Chambres de commerce d'Anvers, de Bruxelles, de Liège, de Mons et de Verviers, le Comité central industriel, les différentes sections du Comité de défense des intérêts belges en Russie, l'Association belgo-russe, la Commission pour la reconstitution de l'industrie minière et métallurgique dans le midi de la Russie, le Comité interallié des Sociétés pétrolières en Russie, émirent des avis nettement défavorables au sujet de l'opportunité de la reconnaissance *de jure* du Gouvernement de Moscou, que le Comité central de la Chambre de commerce d'Anvers, représentant ses 33 sections, décida que selon lui il n'y a pas lieu pour le Gouvernement de s'occuper des relations commerciales avec la Russie des Soviets.

Cette décision ne tend d'ailleurs en rien à empêcher les relations commer-

ciales personnelles des Belges avec la Russie, qui se font aux risques et périls des intéressés, sans porter préjudice aux intérêts et aux droits des tiers évincés.

D'ailleurs, les chiffres prouvent que ces relations commerciales existent, et qu'elles ont, à peu de chose près, l'importance qu'elles avaient avant la guerre.

Si l'on consulte les statistiques produites par la représentation commerciale de l'U. R. S. S. en France, on constate que, pour l'année 1927-1928, la Belgique a exporté 11,4 p. c. des produits importés en U. R. S. S. et que la Belgique a importé de Russie 9 p. c. des produits russes vendus à l'étranger.

Avant la guerre, d'après la déclaration du service de l'U. R. S. S. en France, la Belgique recevait 4,13 p. c. du total des exportations russes, et envoyait en Russie, 5,29 p. c. de ses exportations. Le service français constate que les achats de l'U. R. S. S. en Belgique ont déjà presque atteint le niveau d'avant-guerre : 6,571,595 roubles-or au lieu de 7,521,000. Il va sans dire, que la Russie ne vend pas encore en Belgique le chiffre de marchandises qu'elle y vendait avant la guerre ; mais il saute aux yeux que, même si des relations officielles étaient reprises avec la Russie, il ne pourrait pas en être ainsi, puisque ces ventes étaient surtout le produit des marchandises envoyées en notre pays par des usines et des exploitations belges, aujourd'hui confisquées.

Mais la décision de la Chambre de commerce d'Anvers, rappelée plus haut, se conçoit d'autant mieux qu'une reprise officielle des relations commerciales avec la Russie et à plus forte raison l'adoption d'un traité de commerce présenterait un avantage bien atténué, depuis que les parties de l'ancienne Russie avec lesquelles la Belgique est surtout en relation, la Finlande, l'Esthonie, la Lettonie, la Bessarabie, se sont détachées de la Russie soviétique.

Cet avis de nos commerçants les plus directement intéressés peut au surplus servir de réponse à ceux qui soutiennent que le port d'Anvers a intérêt à la reprise des relations officielles, et que les bateaux russes pourraient bien prendre l'habitude d'autres escales qu'Anvers.

Personne ne connaît mieux l'intérêt du port d'Anvers et ne veille plus jalousement sur ses destinées que la Chambre de commerce de la Métropole commerciale. Si elle n'a cessé de s'en tenir à l'avis que nous venons de rappeler, c'est qu'elle sait mieux que personne qu'en 1913, dernière année complète du mouvement maritime d'avant-guerre, sur 7,056 navires qui entrèrent dans le port d'Anvers, à peine 55 vapeurs et voiliers battaient pavillon russe, et que sur un total de 14,146,819 tonnes de marchandises amenées par ces bateaux, 53,832 tonnes seulement, soit à peine 0,38 p c., arrivèrent par navires russes. On lui ferait difficilement admettre que le choix de nouveaux ports d'escales par les 55 navires russes pourraient nuire sérieusement aux intérêts de notre port national, alors que la presque totalité des marchandises nous étaient apportées par des bâtiments dont il n'était pas possible de dire que le pavillon couvre la marchandise et alors que les anciens grands ports russes, tels que ceux de Riga, de Reval, d'Helsingfors, ne font plus partie de la Russie.

En présence de tous ces faits, il semble à la majorité de la Commission que le Gouvernement a raison de ne pas envisager la reconnaissance *de jure* des Soviets, de ne pas davantage s'attacher à rechercher à Bruxelles une représentation commerciale officielle de Moscou, et de laisser, en attendant des jours meilleurs, à nos industriels et à nos commerçants le soin de régler eux-mêmes avec la Russie la marche de leurs opérations de commerce, qu'ils ont d'ailleurs le bon esprit de faire couvrir d'avance par d'indispensables garanties.

Certains membres de la Commission ont toutefois marqué leur fidélité au principe de la reconnaissance *de jure* du gouvernement de l'*Union des Républiques socialistes soviétiques*.

Ils ont défendu l'utilité d'une représentation commerciale des Soviets en Belgique et de notre pays en Russie. Ils ont enfin préconisé la conclusion immédiate d'un traité de commerce avec le gouvernement de Moscou, traité garantissant que les importations d'un pays vers l'autre ne pourraient être saisies du chef d'engagements relatifs à des dettes antérieures à l'armistice ou à des réquisitions ou nationalisations, ces questions de dettes ou de confiscations devant être réservées momentanément.

VIII.

NOS POURPARLERS AVEC LES PAYS-BAS.

M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait aux Commissions réunies de la Chambre et du Sénat un intéressant exposé relatif aux pourparlers engagés avec les Pays-Bas pour la révision du Traité de 1839.

Il résulte de cet exposé que les pourparlers accusent pour la Belgique un recul certain.

Après que le Gouvernement de La Haye nous eut donné la conviction que le projet de traité voté par les Chambres belges serait ratifié aussi par le Parlement néerlandais, la Première Chambre le rejeta.

Le temps avait travaillé contre nous. Les Pays-Bas cherchèrent encore à gagner du temps.

Dès le lendemain de ce vote hostile, qui fut enregistré en mars 1927, le Gouvernement néerlandais déclara que pour pouvoir reprendre les négociations il devait se livrer à de nouvelles études techniques.

Il prolongea ces études et ne se déclara en mesure de reprendre les pourparlers qu'à Genève, en août dernier,

alors qu'une occasion se présentait pour M. Bellaerts van Blokland de rencontrer, dans une atmosphère particulièrement pacifiante, M. Hymans.

Les deux Ministres reprirent l'examen du côté économique du vaste problème.

En ce qui concerne spécialement l'Escaut, qui demeure le problème principal que nous continuons à envisager, les Pays-Bas, — nous l'avons appris par la presse des deux pays, — ont parlé de la nomination d'un collège de techniciens belges et néerlandais qui auraient la faculté de faire des suggestions à leurs gouvernements respectifs.

Ceci ne serait guère mieux. Ce serait peut-être pire que ce que donne à la Belgique le Traité de 1839.

Quant à la question de nos relations avec le Rhin, les experts néerlandais mis en rapport avec nos experts, loin d'admettre la création d'un canal direct — prévu dans le projet de traité négocié à Paris en 1919 et soumis au vote du Parlement des deux pays en 1925 — qui irait des installations maritimes d'Anvers vers le Moerdijk, ont proposé un tracé partant de Bath pour aboutir à l'ouest du « Hellegat », aussi long à exécuter que dangereux et coûteux.

La position de la Belgique est cependant particulièrement forte, tant en ce qui concerne le problème de l'Escaut occidental qu'en ce qui concerne le problème des communications par l'Escaut oriental vers le Rhin.

Aussi l'heure est-elle venue, en présence des reculs successifs subis par la Belgique depuis les négociations de Paris en 1919, de faire mieux connaître dans le pays et à l'étranger, et tout particulièrement aux Pays-Bas même, la légitimité de nos revendications. Nous devons exposer le problème devant l'opinion publique. Nous devons faire mieux comprendre chez nous et au dehors, sur le ton le plus objectif, sans inimitié pour nos voisins du Nord, mais avec toute la fermeté qu'ils apportent

eux-mêmes dans la résistance, que nous avons pour nous et les traités, et le bon droit, et l'équité, et l'intérêt international.

Il est indubitable que si, en dépit de notre droit le plus évident, les Pays-Bas ont jusqu'ici gagné la partie, c'est parce que les pouvoirs publics ont été secondés, presque malgré eux, par une action vigoureuse de l'opinion, formée et entretenue à grands frais, par des intérêts personnels, qui, si respectables qu'ils soient, ne peuvent cependant pas prévaloir sur les obligations internationales.

Il est donc temps de nous ressaisir. Il faut que nous éclairions nous aussi l'opinion publique.

Notre bon droit crève les yeux tant dans la question de l'Escaut que dans celle de nos communications avec le Rhin.

A

LE PROBLÈME DE L'ESCAUT.

Quelle est la caractéristique de l'Escaut ?

L'Escaut est un fleuve sinusoïdal. La marée chasse chaque jour dans son lit des millions de mètres cubes d'eau qui creusent ses passes. Après les heures du flux, le jusant creuse à son tour le thalweg. Mais le fleuve présente six courbes successives, et comme dans toute rivière sinusoïdale, le flot cherche les rives concaves, passe tour à tour de l'une à l'autre, fuyant les rives convexes, où ne se rencontrent par le fait même que de faibles profondeurs. Il creuse des profondeurs d'autant plus grandes dans les courbes, que la concavité des rives retient davantage le courant. Mais en passant d'une rive concave à l'autre, le flot tend à se diluer aux points d'inflexion. Voilà le danger du fleuve sinusoïdal. En ces points se forment en raison de cette dilution et de la marche variable du flot et du jusant, des bancs de sable, des seuils, des atterrissements. Ces seuils se modifient et se

déplacent. C'est le motif pour lequel la drague doit fonctionner de façon presque constante dans l'Escaut. C'est aussi la raison pour laquelle le fleuve constitue un instrument infiniment capricieux et délicat, qu'il faut surveiller sans cesse, et dont la surveillance doit être d'autant plus assidue que le thalweg, c'est-à-dire la passe creusée par les marées, et seule accessible à la grande navigation, serpente entre des bancs de sable et des épis souvent redoutables, et que très souvent elle contraste par son étranglement avec la largeur imposante de la rivière.

On doit avant tout se pénétrer de la nature d'un pareil fleuve, qui est tout l'opposé d'un canal rigide et droit, tel que celui qui conduit du Hoek van Holland à Rotterdam, où d'ailleurs le jeu de la marée ne s'élève que de 1^m50 à l'étiage des eaux, alors que dans l'Escaut l'étiage s'accroît de 4 mètres et très souvent davantage.

Pour ne citer qu'un exemple du génie capricieux qui préside aux destinées de l'Escaut, il est utile de rappeler qu'en 1880 le thalweg, en allant de la courbe de Hansweerth vers la courbe de Bath, suivait, en léchant un banc de sable prolongé, la rive droite du fleuve. En 1885, un seuil se forme vers Bath. Contrarié et ralenti par cet obstacle, le flot change de direction au départ de Hansweerth et va creuser la passe le long de la rive gauche de Walsoorden où elle est encore fixée aujourd'hui. Mais le thalweg s'y est fait à certains moments particulièrement étroit, et les techniciens n'osent pas affirmer que s'il devait se rétrécir encore davantage, il ne faudrait pas envisager, plutôt que d'entraver la navigation par l'obstacle permanent de dragues et de suceuses, la réalisation énergique d'une coupure à forme sinusoïdale prononcée à travers les terres, soit de Bath à Hansweerth, soit de Walsoorden à Terneuzen. Ce serait là, il n'est pas nécessaire d'y insister, non pas un travail d'entretien,

mais un travail considérable d'amélioration.

*
**

Quelles sont les obligations que le Traité de 1839 a mis à charge des Pays-Bas ?

Elles sont très simples.

1. Les Pays-Bas, en vertu de l'article 109 du Traité de Vienne applicable à l'Escaut, sont obligés de respecter et de faire respecter, sur la partie de la rivière dont ils ont la souveraineté, « la libre navigation ».

Le Traité de Vienne a entendu d'ailleurs en 1815 décréter la liberté de la navigation dans tout le cours des rivières internationales.

Et l'article IX du Traité de 1839, qui rend applicable à l'Escaut l'article 109 du Traité de Vienne, tout en admettant la perception au profit des Pays-Bas d'un droit de péage, qui fut d'ailleurs racheté en 1863 par la Belgique et les Puissances intéressées, grâce à l'action diplomatique du Baron Lambermont, a stipulé expressément, dans le but évident de rendre la liberté de navigation vraiment effective et sans donner à ces prescriptions un caractère limitatif, l'obligation pour la puissance souveraine de laisser au navire le libre choix du pilote, de faire percevoir le péage de façon que « les navires ne puissent être assujettis à aucune visite ou à aucune entrave quelconque dans les rades hollandaises soit en remontant..., soit en descendant... », de laisser continuer leur route « sans entrave ni retard », même aux navires « venant d'endroits suspects sous le rapport sanitaire ».

La liberté de la navigation est donc absolue.

2. En vertu du même article IX du Traité de 1839, les deux gouvernements s'engagent — chacun pour sa partie du fleuve — « à conserver les passes navigables de l'Escaut et de ses embouchures et à y placer les balises et les bouées nécessaires ».

3. En outre, en raison de l'article 113 du Traité de Vienne, incorporé lui aussi dans l'article IX du Traité de 1839, les Pays-Bas sont obligés de se charger « des travaux nécessaires dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation ».

Ceci ne constitue plus seulement l'obligation de *conserver* les passes, mais aussi de faire « les travaux nécessaires », pour qu'ils répondent aux besoins de la navigation, et par conséquent aux progrès de la construction navale.

Cette charge implique l'obligation d'exécuter les travaux d'approfondissement et d'élargissement des passes, l'enlèvement des épis et des seuils, et éventuellement tous autres travaux qui seraient rendus indispensables pour que la navigation « n'éprouve aucun obstacle ».

Le Baron Rolin-Jaequemyns vient de rappeler dans un article probant, paru dans la *Revue de droit international et de législation comparée* (1928, n^{os} 4-5) l'identité du régime juridique, établie dès 1814, pour l'Escaut et pour le Rhin, et consacrée par l'adjonction à l'acte général de Vienne des règlements relatifs aux fleuves internationaux et notamment des articles concernant la navigation du Rhin et ceux concernant la navigation de l'Escaut. Et il n'a pas manqué de mettre en une vive lumière qu'en vertu du texte même de ces articles la liberté de la navigation sur l'Escaut devait être comprise « telle qu'elle a été déterminée pour le Rhin » et que l'application faite au Rhin des obligations relatives aux travaux dans le lit du fleuve incombant à l'Etat riverain, a toujours été telle que ces travaux comprennent non seulement « le simple maintien d'un état de choses anciennes », mais de vrais travaux d'amélioration. Il cite notamment à titre d'exemple les travaux qui furent réalisés à Bingen pour l'élargissement de la passe et ceux qui furent exécutés pour l'amélioration du Waal. Ces obligations sont d'ailleurs confirmées par les

acquiescements formels de la Hollande, tant dans le Traité de commerce et de navigation passé avec le Zollverein le 31 décembre 1851, que dans l'article 28 de l'acte de navigation du Rhin, signé à Mannheim, le 17 octobre 1868.

Les Pays-Bas sont donc obligés de faire dans l'Escaut, absolument comme dans le Rhin, les travaux de toute nature que réclament les besoins de la navigation.

Et le Baron Rolin-Jaequemyns indique clairement que la volonté des Puissances à la Conférence de Londres était bien d'assurer au nouvel Etat qu'était la Belgique l'avantage de la libre navigation de l'Escaut et d'imposer aux Pays-Bas l'entretien « du lit du fleuve en état de navigabilité en toutes circonstances de lieu et de temps, ... ». Et il prouve que le Gouvernement néerlandais a reconnu en 1862, vis-à-vis de la Grande-Bretagne, l'obligation qui lui incombe « d'exécuter les travaux nécessaires à l'entretien des voies navigables qui passent par son territoire pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation » et, en outre, d'exécuter ces travaux à ses frais et d'entretenir les digues avant tout dans l'intérêt de la navigabilité du fleuve.

*
* *

Les Pays-Bas ont-ils rempli ces obligations?

Nous n'hésitons pas à répondre : non.

1. Ils n'ont jamais admis qu'ils avaient à exécuter des travaux d'amélioration à la rivière.

2. Quant aux simples travaux d'entretien, ils ont refusé de payer les frais qui leur incombait et les ont laissés à charge de la Belgique.

3. Ils ont opposé à diverses reprises aux demandes belges, relatives à des travaux cependant indispensables, des tergiversations et de longs atermoiements.

4. Ils ont souvent opposé des refus

aux demandes de la Belgique relative-
ment au balisage et au placement des
bouées. Il a fallu une lutte de dix
années pour obtenir l'adoption des
bouées lumineuses, cependant indis-
pensables à la navigation.

5. Ils ont fréquemment fait des endi-
guements ou des travaux à leurs digues
maîtresses sans se préoccuper de l'effet
que les travaux pouvaient avoir sur
l'état des passes navigables.

6. Ils ont opposé de nombreux obsta-
cles à la navigation, notamment en ce
qui concerne le droit de visite, les
formalités sanitaires, les exigences de
la douane. Ils ont fini par créer avant
la guerre, au point de vue de la concu-
rence entre pilotes belges et néerlandais
un dangereux régime de lutte en haute
mer.

Or, l'Escaut ne présente aucun intérêt
direct pour la Néerlande. Flessingue
est en dehors du fleuve. Terneuzen
n'est qu'une station de passage pour
les navires remontant vers Gand.

Il appert clairement de la politique
pratiquée avant la guerre par les Pays-
Bas, en dépit de protestations souvent
répétées de la Belgique, que les Pays-
Bas ont exercé leur action sur l'Escaut
beaucoup moins pour eux-mêmes que
contre nous. La Néerlande n'a donc pas
même l'excuse de son intérêt immédiat
sur le fleuve.

La vraie raison de l'hostilité constante
de beaucoup d'intéressés en Hollande,
c'est la crainte de voir prospérer Anvers,
le désir de voir prédominer Rotterdam.

Les Pays-Bas ont indubitablement le
droit de mettre tout en œuvre pour
assurer la supériorité de leur grand port
sur notre port national, mais ils ne
peuvent le faire qu'en respectant les
droits que nous avons obtenus des Pui-
ssances dans un traité d'ailleurs insuffi-
sant et édicté contre nous, et en
observant les clauses rappelées ci-dessus
de ce traité.

* * *

*Comment la Belgique et les Pays-Bas se
sont-ils efforcés de remédier à ce
fâcheux état de choses au lendemain
de la guerre?*

Rappelons les faits en peu de mots :

Le Conseil suprême des alliés chargea
« la Commission des affaires belges »
de lui présenter un rapport au sujet de
la revision du Traité de 1839.

Ce rapport, rédigé au nom de la dite
Commission par M. Tardieu, disait :

« En fait, les trois traités négociés
contre la Belgique, imposés par les
grandes Puissances à elle et à la Hol-
lande, n'ont apporté à la Belgique
aucune des garanties qu'ils lui avaient
promises, ont réduit gravement, par
leur clauses territoriales et fluviales,
ses possibilités de défense et portent
pour une large part la responsabilité
du préjudice qu'elle a subi. »

La Commission concluait à la revi-
sion des traités, déclarant cette revision
nécessaire aussi bien en fait qu'en droit.

Elle exprimait l'avis que « la Hollande
devrait participer à cette revision » en
même temps que les grandes Puissances
garantes, qui ont tenu leurs engage-
ments, et les grandes Puissances à inté-
rêts généraux représentées à la Confé-
rence de la Paix.

« Le but général de la revision, disait
le rapport, est de supprimer tant
pour elle que pour la paix générale, les
risques et *inconvéniens* divers résul-
tants des dits traités. »

Ces inconvéniens furent exposés par
le rapporteur.

M. Tardieu montra que « les Traités
de 1839 ont été négociés *contre la*
Belgique » dans le but de « l'affaiblir
autant que possible » et, que « sans
garantir effectivement à la Belgique ce
qu'ils lui avaient promis, ils lui ont fait
sentir le poids des sacrifices qu'ils lui
avaient imposés ».

Il rappela, en ce qui concerne l'Es-
caut, que, le 3 janvier 1831, le Gouver-
nement belge avait dit : « Pour vivre, il
me faut la garantie immédiate de la

liberté de l'Escaut, la possession de la rive gauche du fleuve (la province du Limbourg en entier et le Grand-Duché de Luxembourg), et, qu'en 1839, la Belgique ne reçut rien de tout cela. »

M. Tardieu mit en lumière, que la conséquence du refus opposé à la Belgique a été « la prépondérance de la Hollande sur l'Escaut, livrant Anvers à la concurrence de Rotterdam... » et qu'en échange de ses sacrifices, la Belgique a reçu « certaines clauses de navigation qu'elle a toujours déclarées inopérantes ou insuffisantes... »

Et il affirme que « l'équité qui se dégage des faits réclame par conséquent la revision d'un régime qui a été pour la Belgique inutile et onéreux ».

On voit ainsi dans quel esprit devait se poursuivre la revision.

Ce rapport de la Commission des affaires belges fut adopté par le Conseil suprême des alliés.

Le Conseil des ministres des affaires étrangères des principales puissances alliées et associées (France, Grande-Bretagne, Italie, Etats-Unis, Japon), entendit les ministres des affaires étrangères de Belgique et de Hollande, puis constitua une Commission pour étudier les mesures devant résulter de la revision des Traités de 1839.

Cette Commission fut composée de deux représentants de chacun des pays intéressés à la revision : les Etats-Unis d'Amérique, l'Empire britannique, la France, l'Italie, le Japon, la Belgique et la Hollande.

Elle reçut pour mission « de soumettre des propositions n'impliquant ni transfert de souveraineté territoriale, ni création de servitudes internationales ».

La décision cependant demeurait basée sur les considérations du rapport Tardieu et ne devait pas empêcher l'examen et l'adoption des mesures jugées indispensables pour supprimer les inconvénients dont souffrait le pays et pour garantir son libre développement économique.

La Commission était chargée en outre d'inviter la Belgique et la Hollande à *présenter des formules communes en ce qui concerne les voies navigables*, en s'inspirant des principes généraux adoptés par la Conférence de la Paix.

La Hollande accepta de participer à la revision des traités.

Elle tenta bien de réserver sa décision, car dans la réponse qu'elle fit à l'invitation que lui adressa, au nom des Puissances, le Ministre des Affaires étrangères de France, M. Pichon, elle déclara qu'elle « considérait comme entendu que la résolution ne pourrait être interprétée en tel sens qu'il en résulterait des mesures sur lesquelles la Belgique et les Pays-Bas ne seraient pas d'accord ».

Mais M. Pichon lui répondit que les Puissances « n'ont pas voulu dire que le rôle de la Commission devrait se borner à enregistrer les solutions concertées entre les deux Etats », ajoutant « quand bien même les intérêts propres (des Puissances) ne leur feraient pas un devoir de prendre part, le cas échéant, à la discussion, elles ont *un trop vif désir de voir se produire une entente entre la Hollande amie et la Belgique alliée pour s'interdire de chercher à concilier les divergences qui sépareraient ces deux Puissances* ».

On constate par là qu'il ne suffirait pas que les Pays-Bas dressent aujourd'hui au sujet de nos légitimes demandes un procès-verbal de carence, et il serait bien étrange que les Puissances puissent se contenter de nous voir opposer par les Pays-Bas un simple refus ou une force d'inertie systématique.

La Belgique et la Hollande négocièrent pendant plusieurs mois, ainsi qu'elles y avaient été conviées, sans l'intervention des Puissances, et se mirent d'accord sur les termes d'un projet de traité et d'un rapport qui en donnait le commentaire, relatifs aux clauses d'ordre fluvial et économique.

Votre rapporteur a exposé à la Cham-

bre des Représentants dans un discours prononcé les 10 et 11 juin 1920, dans quelles conditions les pourparlers relatifs à ce projet, soumis d'ailleurs à la Commission des XIV, durent être provisoirement interrompus, à la suite de l'incident soulevé inopinément par les délégués néerlandais au sujet de la question de souveraineté des Wielingen.

Mais il est important de rappeler ici ce que contenait ce projet, qui fut d'ailleurs repris textuellement en 1925, sauf quelques légères modifications de forme, et qui, présenté par les Gouvernements des deux pays à leurs Parlements respectifs, fut voté en Belgique par la Chambre et le Sénat, et rejeté aux Pays-Bas par la Chambre-Haute, après un vote favorable de la Seconde Chambre néerlandaise.

* * *

D'où venons-nous et où allons-nous ?

Les faits que nous venons de nous remémorer permettent de mieux voir d'où nous venons et où nous risquons d'être acculés aujourd'hui.

Nous ne nous plaçons en ce moment qu'au point de vue du régime de l'Escaut, et nous ne parlons que des clauses essentielles.

Les délégués de la Belgique à Paris, en 1919, ont toujours soutenu, et le Département des Affaires Etrangères est resté fidèle à ce système en poursuivant les négociations ultérieures, qu'il était indispensable de s'entendre avant tout sur trois demandes dans la question de l'Escaut.

I. *Première demande.* — L'Escaut occidental et ses accès depuis la haute mer — en vertu même de l'esprit qui domine le Traité de 1839, — « doivent répondre à toute époque, au point de vue de la navigabilité, aux conditions exigées tant par les progrès de la construction navale que par les besoins croissants de la navigation. »

Ce principe fut inscrit dans le projet de traité.

Il voulait dire notamment que l'on ferait dans l'Escaut les travaux de toute nature que pourrait réclamer le passage des plus grands navires, y compris les travaux *d'amélioration* tels que les redressements et les dérivations.

Aujourd'hui les Pays-Bas ne paraissent plus admettre ce principe essentiel, et on se demande s'ils veulent en revenir aux interprétations abusives du traité d'avant-guerre.

En outre, l'intérêt de la navigation doit l'emporter sur tout autre intérêt, notamment en ce qui concerne l'éclairage et le balisage du fleuve, l'établissement sur les berges de toutes les installations nécessitées par cet intérêt, et l'arrêt éventuel de tous travaux pouvant entraîner à l'intérieur des digues maîtresses une modification de nature à porter préjudice aux intérêts de la navigation.

Les Pays-Bas, aujourd'hui, ne semblent plus vouloir tenir compte de cette règle essentielle.

II. *Deuxième demande.* — La navigation sur l'Escaut doit jouir de la plus complète liberté. Cette liberté — qui implique l'égalité de traitement — doit exister pour toutes les nations. Dès lors, les bâtiments en cours de route ne peuvent être soumis à aucun péage ou taxe, en dehors des droits de pilotage, pas plus qu'ils ne peuvent être soumis « à aucune visite ni à aucun retard ou entrave quelconque pour quelque motif que ce soit ».

Les Pays-Bas, qui avaient admis dans le projet de traité l'inscription de cette règle, si souvent violée avant la guerre, ne paraissent plus s'en préoccuper en ce moment.

III. *Troisième demande.* — Enfin les obligations des Pays-Bas ne peuvent pas demeurer sans sanction.

Il a suffi dans le passé que la Hollande refuse l'exécution de travaux nécessaires, ou oppose à nos demandes des fins de non-recevoir ou des atermoiements, ou nous endosse la dépense, pour que nous demeurions sans action.

Le Traité de 1839 prévoit en son article IV, § 2, que des commissaires nommés à cet effet de part et d'autre exerceront une surveillance commune sur le pilotage et le balisage en même temps que sur la conservation des passes de l'Escaut en aval d'Anvers.

Mais l'expérience a prouvé que cette surveillance commune, outre qu'elle fut souvent inopérante, est toujours restée dépourvue de toute sanction.

Aussi la Belgique avait-elle demandé en 1919 et en 1925, pour que le traité ne demeurât plus illusoire, et les Pays-Bas l'avaient admis, qu'il fut institué une commission de gestion, composée en nombre égal de représentants des deux Etats, soit trois au moins pour chacun d'eux, « dans le but de sauvegarder et promouvoir les intérêts de la navigation dans l'Escaut occidental et ses accès depuis la haute mer », et à laquelle serait confiée la « navigabilité de la voie d'eau, et d'une manière générale sa gestion au point de vue des intérêts de la navigation ».

La Commission devait avoir le droit de statuer en toute matière touchant aux intérêts de la navigation, même en ce qui concerne les travaux d'amélioration de la voie d'eau et les coupures à travers les terres riveraines. Elle devait pouvoir, si elle le jugeait bon, faire exécuter elle-même les travaux.

A défaut d'accord, chacun des gouvernements pouvaient recourir à l'arbitrage, et les arbitres, qui devaient statuer dans le mois, avaient l'obligation de s'inspirer dans leur décision des deux principes essentiels qui dominaient le projet de traité, à savoir que « l'Escaut doit à toute époque être en état de laisser passer les plus grands navires et de satisfaire à tous les besoins croissants du commerce et du trafic maritimes », et que l'intérêt maritime doit dominer sur le fleuve et sur ses rives tout autre intérêt.

Pour les cas d'urgence un collège permanent d'experts devait statuer dans les huit jours.

Certes ce système ne donnait pas à la Belgique le bénéfice de la co-souveraineté du fleuve. Il ne constituait même pas à charge des Pays-Bas une servitude internationale. Mais il précisait des principes directeurs et instituait, pour les faire appliquer, une procédure pratique et rapide, qui offrait des garanties sérieuses d'exécution et qui, en cas de refus ou de retard, aurait entraîné des sanctions devant les juridictions internationales.

Dés objections ont été faites en Hollande contre la création de cette commission commune de gestion. Il semble que les Pays-Bas préféreraient laisser nommer un collège de techniciens des deux pays qui auraient la faculté de faire des suggestions à leur gouvernement. On se demande en quoi le collège des techniciens serait différent du collège de commissaires qui a fonctionné dans le passé, sans qu'il ait pu empêcher la Hollande de s'arroger le droit de veto et sans qu'il soit parvenu à obvier aux graves abus que nous avons signalés.

Nous avons donc lieu de craindre qu'en ce qui concerne le régime de l'Escaut, les Pays-Bas essaient de nous reprendre tout ce qui nous avait été concédé en 1919 et en 1925.

Les recommandations du Conseil suprême des Alliés deviendraient ainsi lettre morte pour nos voisins du Nord, et deux alternatives s'offrent à nous. Nous avons à nous demander si, à défaut d'accord entre les deux Puissances directement intéressées, la Belgique n'a pas à réveiller les grandes Puissances qui, le 4 juin 1919, ont constitué la Commission des XIV, dans le seul but de faire rendre justice à la Belgique et si nous n'avons pas à leur rappeler, à la faveur du rapport clairvoyant et décisif de M. Tardieu, que le 26 juin 1919, le Ministre des Affaires étrangères de France signifiait aux Pays-Bas, au nom du Conseil des Ministres des Affaires étrangères « des principales Puissances alliées et associées », elles chercheraient à concilier les divergences qui séparaient la Bel-

gique et les Pays-Bas. Nous pouvons, d'autre part, étudier une formule nouvelle, qui n'a pas fait, jusqu'ici, l'objet de nos délibérations avec les Pays-Bas et les Puissances ; c'est celle de l'institution, au profit de l'Escaut occidental, d'un statut international, de la nature de ceux qui régissent, en ce moment, le Danube et le Rhin. Certaines Puissances maritimes, auxquelles l'Escaut sert de couloir d'accès vers le port d'Anvers, ne paraissent pas hostiles à pareil projet. La Hollande, dans la crainte sans doute de voir réduire en fait sa souveraineté sur l'Escaut, a toujours semblé marquer, à son égard, la plus vive répulsion. Nous avons tenu, au cours de nos négociations depuis la guerre, à respecter, à cet égard, ses appréhensions. Nous ne demandons pas mieux que de poursuivre à deux le règlement de nos intérêts. Mais la situation actuelle est intenable et elle ne peut durer. Si les Pays-Bas, avec lesquels nous avons le plus vif désir d'entretenir des relations de sincère amitié, devaient s'obstiner à se mettre en travers de revendications, dont elle-même, à l'entremise de ses gouvernants et de ses diplomates les plus avisés, reconnaissent hier l'entière légitimité, force serait bien à la Belgique de cesser de rester dans l'incertitude où on la laisse, d'envisager au besoin des solutions nouvelles, de faire valoir son bon droit.

Nous voulons encore espérer que le Gouvernement de La Haye sera assez avisé pour comprendre que nous ne pouvons demeurer indifférents à la solution d'un problème qui constitue pour nous une question de vie ou de mort et pour ne pas permettre qu'on continue indéfiniment à lasser notre patience, mise déjà à l'épreuve depuis dix années.

B

LE PROBLÈME DE NOS COMMUNICATIONS AVEC LE RHIN.

Si le problème de la liberté de l'Escaut et de sa parfaite navigabilité est une question vitale pour la Belgique, la

question de ses relations avec son arrière-pays, sans lesquelles le port d'Anvers n'aurait plus sa raison d'être, constitue, lui aussi, un problème des plus importants.

Les Alliés l'ont reconnu après la guerre.

Le Traité de Versailles a, en effet, prévu le droit pour la Belgique de créer un canal direct reliant l'Escaut et la Meuse au Rhin.

Les Pays-Bas ont acquiescé à la création de ce canal. Dans le projet de traité de 1919-1925 ils ont admis l'insertion d'une clause (Art. VI, § 2), disant :

« Les Pays-Bas consentent également à la construction sur territoire néerlandais d'une voie d'eau Rhin-Meuse-Escaut partant du Rhin à la hauteur de Ruhrort et aboutissant à Anvers.

» Le passage de la Meuse aura lieu aux environs de Venloo au-dessus de cette rivière, à moins qu'une autre solution ne soit choisie de commun accord.

» Cette voie d'eau comprendra un raccordement à la Meuse ; celui-ci sera fait conformément aux indications du Gouvernement néerlandais. »

Le projet de traité a été rejeté par la Première Chambre néerlandaise. Qu'en est-il donc en ce moment des accords entre nos deux pays au sujet des modalités éventuelles d'exécution ?

On n'en parle plus !

Il y aura lieu — car le Traité de Versailles limite notre droit à une durée de vingt ans — de renouer à cet égard les pourparlers.

Mais un autre aspect de la question de nos relations avec notre hinterland rhénan est plus brûlant. C'est celui de nos communications avec le Rhin par l'Escaut oriental. Ici aussi notre bon droit est évident. Il est méconnu. La Hollande l'a cependant reconnu ; elle avait consenti à nous donner satisfaction. Elle a retiré ce qu'elle avait accepté. La situation ne peut perdurer.

*
* *

Quelle est la caractéristique de l'Escaut oriental ?

Pour bien l'apprécier, nous avons joint une carte à ce rapport.

1. L'Escaut oriental est extrêmement dangereux, car il est exposé dans chacun de ses trois bras à des vents violents. On a été forcé, pour venir au secours de la navigation par bateaux, d'y créer plusieurs ports de refuge. Le péril augmente à mesure qu'on navigue vers l'ouest, et qu'on approche davantage de la mer. Pour se faire une idée du danger qu'y courent les bateliers, il suffit de rappeler les sinistres et les accidents qu'on a eu à y déplorer il y a quelques semaines à peine, au cours des tempêtes qui ont sévi pendant la seconde quinzaine de novembre.

En voici le douloureux relevé :

1° Bateau *Liévin*, de la firme Maes frères d'Anvers ; il faillit sombrer dans le Hellegat le 16 novembre ; il fut sauvé par un remorqueur de la firme Piet Smit et C^o et conduit au port de refuge de Dinteloord. Indemnité d'assistance réclamée : 12.000 florins P.-B. ;

2° *Stad Doornik*, de la firme Plouvier d'Anvers ; il échoua à Willemstad ; il faillit se rompre et est complètement tordu. L'équipage n'a été sauvé qu'avec des difficultés inouïes ;

3° *Ganimède*, de la Société française de Navigation rhénane. Il a dû être abandonné par son remorqueur. Il resta sans secours toute une nuit. Sauvé par trois remorqueurs. Indemnité de sauvetage réclamée : 12,000 florins P.-B. ;

4° *Teniers et Wilhelmine*. Le port de refuge de Zype étant comble, ces bateaux restent dehors avec leur remorqueur et subissent des avaries ;

5° *Andromède*. Il se serait perdu près de Willemstad sans l'intervention d'un remorqueur. Indemnité d'assistance réclamée : 2,000 florins ;

6° *Louise-Geerdina*, bateau chargé, en danger près de Wemeldinghe. Il est sauvé par un remorqueur S. B. R. Indemnité d'assistance réclamée : 10,000 flor. ;

7° *Anna*, campinois chargé, est sauvé près du Doel par un remorqueur S. B. R. Indemnité réclamée : 75,000 francs ;

8° *Julia*, campinois chargé, sombré au Doel (nuit du 24/25 novembre) ;

9° *Nomados*, de la firme Moor frères. Il a subi des avaries dans le *Hellegat* le 16 novembre et dut avoir recours à deux remorqueurs pour être mis à l'abri dans le port de refuge de Dinteloord ;

10° *Stier*, de la firme Ryckers de Haarlem. Il a coulé le 16 novembre dans le *Hollandsch Diep* ;

11° *Vooruitgang*, bateau à moteur chargé. Il a coulé près du pont du Moerdyk ;

12° *Twee gebroeders*, bateau chargé de betteraves. Il a coulé près de Hoogezand (*Hollandsch Diep*) le 23 novembre ;

13° *Nieuwe zorg*, coulé à l'embouchure du *Steenbergsche Vliet*. L'équipage composé de cinq personnes a péri ;

14° *Obock, Barbara et Littoral*. Ces chalands n'ont pu trouver de place dans un des ports de refuge, ceux-ci regorgeant de bateaux. Des remorqueurs durent rester près d'eux deux jours et deux nuits pour les aider et les changer de place suivant les sautes de vent et la marée ;

15° Le 11 décembre, les bateaux *Provence, Sarto et Wiljo*, faisant partie de trois trains différentes, se sont échoués successivement dans le Volkerak, en face du port de refuge de Dintelsas, sur la route de Dordrecht à Anvers, au beau milieu de la passe navigable et ce une demi-heure avant la marée haute.

Le *Wiljo* brisa son gouvernail et dut être assisté par deux remorqueurs.

2. D'autre part, des passages en eaux vives qui existaient jadis et qui permettaient d'aller directement de Bath vers le Eendracht par le « Verdrongen land van Bergen-Op-Zoom » dans la partie Est du premier bras de l'Escaut oriental, et à la sortie du « Eendracht » vers le Volkerak par les « Slikken van de

Heen », en évitant le détour vers le « Lype » plus à l'Ouest, ont été barrés par la Hollande, l'un par une ligne de chemin de fer, l'autre par une ligne de chemin de fer vicinal, le long desquelles des alluvions ont substitué la terre ferme à l'eau.

* *

Quelles sont les obligations que le Traité de 1839 mettait à charge des Pays-Bas ?

Ces obligations étaient inscrites dans l'article IX, § 5 du Traité.

Cet article stipulait : « Il est également convenu que la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, pour arriver d'Anvers au Rhin et vice-versa, restera réciproquement libre... »

Et le § 8 du même article ajoutait : « Si des événements naturels, ou des travaux d'art, venaient, par la suite, à rendre impraticables les voies de navigation indiquées au présent article, le gouvernement des Pays-Bas assignera à la navigation belge d'autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodées, en remplacement des dites voies de navigation devenues impraticables. »

En vertu du traité, la voie réservée aux bateaux belges partait de Bath, passait en eaux vives à l'Est du premier bras de l'Escaut, s'engageait dans le « Eendracht » qu'elle parcourait sur toute sa longueur, en sortait pour aller droit devant elle vers les « Slikken van de Heen » dans le deuxième bras de l'Escaut et le « Volkerak », et elle allait de là en amont, par le « Hellegat » (troisième bras de l'Escaut) vers Moerdijk et Dordrecht, où elle rencontrait la voie venant de Rotterdam, pour s'engager dans le Wahal, le grand bras du Rhin.

Cette voie est devenue depuis longtemps impraticable.

En 1846, les Pays-Bas décidèrent de créer une voie ferrée de Bergen-Op-Zoom, vers Middelbourg et Flessingue. Cette ligne barrait le « Sloe » entre l'île

de Zuid-Beveland et l'île de Walckeren ; la ligne, en outre, barrait *au-dessus de Bath, la passe qu'empruntait la navigation belge*. On y créa un barrage, qui prit bientôt le nom de « barrage de Woensdrecht », et qui formait définitivement obstacle au passage des bateaux.

La Belgique protesta. Ce fut en vain.

L'incident menaça de conduire à la rupture des relations diplomatiques.

Les Pays-Bas prétendirent assigner à la batellerie une autre voie.

Ils se mirent à creuser un canal, à environ 20 kilomètres en aval de Bath, partant de Hansweert pour aboutir, après un parcours de 7,759 mètres, à Wemeldinghe, dans le premier bras de l'Escaut oriental. De là les bateaux sont forcés de descendre vers l'ouest, à gauche de l'île de Tholen, pour aller par le « Mastgat » vers le « Volkerak », et le « Hellegat » à Dordrecht.

Lorsqu'en 1867, le canal d'Hansweert fut terminé, la Belgique protesta à nouveau avec énergie.

Elle avait dit, dès 1845, « que dans toutes les questions de cette nature un arrangement préalable était nécessaire » (note des plénipotentiaires belges à La Haye).

Elle déclara, en outre, que la voie nouvelle n'était pas, ainsi que l'imposait le Traité, aussi sûre et aussi bonne et commode, que la voie antérieure.

Elle dit dans une note remise à La Haye en 1867 : que « la fermeture de l'Escaut oriental avait produit sur l'esprit du Cabinet de Bruxelles la plus pénible impression et que c'était avec un profond regret qu'il avait reçu la confirmation officielle d'un fait contre la simple éventualité duquel il n'avait cessé de s'élever. L'événement n'ayant pas répondu à l'espoir de trouver une base d'entente, le Gouvernement du Roi renouvelait ses protestations et ses réserves antérieures, en laissant au Cabinet de La Haye la responsabilité des conséquences de l'acte qu'il était à la veille d'accomplir. »

Les Pays-Bas ne sauraient donc pas

prétendre que la Belgique s'est inclinée devant le fait accompli.

Que la nouvelle voie de navigation par Hansweerth est « moins sûre, moins bonne et moins commode » que la voie par Bath, est une vérité d'une telle évidence qu'elle crève les yeux.

1. La voie est *moins bonne*. — Elle allonge sensiblement le parcours, celui-ci est aujourd'hui de 135 kilomètres au lieu de 90 kilomètres, d'Anvers jusque Dordrecht.

2. La voie est *moins commode*.

Le parcours ancien était totalement libre d'obstacles, de ponts et d'écluses.

Il avait l'aide des courants.

Il procurait des ancrages abrités.

Il permettait de naviguer en tout temps.

Il livrait aisément passage aux bateaux les plus grands, tandis que l'ouverture de l'avant-port à Hansweert est insuffisante, que les écluses à Hansweert et Wemeldinge sont trop petites pour certains bateaux rhénans, que le canal est étrié et encombré et qu'il ne répond pas aux besoins du commerce belge, que quatre ponts mobiles barrent la route sur le canal, et que parmi eux le pont de chemin de fer de Vlackede n'est manœuvré que rarement et toujours lentement, et arrête donc systématiquement le trafic.

La longueur du tracé est donc, en raison de ces arrêts, virtuellement de beaucoup supérieur à 135 kilomètres.

3. La voie est surtout *moins sûre*.

Les bateaux sont obligés de descendre de Bath à Hansweert ou de remonter de Hansweert à Bath, en parcourant un trajet de près de 20 kilomètres dans l'Escaut occidental, par les passes particulièrement étroites et difficiles de Bath et de Walsoorden, où la navigation maritime est des plus intense et où la mer est souvent très mauvaise.

Les ports d'entrée de Hansweert et Wemeldinge sont mal choisis. Ils se trouvent l'un et l'autre au fond d'une étendue d'eau fort large où agit un vio-

lent courant à angle droit avec l'orientation des musoirs. L'un d'eux est exposé en plein aux rafales — fréquentes dans ces parages — du sud jusqu'au nord-ouest, l'autre aux tempêtes de l'ouest jusqu'au nord-est. Les naufrages y sont fréquents. Les manœuvres, surtout pour les bateaux à voile et les trains de bateaux, sont difficiles.

L'ouverture de l'avant-port, à Hansweert, est insuffisante. De plus, la douane hollandaise, tant à Hansweert qu'à Wemeldinge, s'est toujours montrée tatillonne et lente. Enfin, chose capitale, les bateaux, à la sortie du canal à Wemeldinge, sont obligés de prendre la route vers l'est, dans les bras de l'Escaut oriental, où ils sont exposés aux vents les plus violents, et où ils rencontrent des passes à ce point dangereuses qu'on les a dénommées « les cimetières des bateaux ».

En effet, dans le premier bras, celui de l'*Ooster-Schelde*, les bateaux sont exposés à la houle de la mer du Nord et au vent d'ouest. La navigation est particulièrement périlleuse dans l'*Engelsche Vaarwater*.

Dans le second bras, les bateliers ont à compter, en pénétrant dans le *Kramer*, avec des vents violents et des brouillards.

Dans le troisième bras enfin, le « Hellegat », qui porte bien son nom, comme un trou d'enfer, expose les marins aux échouages et aux naufrages. Et voici que ces derniers jours nous apprenions que le « Hellegat » s'ensable et qu'à marée descendante les chalands n'osent plus s'y aventurer.

Il résulte de nos renseignements que les échouements sont quotidiens dans cette passe et que, notamment, le 29 janvier, on comptait dans la passe du « Hellegat » onze navires échoués dont voici la liste :

1. Un bateau *Schouwen en Duivellands* de la Société des trams de Rotterdam;

2. Un des trois bateaux chargés remorqués par l'*Avanti*;

3 et 4. Deux bateaux chargés remorqués par l'*Alpha* ;

5. Un bateau à vapeur de la marine hollandaise à bord duquel se trouvaient un certain nombre de soldats ;

6. Un bateau à voile ;

7 et 8. Deux bateaux chargés remorqués par le *Corry* ;

9 et 10. Deux bateaux remorqués par le *Presto IV* ;

11. Un bateau chargé *Trajan* remorqué par le *Volharding IV* ;

Le 9 février, le vapeur hollandais *Amstel* du port d'Amsterdam, qui est affecté à un service régulier par le Hellegat y a sombré avec un chargement de coprah et est considéré comme totalement perdu. Un bateau hydrographe hollandais ainsi que deux bateaux sondeurs du *Waterstaat* s'y sont également échoués.

Il résulte de constatations faites ces jours derniers que les fonds du Hellegat se sont relevés dans une mesure telle qu'en maints endroits il n'y a plus moyen de passer avec un navire chargé.

Nous ne pourrions mieux prendre nos renseignements qu'à une source officielle néerlandaise.

Nous signalons à cet égard que vers la mi-février l'avis n° 25/245 néerlandais, sur l'éclairage et le balisage, donne comme profondeurs *actuelles* dans le Hellegat à marée basse moyenne de vives eaux.

Passé du Oost-Hellegat :

milieu du chenal	23	décimètres
bouées rouges	23	»
bouées noires	22	»

Cela représente une réduction de profondeur de 6 décimètres, par rapport à la situation précédente et de 10 décimètres sur la profondeur minimum indiquée par le « *Wegwijzer voor de binnenscheepvaart* » édité par le *Waterstaat*. Or, nos grands chalands rhénans ont 2^m75 à 3 mètres de tirant d'eau et il leur faut en plus 0^m30 à 0^m50 d'eau en

dessous de la quille pour naviguer avec sécurité.

Ils devront donc, si la situation ne s'améliore pas, attendre deux ou trois heures devant le Hellegat s'ils se présentent à cette passe à marée basse.

La dénivellation entre marée haute et marée basse est de 18 décimètres en régime de mortes eaux et de 23 décimètres en régime de vives eaux (à Willemstad).

Le tracé actuel tout entier devient donc de plus en plus défectueux.

* * *

Quelles sont les conséquences des barrages créés par les Pays-Bas à Bath et dans le Sud-Beveland ?

Toutes ces incommodités et ces lenteurs, jointes aux dangers de la route et à son allongement, ont pour résultat d'augmenter pour les bateaux belges le prix du fret et des assurances et de les exposer à des risques sans cesse plus grands.

Ils ont de même pour conséquence de détourner le trafic de ces voies pleines d'inconvénients et de périls.

C'est ce qui fait qu'Anvers a perdu une grande partie du trafic rhénan, qui lui revient.

Mais ce qu'il importe surtout de remarquer, c'est que si cette situation était défavorable en 1867, elle est devenue aujourd'hui absolument intolérable.

D'une part, en effet, le mouvement de la grande navigation, qui ne cesse de grandir, est devenu à ce point intensif dans les passes de Hansweert, Walsoorden et Bath, que les bateaux dansant dans le sillage des transatlantiques, y courent de plus en plus de dangers ; et la dimension sans cesse croissante des navires rend le passage pour les bateaux encore plus précaire.

D'autre part, le bateau ne navigue plus isolé et abandonné à ses moyens propres. Il est aujourd'hui remorqué et le remorquage se fait par traînes, lon-

gues le plus souvent, de 200 mètres. On se figure à quels périls sont exposées ces traînes lorsqu'elles ont à croiser les grands navires et lorsqu'elles ont à se présenter de front devant l'écluse à Hansweert, ou que sortant de cette écluse, elles risquent d'être jetées sur l'épi si dangereux de Walsoorden.

C'est d'ailleurs ce fait nouveau — et ceci est capital à retenir — qui rendrait aujourd'hui très dangereuse toute tentative de rétablir le passage vers l'Escaut oriental par Bath, en y établissant une écluse, à un endroit où la passe est particulièrement encombrée et dangereuse, où elle se modifie sans cesse, et où les traînes de bateaux en se présentant de front devant l'écluse risqueraient d'arrêter à tout moment le cours normal de la navigation. Qu'on veuille bien ne pas perdre de vue que 74,000 bateaux naviguent chaque année de l'Escaut occidental vers l'Escaut oriental, ou vice versa. Qu'on veuille aussi se rappeler qu'avant la création du barrage artificiel de Woensdrecht, il n'était pas nécessaire, pour aller par Bath vers l'Escaut oriental de se faire écluser. Le bateau passait de Bath vers les eaux de Bergen-Op-Zoom en eaux libres, sans arrêts et sans entraves. *On ne peut donc songer, aujourd'hui que les alluvions nées autour du barrage de Woensdrecht ont substitué la terre ferme à l'eau, à ouvrir purement et simplement l'ancien passage.*

Lorsqu'au cours des négociations de Paris en 1919, les délégués belges demandèrent aux délégués néerlandais s'ils étaient encore en mesure de restituer à la navigation belge l'ancien passage, ceux-ci ne cessèrent de déclarer que c'était là chose impossible, que les anciennes passes s'étaient ensablées.

Ils auraient pu dire que la Hollande avait elle-même permis et même provoqué cet ensablement.

Et, en effet, à Bath, c'est le barrage créé par le talus du chemin de fer qui a supprimé l'érosion et amené l'affermissement des terres. A la sortie de

« l'Eendracht », l'établissement de la digue du chemin de fer vicinal a entraîné le même phénomène. Quant à la partie est du bras de l'Escaut oriental vers Bergen-Op-Zoom qu'empruntait l'ancienne passe, elle s'est ensablée à la suite de colmatages, etc., et à défaut d'entretien de la passe, tandis que le canal naturel du « Eendracht » s'est ensablé par le seul fait qu'on l'avait abandonné.

Il ne peut donc plus être question de nous rendre le passage ancien. Il ne peut pas être question davantage de maintenir le passage actuel par Hansweert.

Il faut donc trouver autre chose.

* *

Comment les Pays-Bas ont-ils envisagé l'obligation de respecter le Traité ?

Au cours des négociations de 1919 à 1925, les Pays-Bas ont si bien reconnu notre bon droit, qu'ils ne se sont pas contentés de proposer l'amélioration du passage par Hansweert-Wemeldinge, en complétant les écluses, en agrandissant le canal, en surélevant le pont de Vlacke, et en simplifiant les formalités douanières, mais ils étaient d'accord pour inscrire dans le Traité un article disant :

« Les Pays-Bas consentent à la construction sur territoire néerlandais d'une voie d'eau partant des bassins d'Anvers et aboutissant au Hollandsch Diep aux environs de Moerdijk. »

Il était en outre stipulé que cette voie d'eau, d'ailleurs tout comme le canal direct Escaut-Meuse-Rhin, serait établie avec le minimum d'écluses possible, de façon à permettre à toute époque le croisement continu avec trématage des plus grands bateaux rhénans et des trains de bateaux et qu'elle serait entretenue et exploitée de façon à permettre une navigation commode et rapide. On devait s'entendre au sujet de la répartition des frais, et il n'était pas question alors de voir la Hollande se dérober à toute obligation d'intervenir dans la dépense.

C'est que les Pays-Bas comprenaient que la seule voie d'eau rationnelle au point de vue technique, économique et financier était le canal Anvers-Moerdijk.

Ils admettaient que la voie actuelle était à la fois trop longue, trop peu sûre et trop incommode, et qu'il était d'autre part impossible de rétablir la voie ancienne.

Ils admettaient aussi qu'il était dès lors impossible de faire partir la nouvelle voie d'eau de Bath ou d'un autre point de l'Escaut, et que la seule solution répondant aux exigences du Traité de 1839 était de laisser partir le canal d'Anvers pour aller par la voie la plus rationnelle, c'est-à-dire la plus droite, vers le Hollandsch Diep.

Ils savaient d'ailleurs aussi que ce canal ne servirait pas seulement les intérêts belges.

Il est en effet acquis que les Pays-Bas doivent y trouver des avantages sérieux :

a) Des 74,000 bateaux qui, l'andernier, ont passé par Hansweert, 60 p. c. appartiennent à des bateliers néerlandais.

Il est inconcevable que la Hollande expose ainsi la vie de ses propres bateliers, aussi bien que celle des bateliers belges.

b) Le canal direct Anvers-Moerdijk, peut seul tirer le Brabant Septentrional — « Het Zwijgende Zuiden » — de son isolement.

c) Il donne un port intérieur à Bergen-Op-Zoom.

d) Il résout le problème de l'écoulement des eaux.

e) Il permet les irrigations.

f) Il laisse, malgré tout, au port de Rotterdam le bénéfice de la plus courte distance du et vers le Rhin. Il faut, en partant de Dordrecht, *trois jours* pour aller à Anvers, *trois heures* pour aller à Rotterdam.

Nous n'ignorons pas que Rotterdam prétend que son port suffit à lui seul pour écouler le trafic du Rhin vers la mer. Même si cela était vrai, encore les

Pays-Bas n'auraient-ils pas le droit de se soustraire aux obligations formelles des Traités. Mais l'on ne peut que sourire en entendant contester à Anvers son caractère de port rhénan. Les travaux récents du Congrès de navigation intérieure ont à tel point mis en lumière l'importance du port d'Anvers dans ses relations avec le Rhin, que la nécessité d'une voie d'eau ouverte vers Dordrecht et le Wahal est devenue, en Belgique, un véritable axiome.

*
* *

Quels sont les projets en présence ?

I. — *Du côté belge*, plusieurs plans ont vu le jour :

a) Le premier est dû à M. Delleur.

Il prévoit un canal calibré pour bateaux de 600 tonnes. Il part d'Anvers, passe par la première des trois bosses, celle de l'ouest de la province d'Anvers, de façon à pouvoir être exécuté autant que possible sur territoire belge et longe en grande partie le chemin de fer sur territoire néerlandais. Il se dirige malheureusement à travers un pays montagneux et exige de ce chef six écluses et un bief de partage. Il serait donc trop coûteux.

b) Un deuxième projet a été tracé par MM. Pierrot et Zanen.

Il part d'Anvers et aboutit à Moerdijk. Il est figuré sur le plan annexé à ce rapport. Il date de 1897, mais il a été revu depuis la guerre. Il est bien conçu sur territoire belge, mais les auteurs, en le préparant, ne disposaient pas des côtes de niveau en territoire néerlandais. Le projet devrait donc être précisé. Il a l'inconvénient de se tenir trop éloigné de Bergen-Op-Zoom, à qui il convient de donner un port. Il ne prévoit qu'une écluse, en dehors bien entendu des deux écluses de raccordement aux installations maritimes et à Moerdijk. Il passe en pont-canal au-dessus du Rozenaalschevliet et du Dintelvliet.

Le projet de traité, soumis aux Chambres en 1926, prévoyait la nomination d'une commission après le vote du traité pour l'étude et la confection des plans de la voie d'eau.

Le rejet du projet par les Pays-Bas n'a pas permis qu'on nommât cette commission et que notre service des ponts et chaussées mit le projet au point sur territoire néerlandais.

c) Parmi les projets dus à l'initiative privée, il convient de signaler celui qui a été élaboré par le colonel en retraite, M. Fontaine. Celui-ci l'a établi avec l'intelligence, la méthode et l'objectivité qui caractérisent tous ses remarquables travaux.

Il part des installations maritimes d'Anvers et aboutit dans le Hollandsch Diep, à mi-chemin entre Willemstad et Moerdijk, un peu au nord de Klundert, à Noordschans. Il s'approche de Bergen-Op-Zoom et y ménage la création d'un port. Il reste en pays plat et ne prévoit qu'une écluse intermédiaire à la côte-20 (néerlandaise). Il traverse le Rozendalsche Vliet et le Dintel, à la côte du canal, avec une simple écluse dans chacun des deux cours d'eau.

Ce projet n'aboutit pas à Moerdijk. Il nous semble qu'il y a lieu cependant d'examiner s'il ne pourrait pas être étudié en vue d'un accord éventuel, et s'il n'est pas de nature à donner satisfaction aux deux parties, tout en répondant aux nécessités de la navigation.

II. — *Du côté néerlandais*, deux projets ont été produits :

a) Le premier émanait d'un ancien fonctionnaire supérieur de Waterstaat.

Construit tout entier en territoire néerlandais, il avait le double défaut de partir de Bath, dans l'Escaut, et de déboucher entre les embouchures du Dintel et du Rozendalsche Vliet en aval du « Hellegat ».

Mais sa réalisation serait à la fois très coûteuse, très peu sûre et très longue.

Nous avons toujours ignoré comment le canal aurait raison du barrage de Woensdrecht, mais nous savons qu'il comporterait la création d'ouvrages d'art considérables, un canal allant de Bath jusqu'à l'entrée du premier bras de l'Escaut oriental, puis, sur une longueur d'environ 10 kilomètres, en travers de ce bras presque asséché, un canal placé en travers des vents, et qui vers l'île de Tholen, dans le « Bergsche Diep » où se retrouvent de grandes profondeurs, devrait comprendre des digues de 11 mètres de hauteur en plus de leurs fondations.

Il serait d'autant moins raisonnable de construire un travail aussi coûteux, que nos voisins du Nord, qui d'après le Traité de 1839 doivent nous assurer la voie d'eau qui remplacera le passage barré par eux et ensablé, chercheraient sans doute à nous faire supporter une partie des frais.

Mais il serait plus déraisonnable encore de s'atteler à un travail, dont on verrait difficilement la fin, tant il serait long à exécuter, et qui, si on l'achève, risquerait dans ces parages si exposés aux vents d'être emporté par la première tempête.

Ce canal se prolongerait en terre ferme le long du « Eendracht », et irait aboutir à Dintelsas.

Il serait peu raisonnable de donner à ce canal comme terminus un point situé en aval du « Hellegat », qui est l'un des passages les plus dangereux de l'Escaut, où, le nom le dit, le diable lui-même semble souvent souffler la tempête, alors qu'il est si simple de soustraire les bateliers néerlandais et belges à ces affreux dangers en prolongeant le canal de quelques kilomètres jusqu'en amont du « Hellegat », à Willemstad.

D'autre part, dans l'état actuel de la navigation sur l'Escaut occidental, les compagnies de navigation de tous les pays verraient sans doute un grave inconvénient à faire partir le canal de Bath, à un endroit dont nous avons signalé plus haut les dangers.

L'auteur du projet a envisagé la possibilité de créer en amont de Bath, à la frontière, un vaste bassin, communiquant avec l'Escaut, et d'où les bateaux pourraient s'engager dans deux écluses, l'une allant en territoire néerlandais, vers le canal dangereux que nous avons décrit, l'autre donnant accès à un tronçon de canal établi sur territoire belge, jusqu'au Kruisschans. Cette variante n'enlève rien au caractère périlleux des travaux d'art coûteux et longs prévus dans le bras de l'Escaut oriental.

b) Enfin, d'après les indications des journaux, et notamment des journaux néerlandais, les Pays-Bas auraient suggéré un projet qui dans certaines de ses parties se confondrait avec le projet que nous venons de décrire. Mais dans d'autres de ses parties, ce projet serait encore moins avantageux car, tout en partant de l'Escaut occidental en amont de Bath, il traverserait dans l'Escaut oriental un canal tracé encore moins à l'Est, et dès lors sans doute plus dangereux, et il aboutirait non plus à Willemstad, mais en aval du « Hellegat », à Dintelsas.

Il soulève donc toutes les objections que nous avons opposées déjà au projet précédent et il nous oblige de les renforcer.

Il va sans dire qu'un projet de cette nature ne pourrait pas nous donner satisfaction et il serait puéril de croire que, le Traité de 1839 à la main, nous puissions nous en contenter.

* *

Pouvons-nous obtenir mieux ?

Sans aucun doute.

Les puissances maritimes, pas plus que nous, ne peuvent vouloir qu'on crée à Bath une entrée de canal dont le plus sûr effet sera d'entraver la navigation de et vers Anvers.

D'autre part, la situation actuelle, nous l'avons dit, est intenable.

Nous avons droit à mieux.

Il est impossible, si l'on veut considérer le problème avec calme et objectivité, de trouver une solution qui s'écarte sensiblement du projet de canal direct Anvers-Moerdijk.

La Belgique, d'ailleurs, n'est pas opposée à l'idée d'examiner s'il y aurait éventuellement lieu d'accorder dans des limites raisonnables certaines compensations aux Pays-Bas.

Il ne paraît guère pratique, ou opportun, de les envisager ici. Nous tenons simplement à répéter ce que nos négociateurs n'ont sans doute pas manqué de dire avant nous.

Mais nous sommes obligés d'insister avec énergie pour que le problème de nos communications avec le Rhin soit résolu sans nouveau retard.

Nous avons perdu dix ans. Que dis-je, nous avons, depuis 1867, perdu soixante ans.

La diplomatie de tous les pays à intérêts maritimes, qui connaissent et peuvent apprécier nos intérêts, comprendrait difficilement que nous laissions indéfiniment violer les droits que nous puissions et dans les résolutions de Paris et dans les Traités.

* *

C

NOS COMMUNICATIONS AVEC LA MEUSE ET SON ARRIÈRE-PAYS.

Si nous éprouvons des déceptions vis-à-vis des Pays-Bas, au sujet de la question de l'Escaut et du problème de nos communications avec le Rhin, nous en avons éprouvé aussi au sujet du régime des canaux qui assurent nos communications avec notre arrière-pays Mosan, Moselan et Alsacien-Lorrain.

Mais ici nous avons heureusement le moyen de parer le coup.

Il est bon d'exposer la situation qui nous est faite.

* *

Quel était le régime de nos canaux d'Anvers à la Meuse avant la guerre ?

Les bateliers allaient d'Anvers à Liège et vice versa, ou bien par le canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, ou bien par l'embranchement que crée le canal d'Anvers à Turnhout, et qui retrouve le premier de ces deux canaux à Desschel, puis par Bocholt et le canal de Liège à Maestricht.

Ces canaux sont calibrés pour bateaux de 450 tonnes.

Le canal dit de Liège à Maestricht passe par territoire étranger. Il traverse l'enclave de Maestricht. Le canal y est toujours encombré. Il est trop étroit. Des écluses et des ponts l'obstruent. Les bateliers y rencontrent les pires sujétions. Ils y subissent notamment devant les écluses n^{os} 5, 6 et 19 d'inqualifiables retards. Ils perdent ainsi très souvent, au point de vue du prix du fret, le bénéfice que devrait leur assurer naturellement, de Liège à Anvers, le parcours constituant la plus courte distance, au regard du parcours de Liège à Rotterdam.

Ce régime cependant, réserve faite pour ces impedimenta injustifiables, créait la loyauté dans la concurrence.

Nous entendons dire par là que le batelier en arrivant de Liège à Maestricht a le choix entre la Meuse qui conduit à Rotterdam, et le canal qui va vers Bocholt et Anvers. Arrivé à Bocholt, le batelier a de nouveau le choix entre la voie d'eau qui continue vers Anvers, et le canal vers Bois-le-Duc, Dordrecht, Rotterdam.

Ces canaux prennent leur eau à Maestricht, où une prise d'eau est pratiquée du canal à la Meuse, en aval de l'écluse n^o 19. Comme le canal passant en territoire belge s'alimente en territoire étranger, il a fallu stipuler dans le Traité de 1839 les quantités d'eau qui pourraient être prélevées.

Il a été reconnu que ces quantités étaient absolument insuffisantes pour permettre la transformation de la voie d'eau en canal à grande section.

On a admis de même que cette transformation était cependant devenue indispensable, car les bateaux tendent à s'agrandir et les bateaux rhénans notamment exigent des voies d'eau calibrées pour bâtiments de 1,000, 1,350 et même 2,000 tonnes.

*
* *

Que prévoyait le projet de Traité de 1919-1925 ?

Le projet de traité, tenant compte de ces considérations, stipulait que le canal de Liège à Maestricht et le canal de Maestricht à Bocholt, seraient améliorés en prévision de la circulation de bateaux de 1,000 tonnes, et qu'on construirait sur territoire belge pour bateaux de 1,000 tonnes un canal partant d'un point situé entre Neeroeteren et Bocholt, sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, et aboutissant à la Meuse près de Maesbracht. Des tronçons du canal et un embranchement à créer aux environs de Smeermaes vers Maesbracht, sur la Meuse, seraient calibrés en vue de la circulation de bateaux d'un tonnage supérieur à 1,000 tonnes. Dans la pensée des négociateurs, ces divers canaux pourraient tous être améliorés plus tard pour bateaux de 2,000 tonnes.

Par le fait même de l'amélioration du canal, les entraves actuelles devaient disparaître dans l'enclave de Maestricht. En vue de l'alimentation de ces canaux, le projet du Traité augmentait sensiblement les débits pouvant être pris à la Meuse par la prise d'eau de Maestricht. Lorsque le débit de la Meuse, à la prise d'eau, est de 25 mètres cubes par seconde, ou moins de 25 mètres cubes, la Belgique pouvait prendre 5 mètres cubes. Lorsque le débit est par seconde de 40 mètres cubes, ce qui implique un temps de grande sécheresse, la Belgique pouvait prendre 12 mètres cubes. Pratiquement, elle pouvait prendre 30 mètres cubes au lieu de 8 mètres cubes lorsqu'on était au-dessus de l'étiage et 25 mètres cubes au lieu de 4 1/2 mètres cubes lorsqu'on se trouvait en dessous.

Dans ce système de transformation des canaux, comme sous le régime antérieur, on prévoyait une concurrence loyale. Comme précédemment à Maestricht et à Bocholt, le batelier devait avoir le libre choix de la voie d'eau.

* *

Qu'a fait la Hollande?

Elle a laissé s'endormir la Belgique sous le mancenillier de la confiance et elle lui a réservé un dur réveil.

Elle nous a laissé croire pendant cinq ans que le Projet de traité constituerait dans l'avenir la loi des parties. Dans l'intervalle, elle s'est mise à améliorer les voies d'eau sur son territoire. Et elle l'a fait de façon à s'affranchir de toute emprise belge et dans l'intention de se rendre maître du tonnage du bassin de Liège et de son arrière-pays.

Ces travaux, dont on va voir la portée, n'auraient pas pu causer à la Belgique un préjudice sensible, si le Projet de traité avait été admis par les deux pays. Les canaux conduisant de Liège à Anvers par Maestricht auraient en effet pu recevoir les bateaux de 1,000 tonnes. Mais à partir du jour où l'une des Chambres du Parlement néerlandais rejeta le Traité, il apparut clairement que ces travaux pouvaient constituer la ruine de la Belgique au point de vue des transports de Liège et de notre arrière-pays du Sud-Est vers le port d'Anvers.

Voici en effet en quoi consistent ces travaux.

1. Les Pays-Bas ont construit entre le Wahal — principal bras du Rhin vers Rotterdam — et la Meuse, de Nimègue à Mook, un canal d'une longueur de 10 kilomètres, pour bateaux de 2,000 tonnes.

2. Ils achèvent, de Mook à Maesbracht, sur une longueur de 110 kilomètres, la canalisation de la Meuse, pour bateaux de 2,000 tonnes.

3. De Maesbracht à Maestricht, ils

auraient pu continuer à canaliser la Meuse, mais le fleuve y est mitoyen entre les Pays-Bas et la Belgique. Les Pays-Bas, au lieu de réaliser un ancien projet de canalisation du fleuve, sur les bases duquel les deux pays étaient depuis longtemps d'accord, *ont préféré se libérer complètement de toute entrave que pourrait causer la co-souveraineté*; et ils construisent de Maesbracht à Maestricht, parallèlement à la Meuse, le Juliana-canal, d'une longueur de 84 kilomètres, pour bateaux de 2,000 tonnes. Le canal semble appelé, dans leur pensée, à drainer vers Rotterdam, non seulement le trafic de la nouvelle région charbonnière du Limbourg néerlandais, mais une grande partie du trafic de la Meuse belge et au delà.

4. Pour se libérer des sujétions qui existent dans la traversée de Maestricht sur le canal actuel, calibré seulement pour bateaux de 450 tonnes, les Pays-Bas canalisent la Meuse dans cette traversée pour bateaux de 1,000 tonnes, et ils construisent en amont à l'extérieur de la ville, sur leur territoire, la nouvelle écluse Saint-Pierre, *destinée à faire communiquer le canal de Liège à Maestricht avec la Meuse canalisée*

Ils pensent que la Belgique améliorera jusqu'à la frontière, pour permettre la circulation de bateaux de 1,350 tonnes, le canal allant de Liège à Maestricht. Mais ils savent, d'autre part, que les bateaux de plus de 450 tonnes, ne pouvant pas emprunter la voie d'eau actuelle dans la traversée de Maestricht, ne pourront faire autrement que de s'engager par l'écluse Saint-Pierre sur la Meuse canalisée, et qu'une fois dans l'écluse, *il sera impossible à ces bateaux de reprendre la voie du canal belge vers Bocholt et de se rendre à Anvers, mais qu'ils seront obligés de poursuivre leur voyage vers Rotterdam.*

L'écluse Saint-Pierre, si nous enlevons le bouchon à la frontière, devient ainsi pour nous une véritable souricière.

Il est intéressant de remarquer que les Pays-Bas n'ont pas du tout l'air

de croire que la construction de l'écluse Saint-Pierre doit être considérée comme une violation du Traité de 1839, alors cependant qu'elle modifie complètement le régime des canaux, tel qu'il est prévu dans le Traité de 1839, et que l'écluse a été établie sans accord préalable avec la Belgique.

5. Les Pays-Bas ont établi un embranchement de 17 kilomètres en aval de Maestricht, de Wessem à Nederweerd, allant de l'extrémité du Juliana-Canal jusqu'au point de jonction du Zuid-Willemsvaart (qui prolonge le canal de Maestricht à Bocholt) avec le canal du Nord.

Ce tronçon est tout entier construit sur territoire néerlandais. Nos voisins seuls en sont les maîtres. Il ne peut d'ailleurs livrer passage qu'aux bateaux de 600 tonnes et il est établi dans le but manifeste de recevoir les bateaux de 600 tonnes engagés sur le canal belge, lorsque celui-ci sera amélioré pour bateaux de pareil tonnage. Quant aux bateaux de 600 tonnes venant du canal Juliana, le canal est destiné non pas à permettre à ces bateaux de rebrousser chemin vers Bocholt et Anvers, mais de continuer leur marche vers Bois-le-Duc et Rotterdam.

6. Les techniciens néerlandais ont parlé aussi de créer un embranchement à la sortie de Maestricht, de la Meuse canalisée vers Borgharen et le canal actuel (qui va vers Bocholt).

C'est le miroir aux alouettes. On nous fait croire que nous pourrions ainsi récupérer vers Bocholt et Anvers le tonnage qui, entre Liège et Maestricht, aurait l'imprudence de s'engager dans la souricière de l'écluse Saint-Pierre.

Mais, les Hollandais entendent construire l'écluse qui commandera l'entrée de ce canal sur leur territoire, comme ils ont construit déjà sur leur territoire l'écluse Saint-Pierre. Ils ne s'engagent pas à créer l'embranchement pour bateaux de 1,350 tonnes ou même de 1,000 tonnes, ni de canaliser éven-

tuellement la Meuse dans la traversée de Maestricht pour bateaux de 1,350 tonnes, de sorte que la clef de nos voies de communication par eau de Liège à Anvers se trouverait à Borgharen, en territoire néerlandais, et que seuls nos voisins seraient ainsi les maîtres de notre maison.

Il apparaît ainsi clairement qu'en rejetant en 1925 le projet de traité, réglant le régime commun de nos canaux, les Pays-Bas nous ont placé en face d'une politique nouvelle qui consiste à créer de Maestricht à Rotterdam des voies d'eau faciles, larges et profondes, de nature à permettre la circulation de bateaux de 1,000 tonnes, et sur le plus long parcours des bateaux rhénans de 2,000 tonnes, et de faire suivre le courant ainsi créé, par des bateaux de moindre tirant d'eau, entraînant vers Rotterdam, non seulement le trafic du Limbourg néerlandais, mais le trafic de l'arrière-pays de Liège, du nord-est de la France, etc.

* * *

Quelle est, dès lors, l'attitude commandée à la Belgique?

La Belgique ne peut pas — par le fait du rejet du projet de Traité de 1919-1925 et par la création des nouvelles voies d'eau néerlandaises — se laisser dépouiller de son trafic.

Nous avons été obligés d'envisager une solution nouvelle. Il n'est pas inutile d'y insister, pour bien montrer que la Belgique ne fait que se défendre et qu'elle est acculée par la Hollande elle-même à ses décisions.

Deux solutions s'offraient à nous :

1° Ou bien améliorer les canaux existants en les aménageant pour bateaux de 1,350 tonnes ;

2° Ou bien créer un canal direct, en territoire belge, de Liège à Anvers.

I. *Première solution.* — La première

de ces deux solutions serait peu recommandable.

1. Elle est, en effet, *fragmentaire*, et ne résoud pas de façon convenable le problème important des communications du nouveau bassin charbonnier du Limbourg belge avec la mer et avec Liège et la France.

2. Elle est *insuffisante*, car le trajet de Liège à Anvers restera toujours fort long, au regard du parcours par canal direct. Il demeurera assujéti à un grand nombre d'écluses; on n'en compte pas moins de 24 en ce moment; il y en aurait encore environ 17. Ce trajet continuerait à se faire à travers l'enclave de Maestricht; il nous laisserait donc toujours à la merci de l'étranger; nos concurrents qui nous ont imposé un régime si peu satisfaisant dans le passé resteraient nos maîtres.

3. Elle serait, toutes proportions gardées, *trop coûteuse*. L'amélioration pour bateaux de 1,350 tonnes entraînerait, d'après les évaluations des Ponts et Chaussées, une dépense d'environ 450 millions de francs, soit 180 millions pour les sections Anvers-Herenthals et Lixhe-Liège, et 270 millions pour la partie Herenthals-Lixhe, alors que la dépense totale du canal direct, qui comprendra d'ailleurs les sections Anvers-Herenthals et Lixhe-Liège, tout comme le projet d'amélioration des canaux existants, coûterait entre 450 et 750 millions. La comparaison de ces chiffres, si l'on tient compte des avantages énormes du canal direct, ne permet aucune hésitation.

Il y a lieu néanmoins d'améliorer la partie du canal actuel qui ne fait pas partie du canal direct, et qui est calibré pour bateaux de 450 tonnes, en le calibrant pour bateaux de 600 tonnes.

4. Cette solution risque enfin d'être *inopérante*.

Alors même que nos canaux actuels seraient calibrés pour bateaux de 1,350 tonnes, et que le raccordement de Borgharen serait porté au même

gabarit et que la Meuse néerlandaise à travers Maestricht serait canalisée pour bateaux du même tonnage, la *clef de la circulation sur la voie d'eau n'en resterait pas moins à Borgharen et à l'écluse Saint-Pierre aux mains des Pays-Bas, et la Belgique n'en demeurerait pas moins sous cette dépendance*.

II. *Seconde solution* — Cette solution consiste à créer le canal direct Anvers-Liège. La supériorité de cette solution saute aux yeux :

1. Le canal direct crée, pour bateaux de 1,350 tonnes et plus tard de 2,000 t., la *voie la plus directe* entre Liège (le pays Mosellan et le Nord-Est de la France) et la mer. Le canal aura 122 kilomètres; il comprendra au plus 6 écluses; il aura donc une longueur virtuelle totale de 152 kilomètres.

La voie d'eau de Liège à Rotterdam a 278 kilomètres. Comptant 15 écluses, elle a une longueur virtuelle totale de 352 kilomètres.

2. Le canal direct créera une *liaison* inexistante aujourd'hui, entre l'Est et l'Ouest de la Belgique.

3. Le canal direct donne seul la solution réclamée par le *nouveau bassin charbonnier du Limbourg*. Celui-ci sera relié, par la voie la plus courte, à la fois vers Liège et vers la mer.

4. Le canal direct seul peut amener en Campine l'eau *indispensable* qui permettra la mise en valeur de la région.

5. Le canal direct est de nature à constituer le long de ses berges, un véritable *boulevard d'industrie* qui sollicitera l'établissement d'usines et permettra leur développement.

6. Le canal direct permettra l'accroissement du transit de l'arrière-pays du Sud-Est (bassins Mosan, Mosellan, Alsacien-Lorrain, Nord-Est de la France, bassins de Briey et de Longwy, etc.) vers le port d'Anvers et facilitera l'échange des minerais et des cokes.

Mais il pourra, en outre, aspirer une partie importante du trafic de la région

charbonnière et industrielle du Limbourg néerlandais et du bassin d'Aix-la-Chapelle, dont l'exploitation représentera vraisemblablement, d'ici à dix ans, 18 millions de tonnes et qui en s'ajoutant aux 12 millions de tonnes probables du Limbourg belge, créera là une véritable petite Rhur.

Grâce à l'écluse Saint-Pierre, librement établie par les Pays-Bas, et accessible aux bateaux de 1,000 tonnes, ce trafic trouvera dans le tracé du canal direct Liège-Anvers, le bénéfice de la plus courte distance vers la mer.

7-8. Mais le canal direct nous assure deux autres avantages, qui, au point de vue international que nous envisageons surtout en ce moment, méritent d'être spécialement retenus :

a) D'une part, il nous permettra de nous libérer complètement de toute sujétion de l'étranger. Il nous rendra maître de nos communications par eau entre Liège, etc., et Anvers. Il permettra d'empêcher qu'une grande partie du trafic qui nous revient soit détournée vers Rotterdam ;

b. D'autre part, le canal direct constitue la solution la plus heureuse au point de vue militaire.

On sait qu'au cours des négociations avec les Pays-Bas, en 1919, ceux-ci ont refusé d'envisager, selon les suggestions des Puissances (Commission des XIV) de réduire les dangers que présente pour la Belgique la configuration du Limbourg hollandais en acceptant notamment : 1° la création d'ouvrages de défense dans le Limbourg ; 2° le maintien dans le Limbourg de forces permanentes ; 3° un plan concerté de défense éventuelle. Les Pays-Bas n'ont admis que le « casus belli », c'est-à-dire l'obligation au cas où le Limbourg serait envahi, d'entrer avec leurs forces dans la guerre.

Mais cet engagement, pour autant qu'il soit maintenu, est imparfait, en ce sens que « la trouée du Limbourg » expose toujours la Belgique aux coups brusques de l'invasion.

En décidant de créer le canal direct on a adopté une solution qui, par surcroît, donne un travail de défense de premier ordre au pays et une couverture sérieuse à notre frontière de l'Est.

* * *

Quel est le meilleur tracé de canal direct à adopter pour se libérer des sujétions de l'étranger ?

Deux tracés étaient en présence :

1. L'un, partant de Liège vers les environs de Lixhe, se dirigeant de là vers Sichem-Sussen-Bolré, puis vers Eygenbilsen, le bassin charbonnier et Hasselt.

2. L'autre, allant de Liège à Canne, contournant ensuite l'enclave de Maestricht, en demeurant sur territoire belge, jusqu'au sud de Lanaeken, et se dirigeant de là vers Eygenbilsen, etc. (comme le projet précédent).

Nous ferions ici une digression inutile en comparant les avantages respectifs de ces tracés. On pourra en retrouver les caractéristiques dans les procès-verbaux du Comité technique et financier des grands travaux.

Contentons-nous de noter que ce Comité vient de décider qu'il y a lieu de s'en tenir au second de ces deux projets.

Le résultat de cette décision, au point de vue des relations hollando-belges, qui nous occupent, c'est que non seulement, la Belgique disposera ainsi d'une voie directe Liège-Anvers, indépendante de l'étranger, mais que même, en ce qui concerne le canal actuel de Liège à Bocholt, elle pourra se libérer entièrement des Pays-Bas. Il suffira, en effet, de créer une courte bifurcation du nouveau canal, près de Lanaeken, vers le canal actuel, à Neeharen, pour n'avoir plus à passer par Maestricht et devenir, pour l'une et l'autre des deux voies d'eau, entièrement indépendant du dehors.

Il resultera aussi du tracé choisi qu'au point de vue militaire, la solution est encore meilleure que celle qu'on

avait primitivement espérée, puisque le canal sera pour ainsi dire collé sur toute la longueur de notre Limbourg à la frontière néerlandaise.

Mais cette question en pose une autre, qui a une grande importance, car elle nous donne désormais barre sur les Pays-Bas, tout comme hier les Pays-Bas avaient barre sur nous.

Hier nos canaux passaient par Maestricht, et c'est sur territoire étranger que nous devions nous alimenter à la Meuse. Demain, nos canaux ne passeront plus que chez nous, et nous aurons à nous alimenter à la Meuse, en territoire belge.

Lorsque les Pays-Bas ont construit le canal Juliana pour bateaux de 2,000 tonnes, nous leur avons demandé s'ils ne craignaient pas, en absorbant dans ce travail d'art considérable une grande partie des eaux de la Meuse, de faire baisser l'étiage des eaux en territoire belge.

Il nous ont répondu que « chacun chez soi Roi est » et qu'ils n'useraient que de leur droit.

Nous n'userons nous aussi que d'un droit strict en prenant à la Meuse, en amont du Limbourg néerlandais, les eaux indispensables pour alimenter des canaux, calibrés plus modestement d'ailleurs que le canal Juliana, et destinés à livrer passage à des bateaux non pas de 2,000 tonnes mais seulement de 1,350 tonnes.

Cette prise d'eau légitime empêcherait-elle dans une certaine mesure nos voisins d'alimenter leur nouveau et vaste canal ? Je l'ignore.

Ce que je sais, c'est que nous avons le moyen, par la création du barrage de l'Ourthe, d'augmenter les quantités d'eau qui seraient versées à la Meuse, et qu'il peut dépendre de nous que les canaux néerlandais aient donc en toute hypothèse les quantités d'eau dont ils ont besoin.

Très désireux en principe à obliger à cet égard les Pays-Bas et plus particu-

lièrement le Limbourg néerlandais, nous ne pourrions cependant mettre à cet égard nos bonnes volontés qu'à l'étiage de celles de nos voisins, avec qui nous souhaitons nous entendre à la fois dans la question de l'alimentation de la Meuse et dans celle de la création du canal vers le Hollandsch Diep.

* * *

M. le Ministre des Affaires Etrangères a remis, il y a peu de semaines, aux Pays-Bas, une note dans laquelle il expose le point de vue belge dans la grave question de nos revendications.

On s'est plu, dans les chancelleries et dans la presse, d'en louer la modération et le ton amène.

Le *Times* a aussitôt rappelé que le Rhin et les bouches de l'Escaut forment *un tout*, un ensemble de voies navigables auxquelles le droit international de l'Europe doit être appliqué, tel qu'il fut inscrit dans les dispositions du congrès de Vienne.

Le *Temps* de Paris a signalé de son côté que : « Beaucoup de bons esprits et de techniciens, en Belgique, estiment que la Belgique a dépassé la limite des concessions raisonnables et sont d'avis que le seul moyen de régler les questions en suspens, notamment celle de l'Escaut maritime, serait de rechercher une solution internationale, avec une commission internationale, comme pour d'autres fleuves et notamment le Rhin auquel l'Escaut a été assimilé, pour son statut, dans l'acte général du Congrès de Vienne, mais que le Cabinet belge, dont la note au Cabinet néerlandais ne peut faire qu'une excellente impression par sa modération, a tenté un dernier effort pour régler les questions par des négociations directes. »

La Commission n'a pas eu connaissance du texte de la note, mais M. le Ministre des Affaires Etrangères en a exposé le sens et la portée à une réunion des Commissions des Affaires

Etrangères de la Chambre et du Sénat, qui furent réunies à cet effet.

Son exposé, qui donna lieu à un échange de vue, a recueilli l'approbation unanime des deux Commissions.

Le Rapporteur du Budget de 1929 au Sénat a fait devant les mêmes Commissions, un exposé du problème hollando-belge, dont le reflet se retrouve dans ce rapport.

Il a préconisé une action vigoureuse au sein du Département des Affaires Etrangères et au dehors pour faire mieux connaître la question hollando-belge et pour mettre partout en vive lumière nos intérêts et nos droits.

Cette proposition a rencontré l'adhésion des Commissions.

Le Rapporteur a suggéré de créer à cette fin au sein même du Ministère des Affaires Etrangères un Comité permanent, composé, sous la direction du Département, de diplomates, de juristes, de techniciens, de spécialistes des questions fluviales et économiques, qui fouilleraient tous les coins du vaste problème en cause, mettraient au point des notes complètes sur chacun des aspects de ce problème, feraient dresser des cartes de vulgarisation, suggéreraient des moyens de propagande méthodique et objective.

Il va sans dire que si le résultat désiré à cet égard par la Commission pouvait être atteint par d'autres moyens, que le Ministre responsable jugerait plus convenables ou adéquats, la Commission ne saurait que s'incliner.

Elle ne peut en effet que rendre hommage à la compétence, au tact et à l'incessante activité que la direction générale de la politique, et spécialement les hauts fonctionnaires, ministres plénipotentiaires, auxquels l'étude de ces questions essentielles a été confiée depuis un long temps au sein du département, ont mis au service de l'intérêt si bien compris du pays.

*
* *

On remarquera que la Commission, pas plus que le Rapporteur, n'ont cru devoir revenir au cours de l'examen de ce budget sur le côté politique de la question hollando-belge.

Un court échange de vues a cependant eu lieu à ce sujet au sein des deux Commissions réunies. Un membre a notamment soulevé une question qui touche à notre sécurité. Il a rappelé que le projet de traité rejeté en 1925 comportait un protocole aux termes duquel la Hollande se considérait en état de guerre avec toute Puissance qui emprunterait son territoire pour attaquer la Belgique, et il a attiré l'attention sur l'importance que présentait pour nous cette question de sécurité aussi bien en ce qui concerne l'Escaut qu'en ce qui concerne la trouée du Limbourg hollandais.

Sans doute, pourrions-nous examiner un jour plus spécialement cet aspect du débat.

Nous nous estimerions heureux en attendant si les Pays-Bas s'efforçaient de prêter la main à la solution du problème économique et fluvial, et si nous trouvions ainsi l'occasion de nous rapprocher de nos voisins d'Outre-Moerdijk dans un sentiment de confiance et d'amitié.

*
* *

Les articles du budget n'ont pas soulevé de discussion au sein de la Commission.

Celle-ci a adopté l'ensemble du budget par 9 voix et 6 abstentions.

*
* *

D'autre part, le projet de loi relatif à l'adoption du Pacte Kellogg a été voté à l'unanimité.

Le Rapporteur, *Le Président,*
PAUL SEGERS. CH. MAGNETTE.

(65)

TABLE DES MATIERES

	PAGES
Avant-propos	1
I. — Les travaux de la Société des Nations	1
II. — L'évacuation de la Rhénanie	6
III. — Les réparations	10
IV. — Le Pacte Kellogg	21
V. — La politique commerciale de la Belgique et l'influence de l'action économique de la Société des Nations	26
VI. — Nos relations avec le Grand-Duché de Luxembourg. . .	33
VII. — Les rapports de la Belgique avec la Russie	36
VIII. — Nos pourparlers avec les Pays-Bas	41

Deux cartes hors texte.

(b)

(68 - 69)

N° 88

1928 - 1929

Les voies navigables
Communications par eau

Cfr. 35 mm.

2 plans

BELGISCHE SENAAT

COMMISSIEVERGADERING VAN 27 FEBRUARI 1929.

**Verslag uit naam van de Commissie voor Buitenlandsche Zaken,
belast met het onderzoek van :**

1° de Begrooting van het Ministerie van Buitenlandsche Zaken voor het dienstjaar 1929;
(Zie de n^{rs} 4-V, 39 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 19, 20 en 21 December 1928.)

2° het Wetsontwerp tot goedkeuring van het Algemeen Pact tot verzaking van den oorlog, ondertekend te Parijs op 27 Augustus 1928.

(Zie n^r 61, van den Senaat.)

Aanwezig : de heeren MAGNETTE, voorzitter; BARNICH, DE BROUCKERE, Baron DE KERCHOVE D'EXAERDE, DENS, DIGNEFFE, Hertog d'URSEL, FRAITURE, FRANÇOIS, LAFONTAINE, LEYNIERS, POLET, VERMEYLEN, Burggraaf Adrien VILAIN XIII, VOLCKAERT en SEGERS, verslaggever.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Talrijke vraagstukken vestigen de aandacht van België onder opzicht van onze buitenlandsche belangen, en wel :

De werkzaamheden van den Volkenbond;

De ontruiming van Rijnland, andermaal aan de orde na de gesprekken te Lugano;

Inzake het herstellvraagstuk, het onderzoek van het Dawesplan en de voorstellen die de deskundigen zullen doen;

De terugbetaling van de marken door Duitschland;

De goedkeuring van het Kellogg-pact;

De handelspolitiek van België en hare betrekkingen met de actie van het Economisch Comité te Geneve;

De betrekkingen van België met Rusland;

De verhouding tot Luxemburg;

De onderhandelingen met Nederland.

Elk dezer vraagstukken zou een omstandig onderzoek vergen.

De Regeering en het Parlement hebben den wensch geuit, wegens den betrekkelijk korten duur van de zitting, eerst de begrotingen te zien afhan-

delen, zoodat het schier niet mogelijk is elk dezer vraagstukken volledig te onderzoeken.

Wij willen evenwel daaruit, met het oog op ons nationaal belang, de essentiële bestanddeelen lichten, mits echter meer nadruk te leggen op het laatste dezer vraagstukken, — onze betrekkingen met Nederland, — dat voor het land van het hoogste belang is.

I

DE WERKZAAMHEDEN VAN DEN VOLKENBOND.

Vol betrouwen zet de Volkenbond zijn werk voort.

Het Parlement heeft met belangstelling kennis genomen van het verslag van den Minister van Buitenlandsche Zaken over de negende gewone zitting van de Vergadering van den Bond, in September jl. gehouden, en waarop vijftig Staten vertegenwoordigd waren.

Van den eenen kant kan het niet anders dan de bewoordingen goedkeuren waarin de heer Hymans, te Geneve, tijdens de eerste algemeene vergadering,

het werk en de rol van den Volkenbond heeft gekenschetst en beoordeeld.

De Commissie acht dat de Minister de eensgezinde meening van ons land heeft vertolkt waar hij zegde dat België, « dat enkel in vrede kan leven, gedijen en zijn lotsbestemming volgen », met voldoening het oor leent aan de woorden van toenadering, eendracht en vrede die steeds te Geneve weerklinken, « soms met een indrukwekkenden eenklank ».

Met genoegen ziet zij dat de groote wereldinstelling trouw blijft aan haar doel, « dat is, volgens de woorden zelve van het pact, de inrichting van de samenwerking der volkeren met het oog op de internationale orde en den vrede ».

De Belg, die realist en praktisch is, verwacht van den Volkenbond geen onmogelijke mirakelen. Hij weet dat hij eerst en vooral een groote zedelijke macht is, wie de stoffelijke sancties en de politie ontbreken, en waarvan men dus niet, op stel en sprong, de oplossing kan vergen van al de geschillen die in de wereld konden oprijzen. Hij weet dat hij geen tooverstaf bezit waarmee, in een ommezien, geweld, vrees of afgunst in goedheid, vertrouwen en genegenheid kunnen worden omschepen. Doch de Belg weet ook dat de Volkenbond voortgaat, met steeds stijgend gezag, « de volkeren samen te brengen, met hen aan te zetten elkaar beter te leeren kennen, te helpen, te begrijpen en de solidariteit in te richten van hunne staatkundige, economische, intellectueele en sociale belangen », dat hij reeds nuttige opdrachten heeft vervuld, op stoffelijk gebied, door het financiëel herstel van de Staten en op zedelijk gebied, wat van niet geringer belang is, door zijne sociale werken van volksgezondheid, intellectueele samenwerking en heropbeuring (1) en hij is zich ervan be-

wust dat de dubbele weldaad die in den jongsten tijd tot stand kwam in de internationale betrekkingen — en die niemand meer dan het Belgische volk op prijs weet te stellen — het Locarno-verdrag eenerzijds, dat onze veiligheid naar buiten versterkt, en de Economische Conferentie anderzijds, die onze binnenlandsche welvaart bevordert — niet hadden kunnen ontstaan zonder den geest van Geneve en de werkzaamheden die, in den schoot van den Volkenbond, aan deze gelukkige gebeurtenissen waren voorafgegaan en hen hadden in de banen geleid.

In den loop van zijne gewone zitting hield de Volkenbond zich onledig met talrijke vraagstukken van het hoogste belang.

Zijne aandacht was vooral gewijd aan het vraagstuk van de beperking der bewapening en aan de uitslagen van de Economische Conferentie.

Beide vraagstukken verdienen de belangstelling van ons land.

Verder zullen wij handelen over het werk van de Economische Conferentie, want het houdt verband met een ander vraagstuk dat niet uit het oog mag worden verloren en wel dit van onze handelspolitiek; doch wij zouden even willen stilstaan bij de beperking van de bewapening, of juist, zooals de heer Hymans zegde, « bij de beperking van de bewapening tot het minimum dat met de behoeften van de landsverdediging strookt ».

De Volkenbond heeft goed ingezien dat het weinig redelijk en praktisch ware geweest dit vraagstuk op te lossen zonder eerst het vraagstuk van de arbitrage en de veiligheid te stellen. Zooniet spande men den wagen voor de paarden.

De heer de Brouckere, die in de Voorbereidende Commissie tot de Ontwapeningsconferentie een rol van eersten rang vervulde, en die zich door een gevoel van kiesheid dat hem ter eere strekt, verplicht zag ondanks den spijt welke zijn heengaan moest verwekken, ontslag in te dienen bij de Regeering,

(1) Onder meer heeft de Commissie met de grootste belangstelling, kennis genomen van de overeenkomst, op 12 Juli 1927 gesloten, omtrent de te treffen maatregelen ten behoeve van de bevolkingen door rampen geteisterd en de statuten tot oprichting van een internationaal verbond voor hulpverlening, dat door het Parlement moet worden goedgekeurd. Op hoogen prijs heeft zij gesteld de bijdrage aan de werkzaamheden te Genève van den heer senator François, die aldaar ons land vertegenwoordigde.

gesproken uit de jongste politieke crisis, verklaarde te Geneve : « Ik behoef niet te zeggen, Mijne Heeren, dat ik zooals gij, het ontwapeningsvraagstuk beschouw in verband met het veiligheidsvraagstuk. » Dat is het gezond verstand zelf.

Ook weet men dat, in den loop der zitting 1927, de Vergadering van den Volkenbond de Voorbereidende Commissie tot Ontwapening verzocht een comiteit voor arbitrage en veiligheid samen te stellen, belast met de studie *van de voorafgaande veiligheidsmaatregelen die de Staten moeten treffen om hun bewapening te beperken.*

Dit Comiteit hield drie zittingen. Het kwam er niet toe, wat trouwens onmogelijk was, voor de 54 Staten die lid zijn van den Volkenbond, het *voorafgaandelijk* en uiterst ingewikkeld vraagstuk van de veiligheid op te lossen; doch het stelde een complex op van voorbeelden van overeenkomsten tot arbitrage en verzoening, van verdragen voor non-agressie en wederkerige hulp, en legde hen aan de Staten ter keuze voor.

De derde Commissie van de jongste zitting, met zcoveel onderscheiding voorgezeten door graaf Carton de Wiart, endie zich moest bezig houden met de studie van de vermindering der bewapening, onderzocht verder deze ontwerpen.

Een onzer afgevaardigden, baron Rolin-Jaequemyns, verleende een kostbare medewerking aan deze Commissie. Hij stelde het model van verdrag op ter versterking der middelen tot voorbehoeding van oorlog, naar luid waarvan de verdragsluitende partijen zich op voorhand verbinden zich te onderwerpen aan de aanbevelingen van den Raad van den Volkenbond om een gewapend conflict te vermijden en te aanvaarden dat gewaakt worde over de uitvoering en de naleving van deze aanbevelingen.

Het is een eerste stap. Mochten deze maatregelen door de Staten aangenomen worden, dan zouden zij zeker, zooals de heer Hymans het uitdrukt, « niet te

onderschatten factoren van veiligheid » doen ontstaan.

Het eigenlijk vraagstuk der veiligheid, dat de vermindering der bewapening voorafgaat, kwam vooral in de voltallige vergadering te berde.

Wij meenen te mogen zeggen dat een zelfde geest de afgevaardigden der verschillende landen bezielde. Het is de wensch een einde te zien stellen aan den wedloop voor betere bewapening en zoo spoedig mogelijk de praktische fase van de geleidelijke ontwapening te bereiken.

Allen konden echter niet dezelfde opvatting hebben over de wijze waarop het mogelijk is de afstanden te overschrijden om ten spoedigste de gewenschte oplossing te bereiken, namelijk de algemeene bewapeningsbeperking.

Het is inderdaad duidelijk dat een land, vooral wanneer het blootgesteld is, redelijkerwijze niet kan overgaan tot bewapeningsbeperking dan wanneer het zeker is van zijn veiligheid.

Het is even zeker dat het vraagstuk om voor elk land het coefficient onmisbare veiligheid te bepalen en « de politieke en economische voorwaarden van elk land te ramen », « de gevaren van zijn aardrijkskundige ligging te schatten, zijn begrooting, zijn weermacht voor te schrijven, een algemeen toezicht in te richten » niet gemakkelijk op te lossen is en dat het zich niet alleen regelt door besluiten, doch door voorafgaandelijke studiën en praktische toepassingsmethoden.

Lord Cushendum, eerste afgevaardigde van het Britsche Rijk, heeft zeer goed in het licht gesteld dat men in dat opzicht op drieërlei moeilijkheden stuit :

1° Vooreerst de juiste bepaling van den gemeenen deeler der bewapening die onmisbaar is voor de veiligheid van elken Staat.

2. Vervolgens de uiteenlopende maat van de verminderingen waartoe in verschillende landen werd overgegaan met het doel te geraken tot hetgeen elk van

hen als het onmisbaar minimum voor zijn veiligheid beschouwt.

3. Ten slotte het akkoord voorafgaandelijk vast te leggen tusschen het groot aantal staten in zake beginselkwesties die het praktisch ontwapeningswerk ten grondslag liggen.

Deze vaststellingen spreken voor zich zelf.

Men was dan ook niet weinig verwonderd, zoo in België als te Geneve, vast te stellen dat de zoo beredeneerde en gematigde als verheven redevoering, die werd uitgesproken op de eerste voltallige vergadering door onzen Minister van Buitenlandsche Zaken, niet welwillend werd onthaald door den Duitschen Rijkskanselier, die zeer ten onrechte meende te gelooven dat de vertegenwoordiger van België de bewapeningsbeperking slechts als een tweederangsvraag beschouwde, die zonder bezwaar kan verdaagd worden. De heer Hymans integendeel, bij elke gelegenheid en te Geneve zelf in zijn redevoering, heeft de moeilijkheden van het vraagstuk, die een ernstig onderzoek vergen, aangeduid en heeft nooit nagelaten te verkondigen dat geen enkel land meer dan het onze vrede wil en behoeft en dat geen enkel zoozeer als het onze de wereld wil zien ontwapenen.

« Men moet, zegde de heer Hymans, de taak met volharding voortzetten. » Hij wees er op dat « de Volkenbond de geesten tegen den oorlog opstelt en zich beijvert ze te doordringen met de practische noodzakelijkheid en den plicht van den vrede ». Hij verklaarde zich verheugd vast te stellen « de voortekens van een stabilisatie, een levendiger uitstraling van den vredegeest, een wil die zich beijvert de nieuwe geslachten te behoeden tegen de gruwelen van den oorlog en zijn fatale gevolgen, de puinen, de revolutie, de uitputting van een duizendjarige beschaving ». En hij begroette, uit naam van het vredelievend en bedrijvige België: « die redenen van hoop », en beloofde in de mate onzer middelen de eerlijke hulp

van het land bij al de ondernemingen van den Volkenbond die voor doel hebben den oorlog te dooden.

Men zou het niet beter kunnen zeggen.

Doch de Minister die België te Geneve vertegenwoordigde, zou stellig niet beantwoord hebben aan den zoo realistischen geest van ons land; hij zou zich niet den tolk hebben gemaakt van onze vaderlandslievende gevoelens die nog bloeden bij de herinnering aan ons lijden en die mogen wakker gehouden worden voor het mogelijke gevaar; hij zou onze onrust niet hebben uitgedrukt die de onzekerheid van onze grenzen, vooral de Oostersche, in de richting van den Limburgschen inham, veroorzaakt, indien hij er zich geen rekenschap van had gegeven dat het vraagstuk der bewapeningsbeperking, waarvan wij allen den gang willen zien bespoedigen, niettemin uitgebreid en ingewikkeld is, dat de ontwapening een voorbereiding, een aanpassing van de geesten vergt, en dat zij vooreerst slechts een « geestelijke overwinning » kan zijn. Hij was daarbij doordrongen van deze waarheid dat België, zooals het is blootgesteld, traditionneel slagveld van de wereld, op den kruisweg van de begeerigheid der volken, altijd gekwetst en immer lijdend, wegens zijn behoefte zelf aan vrede, tegelijkertijd het eerst moet zijn om ontwapening van allen te wenschen en het laatst om vóór de anderen te kunnen ontwapenen.

Men heeft gezegd dat de heer Herman Müller den heer Hymans slecht begrepen had. — Feitelijk stelden de twee redevoeringen twee zeer verschillende zienswijzen tegenover elkaar.

Voor den Rijkskanselier, vermits Duitschland ontwapend heeft, zouden de Mogendheden het insgelijks moeten zijn, en haast onmiddellijk hun bewapening verminderen. Ook wilde hij dat de Voorbereidende Commissie zonder verwijl zou vergaderen.

Voor den heer Hymans integendeel, en deze zienswijze werd gedeeld door de afgevaardigden van Frankrijk en van Brittannië, moesten, terwijl de

wedloop der bewapening zou worden gestuit en het doel werd nagestreefd voor elk land zijn bewapening te beperken tot het minimum dat voor zijn verdediging noodig is, « vooraf de politieke en economische omstandigheden van elk land geraamd worden en een algemeene contrôle ingericht ».

Zooals ik daareven zegde werd dit standpunt door den heer Briand verdedigd. Hij aarzelde niet te doen opmerken dat « zoo de quæstie van ontwapening, in noodzakelijk verband met overwegingen van veiligheid, gedurende enkele jaren uitstel leed, dan is dit te wijten aan het feit dat *sommige landen zich niet met den noodigen goeden wil, aan zekere verplichtingen hebben onderworpen* »; en hij deed gelden dat het Duitse leger, dat 100,000 man telt, een *kaderleger* is geworden, en dat het land met zijne machtige industriële uitrusting snel het oorlogsmaterieel voor een groot leger zou kunnen leveren.

Later stelde de heer Boncour, afgevaardigde van Frankrijk, er prijs op te bewijzen dat, naar luid van artikel 8 van het Pact, dat het handvest zelve van de ontwapening is, dit laatste « afhankelijk wordt gesteld van het voorafgaandelijk optrekken van een algemeen gebouw van wereldveiligheid ». Hij toonde aan dat de eerste grondslagen van dit gebouw door den Volkenbond werden gelegd, doch dat het moet worden voltooid.

Het Belgisch standpunt werd ook op duidelijke en strenge wijze uiteengezet door Lord Cushendum. De eerste Britsche afgevaardigde deed de moeilijkheden uitschijnen waarop wij hooger hebben gewezen en die de onmiddellijke verwezenlijking van de beperking der bewapening in den weg staan.

Hij wees er tevens op dat een van de oorzaken die zich verzetten tegen de ontwapening de steeds toenemende en moeilijk te controleeren verbetering is van den gas- en luchtoorlog. Vanwege de landen die gas vervaardigen en hunne

luchtvaart uitbreiden werd dit treffend argument niet betwist.

De Britsche afgevaardigde deed ook uitschijnen dat, in den geest van artikel 8 van het Pact, Groot-Brittannië en Frankrijk getracht hebben hunne meening in zake de ontwapening ter zee overeen te brengen. Aldus werd een eerste stap vooruit gedaan.

Op een latere algemeene vergadering drukte graaf von Bernstorff den wensch uit in 1929 een conferentie te zien beleggen om een eerste overeenkomst voor ontwapening te sluiten. Daarop antwoordde een andere Britsche afgevaardigde, de heer Lacker-Lampson dat dergelijke oproeping niets zou opleveren en dat zij het heele werk van de ontwapening ineen zou doen storten, zoo vooraf geen principieel akkoord tot stand was gekomen.

Nadat Graaf Carton de Wiart den toestand had samengevat, nam de vergadering een besluit — zonder dat Duitschland en Hongarije aan de stemming deelnamen — waarin bevestigd werd « de noodzakelijkheid zoo spoedig mogelijk op het stuk van vermindering der bewapening, het eerste stadium te verwezenlijken » en waarbij de wensch werd uitgedrukt « de Regeeringen waartusschen nog meningsverschillen bestaan, onverwijld, met den ruimsten zin voor toenadering en internationale solidariteit, gemeenschappelijke oplossingen te zoeken om het welslagen van het werk der voorbereidende Commissie mogelijk te maken », en waarbij werd voorgesteld de Commissie einde 1928 of in elk geval aanvang 1929 bijeen te roepen.

Voor de Commissie zelve werd geen vaste datum bepaald, doch het bleef verstaan dat de voorbereidende Commissie en het Comité voor arbitrage en veiligheid hunne werkzaamheden zouden voortzetten om « geleidelijk te komen tot de vermindering en beperking van de bewapening in verhouding tot de uitbreiding van de veiligheidsvoorwaarden ».

Men kan zich afvragen hoever wij staan en of men mag voorzien dat een eerste stap weldra zal gedaan worden op den weg van de vermindering der bewapening.

In een verslag uitgebracht op de zitting van September, heeft de heer Benesjer op gewezen dat de derde Commissie had aangenomen dat zekere veiligheidswaarborgen reeds waren verworven door het Pact van den Volkenbond en door het feit van de beperking der bewapeningen in sommige landen, tengevolge van de vredesverdragen en van de overeenkomsten van Locarno, en dat er derhalve een eerste stap zou kunnen gedaan worden op den weg der vermindering en der beperking van de bewapening mits rekening te houden met deze veiligheidswaarborgen.

Waarschijnlijk zal er niet worden gedraald met de bijeenroeping eener Conferentie met het oog op ontwapening. Men kondigt aan dat de voorbereidende Commissie hare werkzaamheden zal hervatten op 15 April e. k.

Zonder vooraf een oordeel te vellen over den uitslag harer werkzaamheden, mag men hopen dat er eene ernstige poging zal worden gewaagd, zooniet om reeds eene bepaalde beperking van de bewapening vast te stellen voor iederen Staat, dan toch om voortaan alle bewapeningskoorts te beletten, om de algemeene veiligheidsvoorwaarden van de Staten nog te verbeteren, om te trachten uit te zien naar de grondslagen waarop zouden kunnen worden gegrondvest de minima die onontbeerlijk zijn voor de veiligheid van iederen Staat en om te trachten gemeene deelen van inkrimping vast te stellen.

Men zou zich illusies maken met te gelooven dat de taak van dergelijke conferentie gemakkelijk zal zijn. Er zal veel goede wil en wederzijdsch vertrouwen noodig zijn. Desaangaande mag er aan de inzichten van België niet worden getwijfeld.

Geen land heeft er meer dan het onze belang bij, de bewapeningen te zien

beperken omdat het tevens onder al de volkeren van Europa het meest vrede-lievende en het meest blootgestelde is. Wij hebben dus gelijk wanneer wij vooruitloopen waar het geldt de oplossing van het veiligheidsvraagstuk alsmede van het bijna gelijklopend vraagstuk van de beperking der bewapeningen uit te weeg lekken. Het ware echter een niet te vergeven lichtzinnigheid indien wij er uit overdreven ijver moesten van afzien een bewapening te handhaven die streng is geëvenredigd met de noodwendigheden van de veiligheid en van de verdediging, ofwel indien wij moesten ontwapenen vóór de Staten, die niet zooals wij, de pijnlijke les van den inval en van den verdelgingsoorlog hebben gekend.

Onze gevoelens kunnen trouwens slechts essentieel afhangen van het vertrouwen dat de andere landen ons inboezemen. Wij wenschen vurig in vrede te leven met al de landen van de wereld en vooral met die wier nabuurschap noodzakelijk voor ons aanleiding geeft tot meer drukke betrekkingen. Onder deze landen is er een, namelijk onze groote Oosterbuur, die wel moet weten dat wij meer en meer wenschen dat het wantrouwen tusschen België en Duitschland verdwijne. Maar dit land moet ook begrijpen dat het er op aankomt onze vrees niet opnieuw op te jagen door dreigende memories zooals die van generaal Groener, voor wie de veiligheidswaarborgen van de non-agressiepacten, van de overeenkomsten van Locarno en van het Kellogg pact een doode letter blijken te zijn, door vreesaanjagende aanspraken zooals die welke wij al te vaak bij de leiders van het Deutsche Rijk vaststellen met betrekking tot den Anschluss of zelfs door al te levendige betwistingen aangaande het vraagstuk van de minderheden dat op zichzelf zeer eerbiedwaardig is, maar nochtans niet een bestendige aanleiding tot conflicten zou mogen zijn en die van het Oosten tot het Westen deze bedreigingen op onze Westersche landen niet mag doen overslaan.

II

ONTRUIMING VAN RIJNLAND.

Dit jaar, op den tienden verjaardag van de bezetting van Rijnland, werd het vraagstuk der ontruiming van de bezette gebieden andermaal aan de orde gebracht.

Waarin bestaat thans deze bezetting?

In eene bijna onzichtbare, bezetting die bijna geen aanleiding meer kan geven tot critiek daar de troepen gehuisvest zijn in de kazernes of in kampen die bijzonder werden ingericht voor de bezetting, terwijl de officieren slechts zelden bij de burgers hun intrek nemen. Trouwens, hij die bij gelegenheid troepen huisvest, wordt ruimschoots vergoed door huurgelden afgenomen op de annuïteiten van het Dawesplan. De bezetter doet ook zijn rechtstreekschen invloed niet meer voelen op den geest der bevolking waarop in feite geenerlei separatistische drukking wordt uitgeoefend.

Aldus werd het bezettingsregiem bepaald verzacht.

Men weet dat het verscheidene fazen heeft doorgemaakt.

1. Van 1918 tot 10 Januari 1920, was de bezetting uitsluitend van militairen aard.

2. Vanaf 10 Januari 1920, datum van het kracht worden van het Verdrag van Versailles, diende het Rijnpact tot grondslag voor de bezetting.

Maarschalk Foch is er niet in geslaagd te bekomen dat de Rijn de definitieve militaire bezettingsgrens werd tusschen Frankrijk en Duitschland. Hij kon evenmin de bestendige bezetting der brughoofden van den Rijn zonder aanhechting bekomen. Wilson en Lloyd George dwarsboomden deze ontwerpen. De bezetting zou dus enkel tijdelijk zijn. Het Deutsche bestuur moest vrij blijven. De Hooge Intergeallieerde Commissie van Rijnland, die zich te Coblenz vestigde, was het burgerlijke organisme dat aan het hoofd der bezetting stond.

3. Dit stelsel was slechts van kracht in drie strooken van de vier die aan de bezetting waren onderworpen. In de Amerikaansche zone zag men in rechten de oorlogsbezetting blijven voortbestaan ofschoon in feiten generaal Allen er zorg voor droeg, bij wijze van besluiten, ordonnantiën uit te vaardigen gelijk aan die van de Hooge Commissie in de Engelsche, Belgische en Fransche zones.

Op 11 November 1921, werd er een afzonderlijk vredesverdrag gesloten tusschen Duitschland en de Vereenigde Staten. De Amerikaansche troepen werden teruggetrokken.

4. In Maart 1921, toen de Geallieerden de eerste tekortkomingen van Duitschland in de uitvoering zijner herstelverplichtingen vaststelden, deden zij Dusseldorf en Duisburg militair bezetten en legden zij de hand op de Deutsche douanen.

Op het einde van het jaar zagen de Geallieerden af van de tolsancties en lieten zij enkel de militaire sancties voortbestaan.

5. In Januari 1923 bezetten de Franschen en de Belgen de Ruhr en zij maakten zich meester van de fabrieken en van het tolwezen. Het Reich richt den lijdelyken wederstand in. Tijdperk van strijd tegen den bezetter en van veelvuldige aanslagen tegen zijn diensten.

6. De kalmte keert terug in de geesten. De Ruhrbezetting eindigt door het opmaken van het Dawesplan.

7. In 1925 onderteekenen Duitschland en de Geallieerden het verdrag van Locarno. Het personeel der Hooge Commissie wordt gedeeltelijk hernieuwd. De bezetting wordt met den dag zachter. De grieven van Duitschland tegen den bezetter aangaande spionnagemaatregelen, lasten van inkwartiering, strengheid der ordonnantiën, verdwijnen. De bezetter leeft er meer en meer afgezonderd in de kazernen en in de gebouwen voorbehouden voor officieren. Meer en meer, zooals ik heb gezegd, wordt de bezetting, die ophoudt een last te zijn voor de bevolking, onzichtbaar.

De Geallieerden hebben het recht, naar luid van het Verdrag van Versailles, deze bezetting te handhaven tot 1935.

Duitschland heeft vooreerst, zelfs na Locarno, niet beweerd dat het nieuwe verdrag een einde moest stellen aan de bezetting. Het trok niet in twijfel de wettelijkheid van de toepassing van het Verdrag van Versailles.

In het begin van 1928, bood de heer Stresemann, — wiens geest van volharding en wiens behendigheid in de methodische uitvoering van zijn plan van diplomatische strategie men niet nalaten kan te bewonderen, — in een groote redevoering aan, *in ruil voor de ontruiming van Rijnland een stelsel van toezicht* in het gedemilitariseerde gebied aan te nemen. Hij vroeg tevens en scheen aldus beide vraagstukken aaneen te koppelen, dat men de besprekingen opnieuw zou hervatten die werden ingezet te Thoiry aangaande de mobilisatie van de herstelbetalingen.

De Fransche Minister van Buitenlandsche Zaken, de heer Briand, deed opmerken in een redevoering die als antwoord diende op het verzoek van den Rijksminister, dat de vervroegde ontruiming van den Rijn slechts kon besproken worden in overleg met de twee andere mogendheden, Groot-Brittannië en België, die samen Rijnland bezetten, en hij voegde er bij dat zijn land niet zou weigeren voor het terugtrekken der troepen de termijnen door het Verdrag van Versailles voorzien in te korten, indien het in ruil alle geruststelling verkreeg op gebied van de veiligheid en van het herstel, zoodat hij ook de twee vraagstukken samenbond.

De heer Hyman nam van zijn kant de gelegenheid te baat om te verklaren dat men er in geen enkel geval kon aan denken den duur der bezetting in te korten zonder dat België alle noodige zekerheid heeft in zake veiligheid en herstel.

De vraag bleef hangende tot bij de samenstelling van de huidige Rijks-

regeering. Rijkskanselier Müller, in de verklaring die hij in den Reichstag las toen hij het bewind in handen nam, liet verstaan dat de ontruiming van den Rijn beantwoordde aan den wensch van Duitschland, doch hij duidde geen juiste oplossing aan.

De aldus uitgedrukte wensch moest dan ook te Genève op het tapijt komen.

Vanaf den aanvang der negende zitting werd de vraag door kanselier Müller gesteld.

Op 16 September jl. werd een mededeeling aan de pers gedaan, zeggende dat, na het derde onderhoud tusschen de vertegenwoordigers van Duitschland, België, Frankrijk, Groot-Brittannië, Italië en Japan, deze het eens waren geraakt over de volgende punten :

« 1. De opening van een officiële onderhandeling, omtrent de vraag uitgedrukt door den Rijkskanselier in zake de vervroegde ontruiming van Rijnland;

» 2. De noodzakelijkheid van een volledige en bepaalde regeling van het herstellvraagstuk en de samenstelling, om dit doel te bereiken, van een Commissie van financiële deskundigen door de zes regeeringen aangesteld.

» 3. Het beginsel van de samenstelling van een commissie tot vaststelling en overeenkomst. De samenstelling, de werking, het voorwerp en de duur van bedoelde Commissie zouden moeten het voorwerp zijn van een onderhandeling tusschen de Regeeringen. »

De mededeeling verbond officiël, volgens den geest en volgens de letter, de vraag der ontruiming van Rijnland aan deze van de herstelregeling. Men zegde dan ook gewoonweg dat de heeren Briand en Müller even tevreden mochten zijn, daar de eene de twee vraagstukken had zien verbinden en de andere in het Verdrag van Versailles de bres had gemaakt van de vervroegde ontruiming.

Enkele dagen later beweerde de heer Müller, in den loop van een interview,

dat beide vraagstukken niet verbonden waren.

Later, op 19 November jl., bevestigde op zijn beurt de heer Stresemann, die wegens ziekte van de negende zitting te Geneve weerhouden was, toen hij opnieuw voor den Reichstag verscheen, dat de twee vraagstukken gescheiden bleven.

Hij verklaarde dat Duitschland de ontruiming niet kon afkopen door financiële leveringen en hij liet ditmaal hooren dat de vervroegde ontruiming voor Duitschland *een recht* was, dat het niet meer zou ophouden op te eischen, want de bezetting kon in rechten niet meer aangenomen worden, en in politiek opzicht is zij in strijd met de ontwikkeling van de gemeenschappelijke belangen der betrokken volken.

Door een zonderlinge tegenstelling droeg hij er zorg voor er bij te voegen, in antwoord op de kritiek die Graaf Westarp tegen zijn politiek had uitgebracht, dat zonder deze voorzichtig vooruitstrevende politiek, hij er niet toe zou geraakt zijn heden de militaire ontruiming te vragen.

Frankrijk onthaalde de thesis van den Rijksminister met het meeste voorbehoud. Het betoogde, door tusschenkomst van al de groote bladen, dat de Deutsche stelling uitdrukkelijk in tegenspraak was met het Verdrag van Versailles, vermits dit bepaalt dat de strooken in Rijnland pas vroeger kunnen worden ontruimd wanneer Duitschland al zijn verplichtingen zal vervuld hebben, hetgeen niet het geval is, vermits men zelf op dit oogenblik nog het juiste bedrag niet kent dat het moet betalen.

Van Britsche zijde lieten de *Times* niet na, reeds daags na de redevoering te doen opmerken dat, hoe groot het verlangen ook zij de vraagstukken van het herstel en van de ontruiming van Rijnland afzonderlijk te behandelen, zij niet gesplitst zijn en het niet kunnen worden en dat de beste wijze om de ontruiming te bespoedigen ligt over in

het aanknoopen van onderhandelingen over het herstel.

Dit zal geschieden.

Op 4 December daarop nam de heer Briand de eerste gunstige gelegenheid te baat om te bevestigen, in den loop van een bijzonder knappe redevoering eenparig door de Fransche Kamer toegejuicht, dat, indien Frankrijk aanneemt de bezetting van Rijnland te milderen en binnen een zekeren termijn in te gaan op den wensch van Duitschland, het niet kon aannemen dat de onmiddellijke ontruiming van Rijnland een *recht* was voor Duitschland en dat anderzijds, — en hier ook weer bond de Minister de twee vraagstukken samen, — Frankrijk nooit een regeling zou kunnen aanvaarden die Duitschland zou toelaten de armen te kruisen *zonder te betalen*, terwijl zijn eigen land voort zijn verbintenissen zou moeten naleven.

Het Deutsche antwoord kwam ditmaal van de Centruumpartij. In zijn verslag over de bedrijvigheid van de partij, voorgelegd aan het vijfde congres van het Centrum te Keulen, herhaalde de heer Stegerwald op 8 December, na den voorzitter van het congres, dat de aanwezigheid van vreemde troepen op het Deutsche grondgebied hem onvereenigbaar voorkwam met den geest van Locarno en de toetreding van Duitschland tot den Volkenbond. Hij drong erop aan dat een vervroegde ontruiming niet het voorwerp zou zijn van toegevingen vanwege zijn land.

Men kwam tot samenspraken op 10 December te Lugano. De Raad van den Volkenbond hield er zijn 53^e zitting.

De minister van Groot-Brittannië, Sir Austen Chamberlain, verklaarde op 20 December, in antwoord op een vraag van Renworthy in het Lagerhuis, dat zijn samenspraken met de heeren Briand en Stresemann toelieten sommige misverstanden op te klaren en dat zij erkend hadden dat men eerst en vooral moest overgaan de benoeming van het Comité van deskundigen te verhoppen.

opdat zij de werken begin 1929 zouden kunnen beginnen.

Heden zijn de deskundigen benoemd. Zeggen wij, vooraleer de herstelkwestie aan te raken, dat uit Belgisch oogpunt de vraag van de vervroegde ontruiming van Rijnland niet zou kunnen overwogen worden buiten de uitdrukkelijke voorschriften van het Verdrag van Versailles. Naar luid van de artikelen 225 en volgende van het Verdrag mag de bezetting duren tot 1935. Juridisch is niets in dat opzicht gewijzigd. Het Verdrag van Locarno heeft het recht van de bezettende mogendheden op dat gebied in niets verminderd. Practisch kunnen deze mogendheden stellig rekening houden met de waarborgen die Duitschland zou geven met het oog op zijn vredesinzichten om de bezetting in te korten en aldus den geest, die het Verdrag van wederzijdsche garandeering van Locarno heeft ingegeven, meer werkelijkheid bij te zetten. België zou ongelijk hebben tegen dergelijke politiek een systematisch *non possumus* te stellen. Doch het mag geen vrede hebben met woorden alleen noch met beloften, ten opzichte van zijn veiligheid en van zijn schuldvordering.

De heer Vandervelde heeft in Juli jl. in de Kamer gezegd dat volgens hem, indien in Duitschland een verklaring werd afgelegd wat betreft de aanneming door dit land van zijn verplichtingen tegenover ons, veel zaken zouden vergemakkelijkt zijn.

De Commissie denkt hetzelfde.

Tot deze verplichtingen van Duitschland behoort deze de marken terug te nemen welke het bezettingsregiem ons gelaten heeft en waarvoor het Reich, bij de onderhandelingen na den wapenstilstand, zich schuldplchtig heeft gekend. Voor België is het pijnlijk den schuldenaar te zien tegenstribbelen om zich vranc met ons te verstaan over een formule van regeling, terwijl hij rekent op onze toegevendheid om ons te zien verzaken aan het volstrekte recht dat

het Verdrag van Versailles ons inzake de bezetting van Rijnland toekent.

De heer Vandervelde heeft ook gezegd dat volgens hem deze bezetting voor ons geen waarborg van veiligheid is en dat zij niet de reden is waarom Duitschland betaalt.

Niet iedereen in den lande deelt deze optimistische zienswijze. Talrijke Belgen meenen dat de bezetting slechts moet ophouden wanneer de vredelievende inzichten van Duitschland van dien aard zullen zijn dat wij ons ten volle in veiligheid mogen denken en wanneer wij zekerheid zullen hebben dat de herstelregeling een vaste oplossing zal gekregen hebben. Het is in dit opzicht niet overbodig te gedenken dat men tot dusverre het zoogenaamde vraagstuk van den « Limburgschen inham » niet op volkomen bevredigende wijze heeft kunnen oplossen en anderzijds ware het wensche-lijk dat wij zoo spoedig mogelijk de onrust zouden zien opklaren die in sommige kringen van de genaaste kantons wordt onderhouden.

III.

DE HERSTELKWESTIE.

Wij hebben daar juist in herinnering gebracht dat deskundigen benoemd zijn door de betrokken mogendheden met het doel voorstellen op te maken voor een volledige en bepaalde regeling van de herstelkwestie.

Dat beteekent dat, welke meening men er thans ook moge op nahouden betreffende het verband dat er kan bestaan tusschen de ontruiming van het Rijngebied en het herstel, dit laatste punt alleszins niet schijnt te moeten geregeld worden na het andere.

Om, zooals het behoort, den toestand van België in de herstelkwestie te kunnen beoordeelen, moet rekening gehouden worden met den toestand der overige landen als schuldeischers tegenover Duitschland en met den toestand van de Vereenigde Staten als schuldeischer tegenover deze landen.

De Vereenigde Staten hebben inderdaad van de verschillende landen die oorlog hebben gevoerd consolidatie van hun schuld verkregen. Deze landen nochtans kunnen den Amerikaanschen schuldeischer in feiten niet betalen dan indien de grootteschuldenaar die Duitschland is, hun er het middel toe bezorgt.

De aan de Vereenigde Staten verschuldigde bedragen zijn aanzienlijk. De voorschotten werden gedaan : *a)* om den oorlog te kunnen voeren; *b)* na den oorlog om deze landen in de mogelijkheid te stellen een normaal leven te hernemen of hun bevolking te voeden.

Hieronder geven wij de tabel van deze schulden die, uit hoofde van hun hoog bedrag, in zekere mate heel de herstelkwesitie beheerschen.

België, dat gelukkig van zijn schuld aan Frankrijk en aan Engeland werd vrijgesteld, zal, om zich tegenover de Vereenigde Staten vrij te maken, annuïteiten moeten betalen die snel bijna 13 millioen dollar bereiken.

België vraagt dat, nadat zijn oorlogsschuld aan de Vereenigde Staten zal betaald zijn, zijn aandeel in het Duitsch herstel zal blijven zooals dit tot nu werd overeengekomen.

Overzichtstabel van de regelingen voorgesteld door de Regeering der Vereenigde Staten van Amerika

(in dollars volgens de bescheiden van de Amerikaansche Thesaurie).

SCHULDEISCHENDE STATEN	DATUM der regeling	GECONSOLIDEERDE hoofdsom	GLOBAL BEDRAG der te innen interesten	ALGEMEEN TOTAAL
België	18/8/25	417,780,000	310,050,500 »	727,830,500 »
Tsjecho-Slowakije	13/10/25	115,000,000	197,811,433 88	312,811,433 88
Estland	28/10/25	13,830,000	19,501,140 »	33,331,140 »
Finland	1/5/23	9,000,000	12,695,055 »	21,695,055 »
Frankrijk	29/4/26	4,025,000,000	2,822,674,104 17	6,847,674,104 14
Groot-Brittannië	19/6/23	4,600,000,000	6,505,965,000 »	11,105,965,000 »
Hongarië	25/4/24	1,939,000	2,754,240 »	4,693,240 »
Italië	14/11/25	2,042,000,000	365,677,500 »	2,407,677,500 »
Letland	24/9/25	5,775,000	8,183,635 »	13,958,635 »
Lithauen	22/9/24	6,030,000	8,501,940 »	14,531,940 »
Polen	14/11/24	178,560,000	257,127,550 »	435,687,550 »
Roemenië	4/12/25	44,590,000	77,916,260 05	122,506,260 05
Yoegoslavië	3/5/26	62,850,000	32,327,635 »	95,177,635 »
Totalen	»	11,522,354,000 (1)	10,621,185,993 10	22,143,539,993 10

(1) Dit totaal dient vergeleken met het globaal bedrag, zegge doll. 11,799,879,167-80, van het totaal passief van al de geldverschietters (20 Staten) op 15 November 1926 volgens de Amerikaansche Thesaurie. Het verschil spruit vooral voort uit de contante betaling in ieder regeling voorzien ten einde de bedragen af te ronden.

Welke zijn de rechten van de landen die een schuldvordering hebben op Duitschland en in welke maat heeft hetzelfde zich van zijn verplichtingen gekweten?

In den doolhof van het herstelvraagstuk dienen vier data onthouden als vier richtpunten.

1. 28 Juni 1919. — Men legt het beginsel vast van de schuldvordering

van het herstel en van den waarborg.

2. 5 Mei 1921. — Men maakt den betaalstaat op die de regeling der schuldvordering voorziet. De Commissie voor herstel bepaalt de Deutsche schuld op 132 milliard en goud-mark. Het totaal van de vorderingen der schuldeische Staten, dat 225,914 millioen bedroeg, wordt aldus fel verminderd.

Ziehier de tabel medegedeeld door den heer Delattre, in zijn belangwekkend boek *La Liquidation financière de la Guerre*. Daarbij wordt aangegeven het

aandeel van iederen Staat en derhalve ook van België, in dit bedrag van 132 milliard goud-mark.

Toepassing van het besluit der Commissie voor Herstel van 27 April 1928.

LANDEN	AARD	VORDERING		TOEPASSING	
		der schuldeischende Staten 225 milliarden G. M.	van het Besluit der Commissie voor herstel 132 milliarden G. M.		
in duizenden G. M.					
Frankrijk	Schade aan personen	46.680 »	101.900 »	27.180 »	59.210 »
	— aan goederen	55.220 »		32.030 »	
Groot-Brittannië .	Schade aan personen	30.430 »	47.320 »	17.650 »	27.440 »
	— aan goederen	16.898 »		9.790 »	
Italië	Schade aan personen	24.470 »	33.890 »	14.200 »	19.660 »
	— aan goederen	9.420 »		5.460 »	
België	Schade aan personen	4.710 »	16.570 »	2.735 »	9 620 »
	— aan goederen	11.860 »		6.885 »	
	Totaal der schuldvorderingen van de Groot Mogendheden.	199.680 »	199.680 »	115.930 »	115.930 »
Kleine Mogendheden	Schade aan personen	17.280 »	26.020 »	10.030 »	15.400 »
	— aan goederen	8.740 »		5.070 »	
	Algemeen totaal.	225.700 »	225.700 »	131.030 »	131.030 »

3. Augustus 1924. — Het plan, houdende regeling van de betalingen, wordt bijgetreden door de Conferentie van Londen. Van Mei 1921 tot Augustus 1924 had Duitschland steeds de vervalltermijnen verdaagd. Het had zijne munt laten te niet gaan, had een moratorium gevraagd en de Geallieerden genoopt tot de Ruhrbezetting. Op 30 November 1923 besloot de Commissie voor herstel, ten einde uit de moeilijkheden te geraken, zich te wenden tot deskundige financiers, niet om het bedrag van het herstel doch om de twee vraagstukken te onderzoeken. :

a) Hoe de Deutsche begroting in evenwicht zou worden gebracht en hoe de Deutsche munt zou kunnen worden gestabiliseerd; b) welk het bedrag was van de buiten het land gebrachte Deutsche kapitalen en hoe men ze naar Duitschland zou kunnen doen terugkeeren?

In het comiteit van deskundigen zetelden voor België de heeren Francqui,

baron Houtart en A. Janssen. Het comiteit stelde nauwkeurige bepalingen in de plaats van de volstrekte onafhankelijkheid die tot dan toe aan Duitschland werd gelaten om zich de bedragen aan te schaffen voor de herstelbetalingen. Op 14 Januari 1925 bepaalden de Ministers van financiën van de Geallieerde landen in een op 13 Januari 1927 aangevulde overeenkomst op welke wijze de agent der betalingen de fondsen zou verdeelen, steunende op de overeenkomst van Spa, van Juli 1920, waarbij werden toegekend :

	P. C.
Aan het Britsche Rijk	22
Aan Frankrijk	52
Aan Italië	10
Aan Japan	0.75
Aan België	8
Aan Portugal	0.75
En het saldo aan de overigen	6.50

4. December 1928. — Eene nieuwe conferentie van deskundigen wordt bijeengeroepen om ditmaal :

a) Definitief de Deutsche herstelschuld te bepalen alsmede het juiste aantal stortingen van Duitschland;

b) Uit te zien naar de middelen om deze politieke schuld onder Staten om te zetten in eene commercieele schuld die onder het publiek kan worden uitgegeven en derhalve maatregelen te treffen voor de onmiddellijke of geleidelijke afschaffing van de uitzonderlijke bepalingen van het Dawesplan en vooral van de bepaling betreffende de overschrij-

ving en die betreffende het welvaart-index. Tevens zou deze conferentie maatregelen treffen om Duitschland 's krediet derwijze te verstevigen dat men de titels zou kunnen plaatsen die zouden worden uitgegeven als vertegenwoordiging van zijn schuld.

In het reeds aangehaalde boek heeft de heer Delattre in eene volledige tabel aangetoond hoe het Dawesplan moest worden ingericht en in welke maat de betalingen moesten voortkomen van de geldmiddelen der begrooting, van de obligaties op de spoorwegen en van de nijverheidsobligaties.

Ziehier deze belangwekkende tabel :

Werking van het Dawesplan.

BEDRAG DER ANNUITEITEN	ANNUITEITEN (Jaren 1928-1929 en volgende)				VERANDERLIJKE ANNUITEITEN (vanaf 1929)
	2,500 millioen G. M.				onbepaald
Ingeval van wijziging van ten minste 10 % in de algemeene koopkracht van het goud, in vergelijking met 1928, zou eene herziening kunnen worden gevraagd (een scheidsrechterlijke nitspraak is voorzien en bepaald bij de overeenkomsten van Londen).					
MIDDELEN EN JAARLIJKSCH OPBRENGST	BEGROOTINGSMIDDELEN		OBLIGATIES OP DE SPOORWEGEN	NIJVERHEIDSOBLI- GATIES	OP DE BEGROOTING
	BEGROOTING IN HET ALGEMEEN 1,250,000,000 G.M., zegge 50 %.	BELASTING OP HET VERVOER 200,000,000 G.M. zegge 11,6 %.	660,000,000 G.M. zegge 26,40 %.	300,000,000 (t.M.) zegge 12 %.	Veranderlijk
WERKING.	Duitschland blijft vrij zijn begrooting op te maken, zoolang de uitvoering van het Dawesplan geen gevaar loopt.	Vastgesteld in de algemeene begrooting, maar door de Maatschappij rechtstreeks gestort op de rekening van den Agent der betalingen.	11 milliard preferente obligaties werden uitgegeven, die ieder jaar opbrengen : G.M. Int. 5 % 550,000,000 Del. 1 % 110,000,000	Door 53,397 ondernemingen werden er preferente obligaties van 1 ^a rang uitgegeven die werden overhandigd aan de « Bank der Nijverheidsobligaties ». Zij worden beheerd door deze Bank die aan den Trustee 5 milliard Bons heeft overhandigd, die ieder jaar opbrengen : G.M. Int. 5 % 250,000,000 Delg. 1 % 50,000,000	Veranderlijk index : « Welvaart index »
	De Agent der Betalingen heeft eene belangrijke opmerking moeten maken. (Memorandum van 20-10-27).	Verbetering. Zij wordt thans geïnd door het Reich dat maandelijksche stortingen doet.	660,000,000 geïnd door middel van zes maandelijksche koepons. Verbetering. De Maatschappij doet merkelyk gelijke maandelijksche stortingen.	300,000,000 geïnd door middel van zes maandelijksche koepons.	In geval van welvaart, is het index positief en worden de betalingen verhoogd. In het tegenovergesteld geval, is het index negatief en dan wordt de vaste annuïteit verder betaald, maar er wordt een rekening opgemaakt om te worden afgetrokken van de latere positieve indexcijfers.

De kiesche zijde van het Dawesplan lag vooral in het mecanisme van de overdrachten.

Een politieke schuld kan niet uitsluitend afbetaald worden, wanneer zij aanzienlijk is, in de munt van het schuldplichtige land. De betalingen zouden de inzinking van den koers veroorzaken. Zij kan evenmin volledig betaald worden in de munt van de schuldeischende landen; het land dat ze verschuldigd is bezit deze munt niet in voldoende hoeveelheid. Zij kan ten slotte niet gedelgd worden in goud, indien het schuldplichtige land er geen voortbrengt, en, indien het er heeft, zou het niet willen gevaar loopen een metaalinflatie te verwekken.

Duitschland moet ons dienvolgens gedeeltelijk in koopwaar of met afgewerkte produkten betalen, hetgeen een mededinging in de geallieerde landen verwekt.

De betalingen kunnen bovendien niet geschieden dan met inachtneming van het evenwicht van de Deutsche munt en de begrooting.

Het Dawesplan had dan ook de stichting voorzien van een bijzonder comiteit belast met de « overdrachten », evenals het bijzondere bepalingen had voorzien waarbij de « leveringen in natura » werden uitgebreid derwijze dat Duitschland in de mogelijkheid werd gesteld te voldoen, met zijn uitvoer van koopwaar te verhoogen.

Wanneer het geldt de schuldeischers te betalen met de munt die elk hunner eigen is, — wat beteekent de goud-

marken, aan den betaal-agent afgegeven, om te zetten in dollars, ponden, francs, lires, enz. — treedt het « Comiteit voor de overdrachten » op. Dit heeft voor opdracht zooveel mogelijk deviezen over te dragen zonder de munt in gevaar te brengen. De rechten van de schuldeischers om de sommen op hun kredietrekening ingeschreven te ontvangen, zijn aldus beperkt.

Wij kunnen er niet aan denken hier het mecanisme zelf uiteen te zetten van de overdrachten bij wijze van de Recoveracts (wat beteekent van de afhoudingen gedaan op de waarde van den Duitschen uitvoer met bestemming tot Frankrijk en Engeland), noch dit van de leveringen in natura en de aankopen van goed, evenmin als wij de uitslagen kunnen onderzoeken bij den schuldenaar en bij de schuldeischers. teweeggebracht door de twee betalingsmethoden, noch de voorwaarden van de betalingen in deviezen, noch den invloed die de ont-leeningen op de betalingen hadden.

Wij moeten echter weten welke stortingen gedaan werden door Duitschland in den loop der vier jaren van toepassing van het plan. Ziehier- bovendien de belangwekkende tabel verschenen in het boek : « La liquidation financière de la guerre » : Duitschland heeft betaald :

In 1924-25 : 1 milliard goudmark.
 In 1925-26 : 1,200 millioen goudmark.
 In 1926-27 : 1,500 millioen goudmark.
 In 1927-28 : 1,750 millioen goudmark.
 In 1928-29 : 2,500 millioen goudmark.

Stortingen gedaan door Duitschland of voor rekening van Duitschland tot einde Augustus 1928

Betalen gedaan vóór het Dawesplan, zonder inbegrip van de waarde der teruggeeven of vervangen voorwerpen

(Onderstaande bedragen zijn niet definitief, sommige ramingen zijn nog niet bepaald en verscheidene rekeningen blijven nog te regelen tusschen de Staten.)

JAREN	STORTINGEN		WAARDE der leveringen in natura
	IN BAARGELD	G. M.	
1920	2,807,000	2,426,000,000	
1921	1,146,400,000	549,800,000	
1922	668,440,000	678,955,000	
1923	11,296,000	475,000,000	
1924	423,217,000	32,565,000	
Waarde van ver- strekingen aan de bezettingsle- gers (op verschil- lende data) . . .	2,252,160,000	3,862,320,000	
Raming der ope- schingen in de Rhur	»	778,000,000	
»	»	502,560,000	
»	2,252,160,000	5,142,880,000	
»	7,385,040,000	G. M.	

Schatting van sommige
Staats-eigen dommen
(in Polen, Saargebied,
Dantzig en elders)
Interessen geind door de
Herstelcommissie

10,012,040,000 G. M.

(Blijft on'er meer nog te ramen de waarde van
Staats-eigen dommen en van de betalingen van de
gewezen bondgenooten van Duitschland.)

Stortingen sedert de toepassing van het Dawesplan, omvattende :
Dienst der leeningen, verscheidene kosten, terugbetalingen en betalingen aan de schuldeischers

Tot einde April 1928. — Enkele bedragen zijn nog onderhevig aan weinig belangrijke wijzigingen.

ANNUITEITEN	BEDRAG DER ANNUITEIT	BEDRAG DER BETALINGEN		WAARDE BEGEPEN in de betalingen door middel van de		Opmerkingen
		In G. M. (verstrekkingen inbegrepen)	In Vreemde munt (Dienst der Dawes- leening en bestuurskosten inbegrepen)	Recovery Acts	Leveringen in natura	
1° annuïteit . (1 Sept. 1924, 31 Aug. 1925.)	1,000,000,000 (waarvan 800 miljoen van de Dawesleening).	937,110,444 70 (Er zijn geen overschrijvingen geweest op het buitenland behalve de Dienst der lee- ning en de bestuurskosten. Het is niet mogelijk thans de verdeling van te geven.)		184,245,314 35	454,425,228 98	Het verschil tusschen het be- drag der stortingen en het bedrag der overeenstem- mende annuïteit spruit voort uit :
2° annuïteit . (1925-1926.)	1,220,000,000	760,499,635 09	415,677,331 63	247,966,931 3	702,892,759 09 (met inbegrip der leveringen aan de Vereenigde Staten).	1° Saldo's over- gedragen op het volgende jaar ;
3° annuïteit . (1926-1927.)	1,500,000,000	698,623,843 53	683,464,535 82	293,430,648 71	714,881,666 50 (met inbegrip der leveringen aan de Vereenigde Staten).	2° Winsten wegens geïnde interesten en winsten op den wissel.
4° annuïteit . (1927-1928.)	1,750,000,000	796,061,054 87	943,236,140 54 (Tot einde April 1928)	350,986,602 26	754,699,617 93 (met inbegrip der leveringen aan de Vereenigde Staten).	
Totaal der eerste vier annuïteiten.	5,470,000,000	2,254,884,533 49	2,042,378,007 99			
		4,207,262,541 48				

Overdracht van de eerste annuïteit. 987,110,474 70

Totaal der stortingen tot einde Augus-
tus 1928 5,234,372,983 18

De normale annuïteiten bedragen 2,500 miljoen
G. M., plus het welvaart-index, hetgeen voor het-
zelfde tijdperk ten minste 10 miljarden G. M.
zou bedragen.

Ziehier, volgens de tabel welke wij van den Minister van Financiën hebben kunnen eischende landen en derhalve ook *door België* :

**BEDRAGEN GETROKKEN (overschrijvingen in baar geld, leveringen
VOORDEELHEBBENDEN VAN HET VERDRAG SEDERT DE TOEPASSING**

	BRITSCH RIJK.	FRANKRIJK.	ITALIË.	BELGIË.	JAPAN.
1 ^{ste} annuïteit van 1 September 1924 tot 31 Augustus 1925.	189,863,496 74	396,579,043 33	60,374,403 89	⁽¹⁾ 93,487,000 07	3,809,332 46
2 ^{de} annuïteit van 1 September 1925 tot 31 Augustus 1926.	226,687,732 71	565,630,271 47	77,054,447 55	⁽²⁾ 116,376,026 81	2,817,457 82
3 ^{de} annuïteit van 1 September 1926 tot 31 Augustus 1927.	302,512,709 72	638,304,121 66	92,724,606 12	⁽³⁾ 68,644,412 45	10,131,526 92
4 ^{de} annuïteit van 1 September 1927 tot 31 Augustus 1928.	367,049,483 27	862,497,715 66	119,502,918 85	108,560,329 97	9,095,154 88
	1,086,113,422 44	2,463,011,152 12	349,706,376 41	387,067,769 30	25,853,472 08

Deze bedragen vertegenwoordigen niet het aandeel van iedere mogendheid in de Dawes annuïteit, zooals dit aandeel ontvangen sommen in mindering op hun onderscheiden globaal aandeel.

(1) Met inbegrip van 30,000,000 goud marken door Frankrijk aan België afgestaan, tot aanzuivering der rekeningen van
 (2) " 6,000,000 " " " " " "
 (3) " 14,124,931 " " " " " "

bekomen, de bedragen in deze vergoedingen getrokken door de verschillende schuld-

in natura. enz.) DOOR DE VERSCHILLENDE LANDEN.

VAN HET DAWESPLAN (*cijfers in goud-marken*).

SERVISCH- CROATISCHE SLOWAKISCHE STAAT.	PORTUGAL.	ROEMENIË.	GRIEKENLAND.	POLEN.	VEREENIGDE STATEN VAN AMERIKA.
30,080.743 69	4,724,399 86	7,394,225 43	2,642,364 43	40,179 12	—
38,185.212 56	6,279,581 64	8,976,875 30	3,159,367 06	153,052 85	14,844,038 20
46,318,178 08	8,110,562 59	10,645,707 83	4,237,861 94	242,531 97	98,777,266 58
58,539,981 83	10,060,275 90	15,390,384 41	4,356,412 80	304,118 90	85,163,566 83
173,124,116 16	29,174,819 99	42,407,192 97	14,396,006 23	739,882 84	198,784,871 61

werd bepaald door de overeenkomsten van Spa en van Parijs, doch het bedrag der door de mogendheden werkelijk

de Ruhr.

Door deze verschillende gegevens kan men vaststellen dat het Dawesplan, dat gedurende ongeveer vijf jaar werd toegepast, voldoening heeft geschonken.

Doch men kan ook zien dat de door Duitschland betaalde annuïteiten zelfs niet den interest vertegenwoordigen van de schuld van 132 milliard zooals te Londen werd bepaald. De Deutsche schuld is dus dezelfde gebleven.

Anderdeels weet men dat de deskundigen, belast met het opmaken van het Dawesplan, niet voor opdracht hebben gehad Duitschland's schuld te bepalen.

Men begrijpt ook dat de landen er belang bij hebben uit te zien naar eene oplossing van het herstelvraagstuk, die zou toelaten de politieke schuldvordering van de Staten om te zetten in eene commercieele schuldvordering die bij het publiek zou kunnen worden geplaatst.

Ten slotte ziet men in, welk belang zoowel de schuldvaarders als de schuldenaar er bij hebben aan Duitschland, mits de Deutsche schuld te mobiliseeren, de gelegenheid te verschaffen zich te bevrijden van de voogdij waaronder het wordt gesteld door de uitvoering van het Dawesplan. Aldus zou Duitschland in de mogelijkheid worden gesteld zijne onafhankelijkheid terug te krijgen, zijn krediet definitief te verstevigen, zich te bevrijden van het toezicht dat op hetzelfde weegt en de hypotheek op te heffen die nog op zijne economie drukken, behoudens anderdeels dat Duitschland het voordeel zou verliezen dat het vindt in de toepassing der beschermende bepalingen die het evenwicht der Deutsche begroting en zijne munt vrijwaren, onder meer door de beperking van de overschrijvingen.

Dit wordt uitstekend uitgedrukt bij wijze van besluit op zijn jongste verslag door den agent der betalingen, den heer Parker Gilbert. Hij verklaarde :

« Naarmate de tijd verloopt en naarmate men meer practische ervaring opdoet, wordt het steeds meer en meer

duidelijk dat, noch het vraagstuk van het herstel, noch de overige vraagstukken die daarvan afhangen, definitief zullen kunnen worden opgelost zolang Duitschland geen nauwkeurig omschreven staat te vervullen krijgt onder zijn eigen verantwoordelijkheid, zonder vreemd toezicht en zonder bescherming voor het vervoer. Het algemeen reglement dat zal dienen opgemaakt zal ruimschoots het belang van Duitschland dienen met zijn krediet te verstevigen, met het te ontdoen van het toezicht dat op hetzelfde nog weegt en met de vermindering te begunstigen van de rentevoeten waartegen het de ontleende kapitalen moet betalen. »

Ten aanzien van al deze beschouwingen besloten de mogendheden op 16 September j.l. te Geneve een nieuw Comité van deskundigen te benoemen wiens taak wij hooger hebben omschreven.

Op 22 December werd aan de pers eene mededeeling verstrekt uit naam van de betrokken landen.

Daarin werden de voorwaarden aangegeven waarin het Comité van deskundigen zou worden benoemd en ingericht.

Het is belangwekkend de bewoordingen dezer mededeeling aan te halen.

Daarin werd verklaard : « Na de instemming van al de betrokken Regeeringen te hebben ingewonnen, hebben de heeren Raymond Poincaré, voorzitter van den ministerraad, en von Hoesch, Deutsche gezant te Parijs, het Vraagstuk onderzocht van de aanstelling van het Comité van deskundigen voorzien door het besluit van Geneve d.d. 16 September 1928, betreffende de regeling van het herstelvraagstuk. En zij zijn overeengekomen als volgt :

« 1. Het is hoogst wenschelijk in het » algemeen belang dat er, buiten de deskundigen aan te duiden door ieder der » zes regeeringen die hebben deel genomen aan voormelde beslissing van » Geneve, onderhoorigen van de Verenigde Staten eveneens zouden deel

» nemen aan de werkzaamheden van het
» Comité van deskundigen.

» 2. Naar het voorbeeld van het
» eerste Comité van deskundigen aan-
» gesteld in November 1923 zal het
» Comité moeten bestaan uit onafhan-
» kelijke deskundigen, die internatio-
» naal aanzien genieten alsmede gezag
» in hun eigen land en die niet gebonden
» zijn door de onderrichtingen van
» hunne regeeringen. Het aantal leden
» zal voor elk land twee bedragen. Het
» dient echter verstaan dat daaraan
» plaatsvervangers mogen worden toe-
» gevoegd.

» 3. Het Comité zal voorloopig ver-
» gaderen te Parijs, zoo spoedig moge-
» lijk. Het zelve mag uitspraak doen
» over de definitieve plaats waar het
» nuttig acht te zetelen.

» 4. Het Comité zal vanwege de
» zes regeeringen overeenkomstig voor-
» melde overeenkomst van Genève d. d.
» 16 September j.l. « opdracht ontvan-
» gen voorstellen op te maken voor een
» volledige en definitieve regeling van
» het herstelvraagstuk ». Deze voor-
» stellen moeten het reglement behelzen
» van de verplichtingen die voort-
» vloeien uit de verdragen en overeen-
» komsten tusschen Duitschland en de
» schuldeischende mogendheden.

» Het Comité stuurt zijn verslag
» naar de regeeringen die hebben deel-
» genomen aan de beslissing van Genève
» alsmede aan de herstelcommissie.

» 5. De deskundigen van de schuld-
» eischende mogendheden, die hebben
» deel genomen aan de beslissing van
» Genève, zullen worden aangeduid
» door de Regeeringen dezer mogend-
» heden en benoemd volgens het goed-
» vinden dezer regeeringen ofwel door
» dezelve, ofwel door de Commissie
» voor herstel. De deskundigen van
» Duitschland worden benoemd door de
» Deutsche Regeering.

» Er worden door de zes betrokken
» regeeringen schikkingen getroffen om
» de methode te bepalen die best ge-
» schikt is om de medewerking van

» Amerikaansche deskundigen te ver-
» zekeren. »

Bovendien werd er verstaan dat de
vrijheid van de regeeringen ten op-
zichte van de voorstellen der deskun-
digen, volledig blijft. »

Sedertdien werden de deskundigen
benoemd door de regeeringen en door
de Commissie voor herstel. Men weet,
en zulks was onontbeerlijk, dat de
Vereenigde Staten hebben aanvaard deel
te nemen aan den arbeid van het Comi-
teit, dat zij als deskundigen hebben aan-
gewezen de heeren Young en Morgan,
en dat de heer Young in eene onlangs
verschenen verklaring het advies heeft
uitgedrukt dat de deskundigen zouden
trachten niet het Dawesplan te herzien
maar wel het aan te vullen.

In zijn redevoering in den Reichstag,
op 19 November j.l., heeft de heer
Stresemann beknopt de Deutsche ziens-
wijze uiteengezet in zake de herziening.
Men mag niet spreken, zegde hij, van
eene ware oplossing van het herstel-
vraagstuk, dan zoo zij het econo-
misch betaalvermogen van Duitschland
niet overschrijdt, dit wil zeggen zoo
zij de bestendige uitvoering van de ver-
plichtingen van Duitschland mogelijk
maakt met de hulp zijner eigen econo-
mische krechten en zonder inbreuk te
maken op den levensstandaard van het
Deutsche volk.

En de heer Hilferding, Minister van
financiën van het Reich, heeft op 18 Ja-
nuari aan de Berlijnsche dagbladschrij-
vers verklaard dat zoo Duitschland be-
taalt, daaruit niet mag worden besloten
dat het bij machte is te betalen.

Men is niet verwonderd vast te stellen
dat Duitschland hiermede instemt en dat
de Deutsche pers eenparig vermindering
van de schuld eischt. Dit is logisch.

Hiertoe zullen de deskundigen be-
schikken over een kostbaar gegeven ter
beoordeeling, namelijk het verslag en-
kele maanden geleden opgemaakt door
den heer Parker Gilbert, die tevens
vaststelt dat het Dawesplan is geslaagd

en er zijn spijt over uitdrukt dat het Reich zijne uitgaven niet méér inkrimpt.

Van zijn kant heeft de heer Hymans, in Juni jl., in de Kamer der Volksvertegenwoordigers uiteengezet, welk belang België heeft bij de aanpassing van het Dawesplan. Hij wees er op dat de stelling die wij moeten innemen zeer duidelijk is. Zij wordt bepaald door twee internationale overeenkomsten die wij hebben ondertekend : die van Londen, waarbij in 1924 het Dawesplan van kracht werd, en die van Washington, waarbij de voorwaarden van de betaling onzer schulden jegens de Vereenigde Staten in 1925 werden bepaald. Ons begrootingsprogramma is voor talrijke jaren volgens deze twee overeenkomsten opgemaakt : de eene bepaalt de sommen die wij moeten ontvangen; de andere deze die wij moeten betalen; tusschen beide is een verschil in ons voordeel dat thans meer dan 18 millioen dollar bedraagt, doch dat binnen enkele jaren 28 millicen dollar zal bereiken om geleidelijk opnieuw te verminderen tot 17 millioen dollar rond in 1935-36.

Dit batig saldo komt op verre na niet overeen met de zware lasten die de oorlog ons heeft opgelegd. Het vertegenwoordigt evenwel de eenige compensatie die de verdragen ons verzekeren. Het komt er dan ook op aan dat wij het in elke veronderstelling behouden. Het land zou ongetwijfeld elke combinatie, waarbij het zou verminderd worden, van de hand wijzen.

De Commissie kan zich slechts bij deze woorden van den Minister aansluiten.

Voor België komt het er op aan dat het het percentage (8 t. h.), dat ons te Spa, werd toegekend kunne behouden en dat men niet afwijke van de som van 9,620 millioen goud-mark welke dit percentage in de herstelschuld vertegenwoordigt, zoodat na de schuldvermindering van de Vereenigde Staten voldaan te hebben, België een toereikend saldo behoude om de verplichtingen te voldoen waaraan dit saldo moet besteed

worden. Dit saldo zal echter op verre, op zeer verre na niet toelaten, ondanks de plechtige verklaring van de geallieerden te Sainte-Adresse, waar gezegd werd dat België ten volle zou vergoed worden, de verwoestingen en zijne oorlogsschulden te betalen.

Het is onze taak niet vooruit te loopen op het werk van het nieuwe Comité van deskundigen.

De heer Roger Auboin, in een artikel van *L'Europe Nouvelle* (8 December 1928), heeft er de werkelijke moeilijkheden van aangetoond, — en ook uiteengezet wat het algemeen vereffeningsplan der oorlogsschulden zou kunnen zijn, — met uit te gaan van een dubbel gegeven, namelijk het behoud van de Duitsche annuïteiten op peil van de « Standaardannuïteit » van het Dawesplan en de verlenging van de betaling dezer annuïteiten tot den eindtermijn van de aflossingsperiode der inter-geallieerde schulden.

Laten wij dit niet bespreken, en liever wachten.

Wij weten dat België in het Comité van deskundigen vertegenwoordigd is door den heer Francqui, onzen Oud-Minister van de Schatkist, en door den heer Gutt. Zeggen dat Staatsminister Francqui aanvaard heeft het land bij dit Comité te vertegenwoordigen, is zeggen dat onze belangen toevertrouwd zijn aan dengene die reeds in 1924 een eerste maal op zoo doelmatige wijze heeft bijgedragen tot het opmaken van het Dawesplan en die, buiten zoo talrijke andere uitstekende diensten aan het land bewezen, zijn naam gehecht heeft aan het werk van 's Lands redding door de stabilisatie. Zijn bevoegdheid en zijn hoog gezag, met zoo volle toewijding ten dienste gesteld, zullen een kostbaar pand zijn voor de doelmatigheid van zijn streven.

Ik heb er reeds aan herinnerd dat Duitschland tegenover België een bijzondere schuld heeft en wel deze der marken.

Terecht heeft de heer Hymans in zijn redevoering van Juli jongstleden gezegd

dat de wettelijkheid onzer schuldvor-
dering nooit was betwist geworden.

Hij heeft bovendien, in December, in de Kamer, bevestigd dat hij er zorg voor gedragen had nogmaals de terugbetaling te berde te brengen in den loop van de gesprekken te Geneve.

Ongeveer op hetzelfde oogenblik kondigde een bericht van Berlijn aan dat de Regeering van het Rijk bereid was bij gelegenheid deze onderhandelingen te beginnen.

Bij gelegenheid? Wel, deze gelegenheid ligt meer dan ooit in haar bereik. Op een oogenblik waar het gestelde vraagstuk over zijn geheel besproken wordt, zou België ten zeerste een werkelijke daad van zijn schuldenaar naar waarde schatten, die bij ons beschouwd zou worden als een bewijs van goeden wil en toenadering.

Het spreekt vanzelf dat het vraagstuk dient geregeld buiten de Commissies van deskundigen. Niets belet echter dat er gelijklopende onderhandelingen zouden worden gevoerd tusschen beide Staten.

Laten wij onomwonden verklaren dat de terugbetaling van de marken hoegenaamd niet de losprijs mag zijn van eene vermindering onzer schuldvor-
dering wegens herstel.

Moest Duitschland de gelegenheid te baat nemen die wordt geboden om dit brandend vraagstuk te onttrekken aan de onzekerheid en aan de achterhoudingen, dan zou een groote stap worden gedaan op den weg van den vrede.

IV

HET KELLOGGPACT.

Om 30 Mei j. l. heeft de gewezen opperbevelhebber van het Amerikaansche expeditiekorps, generaal Pershing, die de herdenkingsplechtigheden heeft voorgezeten, ingericht naar aanleiding van den « Memorial Day », het volgende verklaard :

« Om den vrede nog meer waarschijnlijk te maken, zou er naar het schijnt geene enkele reden bestaan opdat de bijzonderste Mogendheden van de beschaaftde wereld het niet zouden eens worden over een algemeen type van overeenkomst voor de uitschakeling van den oorlog, als erkend werktuig van nationale politiek. Eene dusdanige overeenkomst zou stellig algemeen worden goedgekeurd door de betrokken volkeren en zij zou geen afbreuk doen aan de noodwendigheden eener redelijke bewapening niet beletten zekere verplichtingen na te komen. »

En de Generaal besluit als volgt :

« Uit de millioenen graven stijgt een kreet op tegen den oorlog, en ontelbare weduwen en weezen uiten denzelfden kreet en het gezond verstand komt eveneens in verzet. De verantwoordelijkheid die op de Regeeringen drukt om af te zien van den oorlog *als politiek werktuig*, is al te groot om te worden verwaarloosd ».

Heeft hij hier als voorlooper gesproken? Ongetwijfeld. Tevens was het een zinspeling op de voorstellen in 1927 door de Fransche Regeering aan die van de Vereenigde Staten gedaan om een tweezijdig pact te sluiten met het juiste doel eenigen tijd later voorgesteld door de heeren Kellogg en Briand, niet meer voor twee groote Mogendheden maar voor al de beschaaftde landen van de wereld tot gemeenschappelijke verzaking van den oorlog als werktuig van nationale politiek.

Men heeft al te zeer de beteekenis van dit pact besproken dat wij zouden kunnen nalaten zijne bepalingen weer te geven :

Het luidt als volgt :

« *Artikel 1.* — De Hooge Verdragsluitende Partijen verklaren plichtig, in naam hunner respectieve volkeren, dat zij het gebruik maken van den oorlog voor de regeling van internatio-

nale geschillen veroordeelen en daaraan verzaken als werktuig van nationale politiek in hunne betrekkingen tot elkander.

» *Art. 2.* — De Hooge Verdragsluitende Partijen erkennen, dat de regeling of de oplossing van alle geschillen of conflicten, van welken aard of oorsprong deze ook mogen zijn, die tusschen hen mochten oprijzen, nooit anders dan door vreedzame middelen mag worden nagestreefd.

» *Art. 3.* — Dit Verdrag zal door de in de inleiding genoemde Hooge Verdragsluitende Partijen, op de door hunne constitutie verlangde wijze bekrachtigd worden en het zal tusschen hen in werking treden, zoodra alle bekrachtigingsoorkonden te Washington zullen zijn neergelegd.

» Dit Verdrag zal, wanneer het op de wijze, bedoeld in de vorige zinsnede, in werking zal zijn getreden, zoolang als zulks noodig zal zijn, open blijven voor de toetreding van alle andere Mogendheden der wereld. Elke oorkonde waarbij de toetreding eener Mogendheid vastgesteld wordt, zal te Washington worden nedergelegd en het Verdrag zal dadelijk na die nederlegging tusschen de Mogendheid, die op die wijze is toegetreden, en de andere verdragsluitende Mogendheden in werking treden. »

Zoodra het initiatief van de heeren Briand en Kellogg gekend was, heeft eene officieele nota van de Belgische Regeering de meening van het Kabinet van Brussel uiteengezet over het ontwerp. In deze nota werd tevens blijk gegeven van het verlangen dezen nieuwen waarborg te zien voegen bij dien welke België reeds vindt in het pact van den Volkenbond en in het Rijnpact van Locarno. Tevens ook werd in de nota uiting gegeven aan de becommerring niets te laten verloren gaan van de globale rechten en verplichtingen die in beide Pacten liggen besloten.

De nota verklaarde het volgende :

« De ontwerpers van het pact hadden ten doel den vrede te verstevigen. België kan dit initiatief enkel met vreugde begroeten.

» In den loop der vorige week hebben enkele van de bijzonderste Mogendheden, die op de hoogte van het ontwerp werden gebracht, het verlangen uitgedrukt de meening van de Belgische Regeering te kennen. Deze is eene daad genegen waardoor de waarborgen zouden worden verhoogd die België vindt in de overeenkomsten van Locarno en in het pact van den Volkenbond. De onderscheidene regeeringen die tot nogtoe hun advies hebben doen kennen, hebben eveneens nadruk gelegd op de noodzakelijkheid de verplichtingen welke uit deze overeenkomsten voortvloeien hoog te houden.

» Gezien echter het belang van deze overeenkomsten voor den vrede en voor de veiligheid van België en gezien anderdeels de betwistingen waartoe zij aanleiding hebben gegeven, acht de Belgische Regeering dat het wenschelijk ware alle dubbelzinnigheid en onzekerheid uit den weg te ruimen. Derhalve oordeelt zij dat de handhaving der reeds bestaande overeengekomen verplichtingen uitdrukkelijk zou dienen bekrachtigd door de betrokken partijen. België, dat de verdragen van Locarno mede onderteekend heeft, verwacht er zich aan dat het zal worden uitgenoodigd om deel te nemen aan de besprekingen. »

Op 27 Augustus had te Parijs op de Quai d'Orsay met eene bijzondere plechtigheid de onderteekening van de acte plaats.

Vijftien gevolmachtigden, waaronder de Minister van Buitenlandsche Zaken van België, onderteekenden de nieuwe diplomatische oorkonde.

De heer Briand, in een redevoering vol vertrouwen en idealisme, deed de beteekenis van de gebeurtenis sterk uitschijnen. Hij sprak onder meer deze verheven woorden uit :

« Mijne Heeren, binnen enkele stonden zal de telegraaf aan de wereld eene groote verwachting kond doen. Het zal voor ons een heilige plicht zijn voortaan al het mogelijke en het noodige te doen opdat zij niet zou worden teleurgesteld.

» Den vrede afkondigen is goed en veel, maar de vrede moet ook worden ingericht. In de plaats van de geweldoplossingen dienen juridische oplossingen gesteld. Deze taak is weggelegd voor morgen.

» Op dit merkwaardig uur streeft het geweten der volkeren, van alle nationaal egoïsme ontdaan, naar hooger sferen waar de menschenlijke broederlijkheid kunne tot uiting komen in het kloppen van één en hetzelfde hart. »

En besluitend riep spreker uit :

« Er is geen enkel onder de hier tegenwoordige landen dat niet zijn bloed heeft vergoten op de slagvelden van den jongsten oorlog. Ik stel U voor aan de gesneuvelden van den grooten oorlog de gebeurtenis te beteekenen die wij met onze handteekening zullen bekrachtigen. »

Ieder geestdriftig werk geeft in zekere maat aanleiding tot reactie.

Is het wegens de gevoelens van bijzonder vertrouwen die werden gekoesterd vóór de onderteekening van het Kelloggspact, is het naar aanleiding van de hooger aangehaalde incidenten, die enkele dagen later in September op de negende zitting van het Volkenbond voorvielen, aangaande de ontwapening, toch werd in zekere overzeesche middens weldra de vlootovereenkomst, die pas werd gesloten tusschen Groot-Brittannië en Frankrijk, afgeschilderd als een geheimzinnige daad waarvan men met moeite de juiste beteekenis kon bepalen.

Dit bracht den Quai d'Orsay ertoe het op 22 October eene toelichtende nota te laten verschijnen over de 35 stukken betreffende de voorbereidende werkzaamheden van de ontwapening en de beperking der vlootbewapening. Downingstreet gaf tevens een « Witboek »

uit onder den titel « Documenten betreffende de beperking der vlootbewapening ».

Deze beide publicaties, waaraan België wegens het nabuurschap van de beide betrokken mogendheden en uit hoofde van de bijzondere vriendschap waarin het met dezelve leeft, een gansch bijzonder belang hechtte, deden klaar uitschijnen dat dit verdrag, omdat er tusschen de zeemogendheden niet eene meer algemeene bespreking kon plaats hebben, eene gelukkige toepassing is van eene beperkte overeenkomst, die met den bouw van oorlogsschepen te beperken enkel de zaak van de ontwapening en van den vrede kan dienen.

De Belgische Regeering heeft pas bij den Senaat het wetsontwerp ingediend houdende goedkeuring van het « algemeen Pact tot verzaking van den oorlog ».

Ongetwijfeld zal dit ontwerp door het Parlement met eenparige voldoening worden goedgekeurd.

Het bekrachtigt een beginsel waarover geen enkel land zich meer dan het onze kan verheugen. Het stelt den oorlog buiten de wet met te verklaren dat geen enkel volk het recht zal hebben daartoe zijn toevlucht te nemen met een ander doel dan dit van de wettige zelfverdediging. Het omschrijft eveneens nader den aanvalsoorlog door den Volkenbond afgekeurd en die tot nogtoe met zooveel moeite nader kon worden bepaald.

De oorlog door het Pact veroordeeld, zegt de heer Briand, is « in zijn meest specifiek en geduchten vorm de zelfzuchtige en gewilde oorlog ».

Er werd geredetwist niet alleen over de beteekenis maar ook over het nut van dit pact en in de Parlementen van Washington en Parijs werd critiek uitgebracht tegen het ontwerp.

In den Franschen Senaat heeft de heer Lemery erop gewezen dat het Kelloggspact vooral van zedelijken aard is terwijl het *Covenant* van den Volkenbond vooral van juridischen aard is en bij heeft beweerd dat het eene illusie waren te gelooven dat het Pact van

Parijs het Pact van den Volkenbond zou versterken. Hij heeft zelfs beweerd dat het voor gevolg kan hebben de beteekenis van dit laatste pact in een valsch daglicht te stellen.

De heer Briand heeft niet nagelaten hem te antwoorden dat het nieuwe pact wel integendeel slechts meer kracht kon bijzetten aan het *Covenant* alsook een stijgend vertrouwen zou inboezemen in den Volkenbond.

« Het is reeds een belangrijk iets, verklaarde hij, dat 52 landen ieder jaar in eene stad van Europa bijeenkomen met het oog op eene gemeenschappelijke actie ten voordeele van den vrede, na te hebben besloten dat er geene enkele beslissing zou worden getroffen tenzij bij eenparigheid. » En om aan te toonen hoezeer dit werk door het nieuwe pact wordt verstevigd bracht de Minister in herinnering dat juridisch de oorlog bestaat, dat het Pact van Parijs voor de eerste maal den oorlog buiten de wet heeft gesteld en hem als misdadig bestempelt en dat al de landen van de wereld worden uitgenoodigd deze veroordeeling van den oorlog te ondertekenen. Volgens den heer Briand is dit feit niet zonder belang. De zedelijke verantwoordelijkheid van een nieuwe oorlogsramp, ofschoon het pact geen rechtstreeksche sancties voorziet, zou erger schijnen in de oogen van de wereld. Geeft deze verantwoordelijkheid niet een hooger begrip van den vredesplicht en geeft zij niet tevens aan de werelddeelen de gelegenheid inniger samen te werken? Is het Pact van Parijs in dit opzicht niet een belangrijke overeenkomst van herverzekering?

Te Washington anderdeels heeft het Pact aanleiding gegeven tot een zonderlingen twist.

Er werd een bespreking gevoerd over de beteekenis van de overeenkomst.

Over den grond der zaak scheen de gansche Senaat het eens te zijn: het blijft wel verstaan dat het pact geen inbreuk maakt op de leer van Monroe krachtens dewelke de Vereenigde Staten

als een *casus belli* mogen beschouwen, alle Europeesche inmenging in de Amerikaansche zaken. Het blijft eveneens verstaan dat de Vereenigde Staten willen voorzien in de verdediging hunner buitenlandsche belangen zonder eenige belemmering, dat zij vande hand wijzen elke verplichting hulp te verleenen aan het slachtoffer van een aanval of zelfs, om dit slachtoffer te helpen ter zee, de rechten van den onzijdigen handel te laten varen.

Maar onder opzicht van den vorm van het Verdrag scheen een vrij groot aantal senatoren onder de vrij gebiedende leiding van den heer Moses eraan te houden dat de Senaat voorbehoud zou maken.

Daar echter in den grond de Senaat het eens was met de interpretatie die reeds werd gegeven door den Staatssecretaris alsmede met de nota's door de kanselarijen aangenomen, stelde men er zich mede tevreden een interpretatief verslag op te maken. Op verzoek van den heer Reed, senator van den Missouristaat werd dit verslag in de vergadering voorgelezen. En daar de heer Kellogg en senator Borah, voorzitter van de Senaatscommissie voor de buitenlandsche zaken (en naar het mij schijnt de ware bezieler van het Verdrag), geen verzet aantekenden, nam de Senaat het verslag eenparig aan en werd het Pact op zijn beurt bijna eenparig goedgekeurd. Het werd aangenomen met 85 stemmen tegen één stem. (De Senaat telt 96 leden.)

Aldus mocht wel worden gezegd, spijs deze interpretaties, dat de goedkeuring — en de Staatssecretaris hechtte daaraan een groot belang — zonder voorbehoud geschiedde.

De Reichstag heeft op zijn beurt de bespreking van het Kellogg pact aangevat.

Men moet vooral de verklaring onthouden door den Minister van Buitenlandsche Zaken, den heer Stresemann, afgelegd bij den aanvang der bespreking. Hij heeft de verschillende standpunten uiteengezet die de Regeering van het

Reich ertoe hebben doen besluiten met het Pact in te stemmen.

De Minister betuigt dat de gebeurtenis onder tweevoudig opzicht belangrijk is voor Duitschland, doordien het vredesvraagstuk wordt aangevat onder een nieuwen vorm, die onafhankelijk is van de reeds bestaande vredeswaarborgen, en omdat de Vereenigde Staten, die zich niet hadden aangesloten bij de vroegere vredeswaarborgen en die geen deel uitmaken van den Volkenbond, aan dit pact een bedrijvig aandeel hebben genomen. Volgens hem is het pact niet in strijd met de reeds bestaande internationale overeenkomsten, onder meer met het statuut van den Volkenbond en met het Pact van Locarno, maar het kan wel integendeel de grondgedachten dezer overeenkomsten meer kracht bijzetten.

De besprekingen die aan het Pact zijn voorafgegaan schijnen in de oogen van den Minister te bewijzen dat het Pact vanwege de Regeeringen niet een louter betoog is maar wel een gevolgrijke daad die ze bindt. Anderdeels komt het Pact hem enkel voor als een belofte en een grondslag met het oog op de verdere uitbreiding van het internationaal juridisch statuut.

De heer Stresemann, die in het Pact eene reden ziet om de ontwapening te bespoedigen, oordeelt dat de taak der Regeeringen erin bestaat als noodzakelijken tegenhanger van de verzaking van den oorlog de geschikte mogelijkheden te vinden om de geschillen, die bestaan of mochten rijzen tusschen de volkeren, op billijke en vredelievende wijze te regelen.

Hebben deze besprekingen evenwel, alsmede de persartikelen, niet een koud stortbad doen nederkomen op de mooie geestdrift der vergadering van 29 Augustus in de Salle de l'Horloge, op den Quai d'Orsay? En ontnemt dit alles niet aan het Pact, zooals werd beweerd, een gedeelte zijner oorspronkelijke beteekenis en misschien ook van zijne doeltreffendheid? De Commissie deelt deze meening niet.

Gewis, blijkt uit deze gebeurtenissen dat de wereld slechts langzaam vordert op den heilzamen weg van het integraal pacifisme. Daaruit blijkt ook zonneklaar dat dit Pact enkel een zedelijke verbintenis is zonder stoffelijke sancties en zonder nauwkeurige bepalingen. Het Pact voorziet noch de economische blokkade noch zelfs de eventueele intrekking van de diplomatische erkenning. Het behoudt de wettige zelfverdediging voor en laat niet uit het oog verliezen hoe dikwijls de aanvaller zich daarop heeft beroepen — was dit niet het geval voor Duitschland toen het Frankrijk en Rusland aanviel? — om den aanval te rechtvaardigen. Het legt aan de volkeren niet den plicht op te ontwapenen en zal ongetwijfeld de Vereenigde Staten zelf niet beletten eerlang hunne goedkeuring te hechten aan het bill waarbij toelating wordt verleend voor het bouwen van vijftien nieuwe kruisers. En wat zonderling is, voor den zoo woeligen Staat van de Sowjetrepubliek is het Pact reeds een gelegenheid geweest — die had kunnen aanleiding geven tot verwikkelingen veel meer dan tot versteviging van den vrede — om Polen aan te manen het Pact te doen van kracht worden vóór den daarin voorzien datum.

Het blijft niettemin waar dat de ontmoeting van zooveel landen, naar aanleiding van een groot ontwerp tot internationale pacificatie, de plechtige afkondiging dat zij een oorlog uitschakelen die niet streng zou gewettigd zijn door de verdediging van de aangevallen natie, de bekrachtiging van deze diplomatische verbintenis door de openbare meening der volkeren, een gelukkige daad is, dat door een land als het onze, dat vrede noodig heeft en vrede wil, slechts met vreugde kan worden begroet. Het blijft ook waar dat dit Pact, bij gemis van betere bepalingen op een weg dien de wereld slechts omzichtig en langzaam wil opgaan, een nieuwe waarborg is van algemeenen aard op den weg door den Volkenbond met volharding gebaad voor het welzijn der volkeren. Op dezen weg staan reeds de eerste mijlpalen ge-

plant van het *Covenant* en van het Rijn-pact van Locarno.

Anderdeels is het een feit dat het Pact van Parijs, waarbij de oorlog wordt afgekeurd als werktuig van nationale politiek, aan de volkeren, ingevolge dit beginsel, de verplichting oplegt nooit anders dan voor vredelievende middelen het bijleggen hunner geschillen of conflicten na te streven.

Men mag niet uit het oog verliezen dat het voornaamste voordeel van het Kellogg-pact daarin ligt dat, verre van de voordeelen te verminderen die voor België — en trouwens voor de overige naties van de wereld — voortvloeien uit het handvest van den Volkenbond en het Rijnpact van Locarno, het aan deze voordeelen een nieuwe en merkelyk verruimde waarborg van veiligheid en vrede toevoegt.

Het handvest van den Volkenbond bevat een leemte. Zoo in den schoot van den Raad van den Volkenbond geen eensgezindheid heerscht omtrent het beslechten van een geschil tusschen Mogendheden, dan kunnen de betrokken partijen, zonder in te druischen tegen het handvest, hun toevlucht tot den oorlog nemen. Dat is een kloof in het handvest langswaar een natie in conflict met een andere steeds kan ontsnappen. Aldus wordt de oorlog in zekere mate, zooniet door het Pact gerechtsvaardigd, althans toch geduld. Het beding dat deze mogelijkheid van oorlog huldigt is juist het tegenovergestelde van een veiligheidsklep.

Het Pact van Locarno verhelpt dezen toestand voor de aangesloten landen doordat deze landen erin toestemmen elk geschil dat tusschen hen mocht oprijzen door arbitrage te regelen.

Doch het Kellogg-pact brengt ons nog een stap verder. Het is niet beperkt tot de landen die het Pact van Locarno hebben onderteekend. Het slaat op al de naties van de wereld die zich daarbij aansluiten en die allen ervan afzien hun toevlucht tot oorlog te nemen, als tot een werktuig van nationale politiek, dat wil zeggen anders dan in geval van nood-

weer. En deze verzaking van den oorlog wordt aangenomen, niet alleen door de mogendheden die lid van den Volkenbond zijn en dus het Pact zullen onderteekenen, doch ook nog door de overige mogendheden die daaraan hunne toestemming zouden hechten en, onder meer, door de Vereenigde Staten die, als bekend, nooit lid van den Volkenbond hebben willen worden. Gewis geven de Vereenigde Staten aan het Pact de beteekenis die wij hooger aanduiden, doch het is niet van belang ontbloot vast te stellen dat deze machtige Staat zich ontzegt zijn toevlucht te nemen tot den oorlog, beschouwd als machtsmiddel van nationale politiek.

Ongetwijfeld geeft men blijk van overdreven pessimisme als men beweert dat, — zooals op 18 Januari werd gedaan op de vereeniging van Gray's Inn, te Londen, door generaal Morgan, leeraar van grondwettelijk recht aan het University College, en die zooals men weet zetelde in de Intergeallieerde Commissie te Berlijn, — het Pact van Parijs, dat reeds zooveel betwistingen uitlokt, — voor de volkeren een « bedwelmend gevaar » kan zijn. Anderdeels meen ik dat het een gevaarlijk optimisme ware te gelooven dat het Pact op zichzelf volstaat om den oorlog te dooden, dat het de oorzaken van vijandschap in de wereld doet verdwijnen, dat het alle achterdocht opheft, die, eilaas, nog bestaat bij zekere standen van landen die den oorlog hebben medegemaakt, en dat wij voortaan bevrijd zijn van het gevaar en van de bezorgdheid voor onze veiligheid.

Het Pact is een groote daad van pacificatie en een blijk van internationalen goeden wil. Het is bijmichte de volkeren nader bij elkander te brengen, ze aan te sporen tot wederzijdsche welwillendheid en het zedelijk gezag van het vredeswerk te verhoogen. Het ruimt niet definitief al de oorzaken van oorlog uit den weg.

Begroeten wij het Pact met vreugd zonder daarom een enkel oogenblik onze omzichtigheid en onze waakzaamheid te laten varen.

V

DE HANDELSPOLITIEK VAN BELGIË EN
DE INVLOED VAN DE ECONOMISCHE
ACTIE VAN DEN VOLKENBOND.

België is een land van vrijhandel. Dezen vrijhandel passen wij zelf toe waar het den uitvoer onzer landbouwproducten geldt, ofschoon wij een overgroot gedeelte onzer eetwaren moeten invoeren alsmede tal van grondstoffen die door onze nijverheid worden verwerkt tot afgewerkte of half afgewerkte produkten.

Wij moeten ook voor een goed deel leven van onzen nijverheidsuitvoer.

Dit beteekent dat alles wat kan, eensdeels, ons ruilverkeer bevorderen en ons buiten onze grenzen eene diplomatische en consulaire vertegenwoordiging verzekeren, die ons afzetgebieden kan winnen en den uitvoer begunstigen, en, anderdeels, de tollarieven doen verlagen in de landen waar wij moeten binnen dringen, rechtstreeks binnen het kader onzer economische politiek valt.

I. — Wat het eerste middel van verovering van afzetgebieden in den vreemde betreft, blijft er nog een ruime taak te volbrengen.

De heer Wauters, minister in een vorig kabinet, heeft daarop de aandacht van de Kamer der Volksvertegenwoordigers gevestigd in den loop der bespreking van deze begroting.

Het ware overbodig hier te herhalen hetgeen hij heeft gezegd.

Ik wil er evenwel aan herinneren, naar aanleiding der bespreking welke die redevoering uitlokte, dat, zoo wij thans in de wereld de zevende plaats bekleeden onder opzicht van den bijzonderen handel, wij voor den oorlog de vijfde plaats innamen onmiddellijk na Groot-Brittannië, de Vereenigde Staten, Duitschland en Frankrijk en dat, zoo men rekening houdt met het respectieve bevolkingscijfers, zonder zelfs te spreken van de betrekkelijke kleine opper-

vlakte van het grondgebied, wij aan het hoofd van de landen stonden.

Wij zouden dus het noodige moeten doen om opnieuw de plaats te veroveren die wij voor het oogenblik hebben verloren.

Met het oog hierop zouden wij onze vertegenwoordiging in het buitenland des te meer moeten kunnen uitbreiden daar onze uitvoer naar de vier onmiddellijk naburige landen nijging tot vermindering vertoont terwijl onze uitvoer naar de verder afgelegen landen gestadig toeneemt. Wij moeten eveneens de nijverheidsgroepeeringen aanmoedigen die zich groepeeren om naar het buitenland zendingen ter verovering van de markten te sturen. Wij moeten de banken aanzetten hunne actie tot het buitenland uit te breiden. Maar wij zouden eveneens, terwijl zoovele zoogezegde vrijhandelslanden de vreemde mededinging verdringen, de bestellingen onzer groote openbare diensten tegen gelijken prijs of tegen ongeveer gelijke voorwaarden moeten voorbehouden voor de in het land gevestigde nijverheid.

Men moet echter wel toegeven dat voor de uitbreiding onzer vertegenwoordiging in het buitenland, de toestand kiesch is.

Deze vertegenwoordiging kost noodzakelijk veel en onze middelen zijn beperkt. Dit is vooral tot nogtoe het geval geweest en het is bijna een wonder te noemen dat onze producten desondanks de internationale markten opnieuw hebben weten te veroveren, spijs ons inkrimpingen en spijs den vaak al te schamelen stoffelijken toestand van sommigen onzer agenten, en dan nog op een oogenblik waar overal rondom ons, zelfs bij onze naaste vrienden, tolbareelen oprijzen.

Men zou de meest loffelijke poging versmaden, moest men niet erkennen dat binnen de perken van de middelen waarover het beschikt, het Departement van Buitenlandsche zaken, dat trouwens gelukkige maatregelen heeft getroffen, onze politiek van commer-

cieele uitbreiding en van verovering der vreemde markten krachtig heeft aangespoord en nog steeds aanspoort.

Misschien is men niet genoeg bekend met de krachtinspanningen die met evenveel volharding als bevoegdheid worden gedaan door het algemeen bestuur van den buitenlandschen handel en door de nationale commissie en de daarvan afhangende afdeelingen waaraan de algemeene bestuurder, de heer Van Langenhove, eene zoo kostbare medewerking verleent.

De verschillende afdeelingen die afhangen van dit algemeen bestuur, de afdeeling der handelsuitbreiding (1), die der handelsovereenkomsten, die der Belgische belangen in het buitenland en het Handelsambt geven blijk van de meest lofwaardige bedrijvigheid.

In den schoot dezer organismen werd er eene grootsche actie ingezet met het oog op de bescherming en op de uitbreiding van onzen handel in het buitenland. Al wie zich daarbij wenscht aan te sluiten kunnen wij slechts aanzetten de economische inlichtingen te raadplegen waarin nuttige wenken worden gevonden, die uitgaan van de bevoegde diensten.

Over het algemeen heeft men in den

(1) Vergenoegen wij ons hier een kort overzicht te geven van de bedrijvigheid van de afdeeling voor handelsuitbreiding, met de hoop dat zij die belang stellen in de studie dezer belangrijke vraag zullen worden aangespoord het verslag van de afdeeling voor 1928 grondiger uit te pluizen.

OVERZICHT.

I. — GETROFFEN MAATREGELEN.

- a) Samenstelling van de zoogenaamde dossiers tot verovering der vreemde markten;
- b) Bezoeken van werkhuizen door vreemde personaliteiten;
- c) Propaganda;
- d) Steun verleend aan het oprichten van handelskantoren en tentoonstelling van stalen.

II. — BETREKKINGEN MET DE BELGISCHE DIPLOMATISCHE EN CONSULAIRE AGENTEN.

- a) Opleiding en documenteering van de agenten;
- b) Toezicht over de bedrijvigheid van iederen post.

III. — VERBINDING MET NIJVERHEIDSGROEPEERINGEN. Nijverheidsbeurs.

IV. — VERBINDING MET HANDELSAMBT.

- a) Dienst der handelsinlichtingen;
- b) Dienst van het handelsbulletijn;
- c) Dienst van documenteering van het onderzoeksbureau;
- d) Dienst van de Belgische voortbrengst.

V. — VERBINDING VAN HET NATIONAAL COMITEIT VOOR DEN HANDEL MET HET BUITENLAND.

loop van 1928 een toeneming kunnen vaststellen van 20 tot 25 t. h. in de rendeeing van deze secties, te wijten aan de verbetering der methodes en aan een beter benutting der bedienden, zonder dat deze toeneming vermeerdering van personeel voor gevolg had.

De inrichting van het Handelsambt heeft de bijzondere aandacht van het Algemeen Bestuur gaande gemaakt. De diensten van dit ambt werken uitstekend en schijnen de nijveraars en handelaars, die zich aldaar komen documenteeren, voldoening te schenken. Doch het gebouw waar zij gevestigd zijn ziet er beslist bouwvallig uit. Dit heeft het Algemeen Bestuur aangezet een grootsch ontwerp tot ombouw van de lokalen van het Handelsambt op touw te zetten. Na lange onderhandelingen met het Departement van Openbare Werken, heeft dit erin toegestemd op zijne begroting voor 1929 een krediet van 700,000 frank voor moderniseering van het Ambt uit te trekken. Het Departement heeft zelf een som van 50,000 frank op zijn begroting ingeschreven voor den aankoop van modern kantoormobilair alsmede een krediet van ongeveer 40,000 fr. voor den aankoop van de noodige jaarboeken en werken.

De uitvoering van deze ontwerpen zal aan het Handelsambt het uitzicht geven van een modern organisme, in den aard van het documentatiebureau van een onzer groote bankinstellingen. Een betere inrichting der lokalen zal de rendeeing van het personeel bevorderen.

Men ziet dat de taak van het Departement van Buitenlandsche zaken op gebied van onze handelsuitbreiding ontzaglijk en bijna onbeperkt is. Misschien zullen wij nooit het einde daarvan zien. Maar wij oogsten daarvan reeds de vruchten wanneer wij in de laatste kolom van de tabel van onzen bijzonderen handel vaststellen dat dit jaar onze zelfs zichtbare uitvoer herhaaldelijk onzen invoer heeft overtroffen en dat de handelsbalans in werkelijkheid gestadig verbeterd.

Ziehier de tabel zooals ze pas door de Nationale Bank werd bekend gemaakt. Zij is leerrijk want de gestadige vooruitgang der laatste drie jaren blijkt eruit :

Bijzondere Handel der Belgo-Luxemburgsche economische Unie

met vreemde landen.

Globale cijfers.

TIJDPERKEN	INVOER			UITVOER			Tekort (—) of overschot (+) der handels- balans	T. h. van den uitvoer vergeleken bij den invoer
	Ton	WAARDE		Ton	WAARDE			
		in duizenden frank	Gemiddelde prijs per ton		in duizenden frank	Gemiddelde prijs per ton		
1926 Maandelijksch gemiddeld bedrag. Id.	2,858,722 3,168,826	1,921,901 2,431,628	672 29 767 36	1,933,571 2,014,203	1,666,556 2,218,395	861 91 1,103 02	— 255,345 — 213,233	86 71 91 23
1927 September.	3,233,143	2,439,874	754 64	2,067,185	2,281,767	1,103 80	— 158,107	93 52
October	3,285,845	2,522,826	767 79	2,070,238	2,403,588	1,161 02	— 119,238	95 27
November	3,131,918	2,402,233	767 02	2,023,090	2,305,241	1,139 47	— 96,992	95 96
December	3,251,599	2,712,971	834 35	2,097,678	2,825,358	1,346 90	+ 112,387	104 14
1928 Januari	2,993,478	2,356,582	787 24	1,592,201	1,951,782	1,225 84	+ 404,800	82 82
Februari	3,065,183	2,580,050	841 73	2,109,883	2,593,968	1,229 44	+ 13,918	100 54
Maart	3,411,092	2,995,160	880 65	2,464,277	2,739,024	1,111 49	— 256,136	91 45
April	3,082,842	2,401,594	779 02	1,974,813	2,167,397	1,097 52	— 234,197	90 25
Mei	3,163,785	2,539,532	802 69	2,341,157	2,366,988	1,011 03	— 172,544	93 21
Juni	3,268,916	2,617,494	800 72	2,384,753	2,461,622	1,032 23	— 155,872	94 04
Juli	3,117,488	2,337,605	749 84	2,351,980	2,401,058	1,020 87	+ 63,453	102 71
Augustus	3,098,730	2,536,248	818 48	2,126,372	2,303,947	1,083 51	— 232,304	90 84
September	3,578,465	2,865,082	800 65	2,154,049	2,319,503	1,076 81	— 545,579	80 96
October	3,725,590	2,903,195	779 26	2,401,252	2,921,663	1,217 23	+ 18,468	100 64
November	3,523,476	2,653,438	753 07	2,044,504	2,554,657	1,251 36	— 98,781	96 28

II. — Als tweede doelwit voor onze handelspolitiek moeten wij de omwerking beoogen van de belemmeringen van onzen uitvoerhandel door de toltarieven.

Wij kunnen in dien zin handelen in onze rechtstreeksche betrekkingen met andere naties, ook in den ruimeren kring van betrekkingen in den schoot der internationale conferenties.

A. — In den kring van onze rechtstreeksche betrekkingen komt het aan op mogelijkheid, maat, toepassing.

Een der meest doeltreffende middelen om het te winnen van de mededinging is het nagenoeg stelselmatig vasthouden, zooveel mogelijk, aan de bepaling van meest begunstiging. Hierdoor bekomt een ander de gunstigste behandeling, — wat betrekkelijk gemakkelijk gaat in een politiek stelsel van economische vrijheid — maar dit verzekert ons tevens dezelfde bevoorrechte behandeling.

In principie zouden wij zooveel doenlijk, den volkomen vrijhandel moeten benaderen.

In een onlangs gehouden lezing, die zeer de aandacht heeft getrokken, heeft een vroeger lid der Regeering, de heer Forthomme, in dit opzicht aan het land een ideaal voor oogen gesteld dat ons nooit genoeg zal kunnen bezielen. Hij zegde dat het ideaal zou zijn, de volslagen vrijheid van den handel. Het is wel bekend dat men, om vèr te reiken, hoog moet aanleggen.

Het doelwit dat wij hier beoogen is de verzekering van onze toekomst. Laten wij niet aarzelen hoog aan te leggen. Spreker toonde stoutweg aan dat door het volslagen vrije ruilverkeer ons land een groote vrij-haven zou worden, en, bijgevolg een groot handelscentrum der beschaafde wereld, waar zelfs onze voortbrengers baat bij zouden hebben, vermits grondstoffen zoowel als koopers zouden toestroomen. Dat was niet heelemaal een paradox. Spreker zegde nog dat het misschien slechts

een droombeeld was van België ooit de vrij-haven van Europa te maken, maar de gedachte daaraan moet een krachtige en bestendige steun zijn voor het hoog houden van het ideaal waarbij *alle Belgen* zich dienen aan te sluiten, wil men groote gevaren vermijden.

Sluiten *alle Belgen* zich erbij aan? Bijna alle. En talrijker komen zij ertoe.

Mogen we dan niet zeggen dat er gevaar schuilt? Immers ligt het ideaal dat de spreker der Belgische Maatschappij voor Staathuishoudkunde ons ten doel stelt niet nog ver van ons verwijderd?

Ongetwijfeld ging het moeilijk na den oorlog ons toltarief aan te passen aan de vereischten geboren uit de onvastheid van de valuta en uit de noodzakelijkheid een nauwkeurig instrument te bezitten in onze handelsbetrekkingen met den vreemde.

Dit tarief is onzeker en onbestendig, wegens de talrijke wijzigingen die eraan toegebracht worden door verandering in de klasseering en de coëfficiënten en door den korten opzeggingstermijn van onze handelsovereenkomsten, maar dit tarief is vooral, zooals de heer Forthomme het uitdrukt, meer protectionnistisch dan men wel zou meenen. Dezelfde redenaar zegde nog dat in 1913 een totaal van 521 millioen aan rechten werd geïnd, dit jaar 1,100 millioen (in werkelijkheid evenwel twee milliarden indien men rekening houdt met wat er bijkomt), terwijl onze invoer slechts tot 30 milliarden beloopt vergeleken met 35 milliarden. Dus is de verhooging 145 t. h. Daardoor is de kostprijs voor onze nijverheid zwaar belast.

Iemand die wel op de hoogte is heeft het vraagstuk aldus voorgesteld dat het er niet op aankomt te weten of wij al of niet onze coëfficiënten in de tolgwet van 1924 aangepast hebben die met 6 werden vermenigvuldigd, maar wel of de coëfficiënten in de wet van 1924 niet te hoog zijn in vergelijking met die van voor den oorlog, en of wij ons niet

op een gevaarlijke baan hebben begeven door enkel met 6 te vermenigvuldigen.

Dat schijnt maar al te waar en ongetwijfeld heeft de heer Forthomme gelijk te zeggen dat wij, traspgewijs, zouden moeten terugkeeren tot het regiem van 1913, en de tolrechten terug vinden die toen golden. Dat is volstrekt noodzakelijk, vervolgt hij, zooniet zullen wij allengs de helling van het protectionnisme afdalen, en zal men onophoudelijk onze invoerrechten verhoogen tot nadeel van onze kostprijzen.

B. In den kring der Internationale Conferenties heeft België een uitgelezen terrein gevonden in het Raadgevend Economisch Comité van den Volkenbond.

Het bekrompen en universeel protectionnisme waarin ieder land zich onmiddellijk na den oorlog heeft opgesloten, kon niet blijven duren. Dat was een ernstige, maar voorbijgaande ziekte.

Zooiets is in strijd met den economischen vooruitgang van de wereld. Het is in onzinnige tegenspraak met de begrippen van stoffelijke ontwikkeling, en de compenetratie van al de volken te lande, in de lucht, per spoor en te water.

In eene indrukwekkende rede, ter gelegenheid der 75^e verjaring van de stichting van het Hooger Handelsgezicht te Antwerpen uitgesproken, wees onze Vorst op de ernstige gevaren van conflicten die besloten liggen in die toenemende economische vijandigheid.

Een der grootste weldaden die wij aan den Volkenbond te danken hebben is wel dat hij de wereld op nieuwe wegen heeft geleid.

In Mei 1927 werd door den Volkenbond de Internationale Economische Conferentie bijeengeroepen, waarvan onze vroegere Eerste Minister, de heer Theunis, met zooveel gezag en krachtdadigheid het voorzitterschap waarnam.

De Conferentie, ziende dat de tarieven hoewel iedere Staat er in hoogst gezag over te oordeelen had, niet alleen de onderscheiden Staten aangaan, maar tevens van grooten invloed zijn op de geheele wereld, achtte het aanbevelenswaard een einde te stellen aan de onophoudelijke stijging der tarieven en te trachten ze geleidelijk te verminderen.

De heer Breitscheid, Duitsch afgevaardigde bij de negende Conferentie te Geneve, beweerde dat de Economische Conferentie slechts zeer bescheiden uitslagen had opgeleverd vermits de tolrechten, volgens hem, nu hooger staan in de verschillende landen dan op het oogenblik waarop de Conferentie werd gehouden, ondanks het feit dat enkele tarieven werden verlaagd. De Nederlandsche afgevaardigde deed bij den aanvang van den zittijd uitschijnen dat talrijke tractaten werden afgesloten tot het verlagen van invoerrechten, en deze verlaging werd ook verleend aan derden ingevolge de bepaling der meest begunstigde natie. Het schijnt dus wel dat de internationale handelspolitiek den weg zal opgaan die gebaad werd door de Economische Conferentie.

Deze laatste leeft trouwens voort in de bestendige instelling van het Raadgevend Comité waarvan de heer Theunis eveneens voorzitter is, en waar ieder jaar de economische politiek der Staten zal getoetst worden aan de richtingen aangegeven door de Conferentie.

De heer Loucheur heeft te Geneve gelegenheid gehad het werk van het Raadgevend Comité te schetsen, wat aangaat proefnemingen tot het sluiten van gezamenlijke overeenkomsten voor de vermindering der tolrechten, en de aanbevelingen door het Comité gedaan voor het ter studie leggen van verstandhouding op nijverheidsgebied.

Anderzijds wees hij erop dat de internationale Conferenties voor het afschaffen van invoer- en uitvoerverhinderingen en -belemmeringen, die met zooveel moeite konden verwezenlijkt worden, in zooverre geslaagd zijn dat de con-

ventie en de overeenkomst die eruit voortgesproten zijn heden de handteekening van zeven-en-twintig landen dragen.

Daarenboven was de vergadering eenparig van meening dat, door gemeenschappelijk overleg onder de Mogendheden zou moeten getracht worden het vraagstuk der toltarieven op te lossen.

Men weet trouwens dat, vóór de zitting van den Volkenbond in September 11., het raadgevend Comité in Mei 1928 was bijeengekomen en met eenparigheid van stemmen verreikende besluiten had genomen betreffende de vrijheid van den handel, de handelspolitiek (zelfstandige werking, tweezijdige werking, gezamenlijke werking), betreffende de houding tegenover buitenlanders, het administratief protectionisme en de nijverheid.

Het is niet van belang ontbloot in die besluiten van den Economischen Raad aan te stippen dat zijn werking beoogt de aanneming door al de Staten, zoo niet van een eensluidend tariefstelsel en contractueele methode, dan toch van eene daadwerkelijke uitvoering der besluiten van de Conferentie van 1927. Dat lijkt op het oogenblik de eenig practische weg waardoor tevens een vooruitgang wordt aangetoond in de handelspolitiek.

Ook is het nuttig vast te stellen dat, in zake gemeenschappelijke werking, het Comité gaarne eerst pogingen zou aangewend zien om een overeenkomst te bereiken onder bijzondere productiegroepen, en de overeenkomst uit te breiden tot een zoo groot mogelijk getal stadia van de voortbrengst, door de vermindering toe te passen op zooveel artikelen mogelijk, die een belangrijke rol spelen in het economisch leven, en door de kringen te raadplegen die meer in het bijzonder daarbij betrokken zijn.

Vermits België er zoo veel belang bij heeft de natiën tot de vrijheid in zake ruilverkeer te zien terugkeeren, zal het ons land genoeg doen te zien hoe practisch de pogingen van het Comité opgevat zijn.

Mogen ernstige uitslagen verwacht worden?

De heer Gustave-Léo Gérard, wiens bevoegdheid bekend is en die een van onze afgevaardigden was bij het Economisch Comité van Geneve, zegde vóór enkele dagen in de Maatschappij van Staathuishoudkunde te Brussel, dat wij ons hadden te hoeden voor vage bespiegelingen, want, zegde hij, wij moeten ons niet laten leiden door onze geestdrift voor het principieel van handelsvrijheid, maar door koele beredeneering.

Tot nu toe zijn de uitslagen bevredigend voor wat de vereenvoudiging der tolformaliteiten aangaat, maar wat betreft het verbod van in- en uitvoer, wordt eensdeels het doeltreffende van de Conventie gefnuikt door het dikwerf dulden van voorbehoud om de belangen der betrokken natiën te vrijwaren, en dat ondanks de woorden van den heer Loucheur.

Volgens onze afgevaardigde te Geneve steunt het gansche gebouw te Geneve opgericht op het peil der toltarieven.

Ongelukkig dreigen er moeilijkheden in zake de zelfstandige werking.

Daarentegen heeft de tweezijdige werking goede uitslagen opgeleverd.

Ten slotte blijkt de gezamenlijke werking, die iets nieuw is, slechts langzamerhand te kunnen slagen, wanneer aanpassingen zullen gevonden zijn die geschikt zijn om te blijven duren.

Dezer dagen bereikte ons een verheugende tijding, betreffende de volle betekenis te geven aan de bepaling der meest begunstigde natie die gewoonlijk in onze handelsverdragen wordt ingelascht. Zonder afbreuk te doen aan het feit dat de economische Conferentie te Geneve van 1927, zich had verklaard ten gunste van het wederzijdsch erkennen als meest begunstigde natie in den ruimsten zin, moet gezegd dat het Comité zich toen nog niet vóór noch tegen de stelling verklaard had waarbij de gelijkheid als een onbetwistbaar recht wordt vooropgesteld. Heden, in zijn

verslag aan den Raad, stelt het Comité het als een principieel dat de meest begunstiging onvoorwaardelijk moet zijn, en dat, anderzijds, hare toepassing onbeperkt moet zijn, dit is te zeggen dat zij slaat op het tarief, in zijn geheel, van al de contracteerende staten.

Wij kunnen niet dan met dankbaarheid het bij uitstek nuttig werk van het Economisch Comité begroeten; voor ons land, dat zoo veel belang heeft in vrijhandel, op nijverheids- en op handelsgebied, is dit initiatief een van de meest gelukkige en prijzenswaardige waaraan den Volkenbond met zooveel goeden uitslag zijn krachten wijdt.

VI.

ONZE BETREKKINGEN MET HET GROOT-HERTOGDOM-LUXEMBURG.

Heel België waardeert de gevoelens van warme vriendschap die ons land met Luxemburg verbinden. Het wenscht eensgezind de voortdurende versteviging van deze vriendschap.

Enkele wolken hebben de betrekkingen van onze beide landen verduisterd bij de verkiezingen van 1925. Men herinnert zich de campagne die in sommige kringen tegen de overeenkomst met België gevoerd werd.

Sedertdien zijn de zaken weer bijgelegd en in den loop van den kiesstrijd van Juni j.l. was er geen spraak meer van de negatieve formule: De opzegging van het economisch verbond.

Wij meenen in dit opzicht bijzondere hulde te moeten brengen aan Staatsminister, Bech, die door zijne eerlijk en vrije houding, voor België talrijke vooringenomenheden van sommige zijner slecht ingelichte landgenooten opklaarde en die ruim heeft bijgedragen om de loopende onderhandelingen tusschen beide landen op den goeden weg te brengen, wat betreft de regeling van de toepassingsmodaliteiten van het Economisch Verbond.

Dit Verdrag vergde inderdaad zooals alle dergelijke overeenkomsten een zekere aanpassing.

De Commissie van deskundigen, daartoe aangesteld, werd bijeengeroepen in Juni 1927 om de middelen te bestudeeren die de moeilijkheden konden lossen.

In Juli j.l. vond de Minister van Buitenlandsche Zaken, de heer Hymans, de gelegenheid de Kamer te wijzen op sommige punten omtrent dewelke besluiten zijn genomen die voldoening geven aan onze medeondertekenaars.

Hiertoe behooren onder meer het aannemen van de Luxemburgsche pasmunt in België, de afschaffing van de verbruikstaxe op de niet schuimende wijnsoorten en de toepassing van verminderde spoortarieven voor het vervoer van de wijnsoorten uit het Groot-Hertogdom, de aanpassing van het bijzonder toltarief op de wijnen, de verlenging van de schikking die genomen werd in 1925 betreffende de afschrijving van de landbouwpremiën, de vereenvoudiging van de fiscale formaliteiten aan de politieke grens van beide landen.

De Minister verklaart dat een principieel akkoord insgelijks gesloten was betreffende andere vraagstukken waarvan de oplossing in een naaste toekomst kan worden voorzien, namelijk de financiële kwestie, « de dubbele aanslag op dezelfde inkomsten in beide landen », de vereenvoudiging van de tolformaliteiten, omtrent dewelke onze Regeering reeds sedert eenigen tijd duidelijke voorstellen van de Groothertogelijke Regeering verwachtte.

Benevens deze vraagstukken verdienen er twee op dit oogenblik onze aandacht gaande te maken.

Het zijn deze inzake de alcohol en de belangrijke kwestie van de spoorwegen.

Wat de alcohol betreft weet men dat de landbouwstokerijen, die haast heel de productie leveren, op fiscaal gebied zeer ruime verzachtingen genieten, welke voor hun invoer in België, waar de Staat het volle bedrag van het accijnsrecht

bij zijn onderdanen opstrijkt, een ware premie vertegenwoordigen, welke de Luxemburgers zeer waardeeren.

Naar aanleiding van een voorstel aan beide regeeringen door de Commissie van deskundigen gedaan, heeft 's Konings Regeering ongeveer vóór tien maand aan de Groothertogelijke Regeering een ontwerp voorgelegd met het doel den invoer van Luxemburgsche alcohol in België tot een maximumbedrag, in gemeenschappelijk overleg bepaald, te beperken.

De Commissie wenschte te weten of dit ontwerp tot een uitslag had geleid en stelde daartoe een vraag tot den Minister van Buitenlandsche Zaken.

Het antwoord luidde :

« Men weet dat het Groothertogdom, waar het ook een accijnsrecht op de alcohol gelijk aan het onze toepast, aan de talrijke landbouwstokerijen die het land telt, verschillende verzachtingen, voordeelen en afwijkingen toestaat welke in de praktijk neerkomen op een tamelijk aanzienlijke vermindering van de taxes.

» Het Groothertogdom wettigt het behoud van deze voordeelen door de noodzakelijkheid de landbouwstokerij te beschermen, daar deze bedrijvigheid voor den Luxemburgschen landbouw een belangrijk element van welvaart vertegenwoordigt.

» Anderzijds ondergaat onze nationale stokerij onvermijdelijk uit hoofde van de fiscale voorrechten in het Groot-Hertogdom aangenomen, een vanwege abnormale mededinging de Luxemburgsche nijverheid; de voortdurend stijgende invoer in België van Luxemburgsche alcohol door dezen toestand verwekt, veroorzaakt insgelijks een aanzienlijke vermindering van ontvangsten voor de Belgische Schatkist, daar de accijnsrechten niet gemeenschappelijk zijn voor de beide Staten van de Unie en dat elk van hen voor zichzelf de rechten int op de alcohol, op zijn gebied voortgebracht.

» Derhalve moet nog de oplossing

nagestreefd worden waarbij de door de Luxemburgsche stokers verworven voordeelen, die de landbouwbelangen dienen, geëerbiedigd worden en waarbij terzelfdertijd de Belgische Schatkist en nijverheid gewaarborgd worden tegen de gevolgen van een mededinging welke bedoelde voordeelen op abnormale wijze begunstigt.

» Hoewel nog geen bepaald akkoord in dit opzicht werd getroffen, kan men van stonden aan verklaren dat de loopende onderhandelingen op ruime wijze een overeenkomst hebben ingeluid; het is zelfs te voorzien dat eerlang een akkoord in dit opzicht wordt getroffen. »

Wat de kwestie der spoortarieven betreft, heeft men niet vergeten dat het daartoe in 1924 voorbereid akkoord tusschen België en het Groot-Hertogdom, begin 1925, door het Luxemburgsch Parlement in tweede lezing werd verworpen.

Men overwoog ingevolge deze stemming, voor de exploitatie van gansch het vereenigd net van het Groothertogdom, de stichting van een maatschappij in den aard van de Nationale Maatschappij van Belgische spoorwegen.

De onderhandelingen werden voor de Luxemburgsche Regeering geleid door de heeren Dupong, Minister van Financiën, Clemeng, Minister van Openbare Werken, en Meyer, Algemeen Bestuurder van de A.R.B.E.D. en voor de Belgische Regeering, door baron Houtart en den heer Lippens, bijgestaan door ambtenaren.

Wij weten dat de beginselen waarover de Ministers het eens zijn geworden, opgesteld en geparafeerd zijn.

Het net der Luxemburgsche spoorwegen zou één worden gemaakt. Zooals men weet wordt een van de netten, de Guillaume-Luxembourg voorloopig sedert den oorlog door het Fransche bestuur van de « Chemins de fer d'Alsace-Lorraine » geëxploiteerd. Het tweede net werd geconcedeerd aan de « Société Luxembourgeoise Prince-Henri ».

Daar beide Luxemburgsche netten één zijn geworden, zal het bestuur ervan toevertrouwd worden aan een Nationale Maatschappij van Luxemburgsche Spoorwegen in welker beheerraad de Belgische Regeering zal vertegenwoordigd zijn door drie beheerders op vijftien.

Het kapitaal van de Maatschappij zou 30 miljoen bedragen. Er zouden voor 500 miljoen obligatiën uitgeschreven worden.

De Belgische Regeering zou deelnemen aan de samenstelling van deze *verplichte leening*, waarvan de interesten en de aflossing door de Groothertogelijke Regeering zullen gewaarborgd worden.

Het akkoord voorziet insgelijks bepalingen betreffende de regeling van het vervoer per spoor, daar de Nationale Maatschappijen van Belgische en Luxemburgsche spoorwegen in de mate van het mogelijke hun belangen als solidair beschouwen.

De Groothertogelijke Staat zou van België verkrijgen dat het vervoer van cokes uit de Ruhr herkomstig en bestemd voor de metaalfabrieken van het Zuiden van het Groot-Hertogdom, vervoer dat thans langs Welkenraedt en Athus geschiedt, doorheen Belgisch Luxemburg over Welkenraedt-Gouvy en de Groothertogelijke lijnen zou geleid worden, van zoodra de overeenkomst vaststaat.

De Commissie wilde op duidelijker wijze het te treffen akkoord kennen en stelde daartoe een vraag aan den Minister van Buitenlandsche Zaken.

Deze antwoordde dat « de besprekingen slechts in Augustus 1927 op stevigen grondslag konden hervat worden : een eventallige Belgisch - Luxemburgsche commissie, voorgezeten door den heer Theunis, belast met het onderzoek van de kwestie, stelde inderdaad op dat tijdstip duidelijke voorstellen op, waarvan de hoofdbeginselen dadelijk werden aangenomen door de beide Regeeringen als grondslagen voor nieuwe onderhandelingen.

Deze hebben geleid tot een akkoord

dat werd ondertekend te Brussel, op 9 Januarij.

Het voorgesteld ontwerp tot regeling voorziet de eenmaking van de Luxemburgsche spoorwegen en hun exploitatie door een nieuwe maatschappij, « La Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois ».

De verbindingen tusschen de Belgische en de Luxemburgsche spoorwegen worden geregeld met inachtneming van de noodzakelijkheid onder hen een zoo ruim mogelijke solidariteit vast te leggen, namelijk wat betreft het afleiden van den doorvoer langs Belgo-Luxemburgschen weg. De belangen van onze groote zeehavens worden dus gevrijwaard en dit was het hoofddoel dat wij immer hebben nagestreefd in den loop van de onderhandelingen op spoorgebied met het Groot-Hertogdom.

Dit antwoord is natuurlijk te oppervlakkig om ons in staat te stellen een denkbeeld van de overeenkomst te vormen.

Wij zullen ze dus moeten onderzoeken wanneer het ontwerp officieel bij het Parlement zal aanhangig zijn. Wij zullen namelijk te onderzoeken hebben of het aandeel van België in het bestuur van de Maatschappij toereikend is.

België wenscht vurig dat een aanneembaar akkoord met het Groot-Hertogdom in zake de Luxemburgsche spoorwegen tot stand kome.

De vraag is voor ons land zoowel ten opzichte van de herinnering die zij oproept als in opzicht van de behoeften van ons rechtstreeksch vervoer en van onzen doorvoer van grooter belang dan op eerste gezicht zou lijken.

De exploitatie van de spoorwegen van het Groot-Hertogdom maakte voortijds deel uit van het aanhechtingsplan ten tijde van het Keizerrijk, toen Napoleon III, na Sadowa, wanneer hij een compensatiepolitiek nastreefde, die Bismarck met den strengeren naam van « fooi-politiek » betitelde, zocht zich met België te bemoeien met te trachten het Limburgsch en Luikernet dat Belgisch

was te doen overnemen door de Compagnie de l'Est, en door de concedeerende maatschappij, het net van Elzas-Lotharingen waaraan de exploitatie van de Compagnie du Grand-Luxembourg reeds was afgestaan.

Frère-Orban, wanneer de maatschappijen over zijn weigering de cessie toe te staan, waren heengestapt, ging naar Parijs en weerstond moedig en zegevierend den Keizer.

Sedertdien heeft men honderdmaal erkend dat Luxemburg ten opzichte van het vervoer en den doorvoer een ware draaischijf was van de Belgische, Duitse en Fransche verbindingen.

Het volstaat een oogslag te werpen op de kaart van de toegangsspooren naar Duitschland, Zwitserland, Italië en verder, evenals naar Elzas-Lotharingen, dit zoo nabijgelegen hinterland voor ons, om in te zien, vooral sedert het boren van de transalpijnsche tunnels, wat deze talrijke richtingslijnen beteekenen voor ons verkeer per spoor.

Het is dus onmisbaar dat België een ernstig recht van toezicht hebbe in de exploitatie van de eengemaakte spoorwegen.

Deze Belgische aanspraak is des te meer gewettigd daar België niet zonder recht was vóór den oorlog tegenover de spoorwegen van het Groot-Hertogdom.

Men weet dat, naast de lijn Prince-Henri, die 193 kilometers telde, een andere lijn van de Société Guillaume-Luxembourg, die er 194 telde, bestond.

Deze telde :

1^o De lijn aangelegd op Belgisch grondgebied van Spa tot de Groothertogelijke grens (54 km. 773), geëxploiteerd door den Belgischen Staat, krachtens een overeenkomst van 11 Juli 1872 (wet van 16 Januari 1873), tot 31 December 1912. De exploitatie werd voortgezet, krachtens voorloopige overeenkomsten, door den Belgischen Staat, en de voorwaarden tot wederafkoop door België werden bepaald door het wetsontwerp van 13 Ja-

nuari 1925, door beide landen bekrachtigd.

2^o De lijnen geëxploiteerd door het Groot-Hertogdom bij uitzondering van dit van Kleinbettingen tot Wasserbillig.

Dit net was geëxploiteerd door de Duitse Regeering; het recht van exploitatie, dat verviel in 1912, werd verlengd tot 1959.

Men moet in *The New Europe* van 5 September 1918 het betekenissvol artikel lezen van Francis Grubble, om te zien in welke voorwaarden van vreesaanjaging en drukking de Duitse exploitatie aan het Groot-Hertogdom werd opgedrongen volgens een voorafberekend plan; de oorlog stelde dan ook een einde aan deze exploitatie door Duitschland.

3^o De lijn Kleinbettingen tot Wasserbillig was, krachtens een overeenkomst van 9 Januari 1863, geëxploiteerd door de « Compagnie belge du Grand-Luxembourg », die aan den Belgischen Staat al zijn rechten afstond bij de overneming van de Compagnie in 1873.

De « Compagnie belge du Grand-Luxembourg » stond in 1869, voor een duur van vier en veertig jaar, de exploitatie af van de lijn aan de « Compagnie de l'Est français ».

In 1912 moest de exploitatie van de lijn dus overgaan naar België.

Men ziet aldus hoe weinig billijk het ware België van de exploitatie van den spoorweg in het Groot-Hertogdom uit te sluiten.

Bovendien dringt het net Guillaume-Luxembourg als een spie tusschen België en de Rijnprovincie. Moest België vreemd blijven aan de exploitatie van deze lijn, dan zou het gekneld zijn tusschen twee vreemde netten : het Limburgsch net ten Noorden, het Luxemburgsch net ten Zuiden en tusschen beide netten zou nog alleen de lijn Luik-Aken overblijven (en de nieuwe aanpalende lijn van Visé), over een afstand van 175 kilometer van Athus tot Maeseyck.

Het binnenrijden in België en het uit-

rijden langs de Luxemburgsche lijnen is dus voor ons een economische noodzakelijkheid van eersten rang.

VII

DE BETREKKINGEN VAN BELGIË MET RUSLAND.

Het vraagstuk onzer betrekkingen met Rusland werd in den laatsten tijd opnieuw opgeworpen.

In de Kamer der Volksvertegenwoordigers heeft de gewezen Minister, de heer Wauters, de kwestie aangeraakt.

Rusland is een land van 150,000,000 inwoners. Wij weten het wel en wij moeten het weten, maar wij moeten evengoed weten wat de Regeering is die aan het hoofd van dit land staat. Rusland maakt gebruik van de handelsbetrekkingen die het weet aan te knopen om in de landen waarmede het onderhandelt, agenten zijner vernielingspolitiek binnen te smokkelen en om te trachten de grondslagen van de instellingen dezer landen te doen ondermijnen.

Drie vragen dienen gesteld :

1^o Dient de Sovjetrepubliek *de jure* erkend?

2^o Moet men althans eene officiële handelsvertegenwoordiging van Rusland dulden?

3^o Moet men het hervatten van den handel met Rusland aanmoedigen en hiertoe het initiatief nemen, bij voorbeeld door het sluiten van een handelsverdrag?

Om het terrein, waar de strijd geleverd wordt, te beoordeelen zooals het hoort, is het goed na te gaan hetgeen is gebeurd in de landen van Europa die onlangs de proefneming hebben gewaagd de betrekkingen met de Sovjets opnieuw op te nemen. Er dient eveneens aan herinnerd hoe het vraagstuk zich bij ons voordoet.

Omstandig willen wij hier het experiment niet onderzoeken dat gewaagd werd in Groot-Brittannië en in Frank-

rijk, die in 1924 regelmatige diplomatieke betrekkingen met de Sovjetrepubliek hebben heraangeknoopt.

Alleen willen wij erop wijzen dat, ofschoon tusschen deze beide landen en de Sovjetrepubliek overeengekomen was dat vreemd blijven aan binnenlandsche zaken als regel voor beide landen zou gelden, de officiële vertegenwoordiging van de Sovjets, zoowel te Londen als te Parijs, de communistische drijfverijen heeft in de hand gewerkt en dat de Sovjets herhaaldelijk de verbintenis hebben verbroken zich niet met de zaken van het land in te laten.

Men weet dat die actie te Londen uitliep op het verbreken van de diplomatieke betrekkingen en tot welke incidenten het vertrek van den vertegenwoordiger der Sovjetrepubliek te Parijs aanleiding gaf.

Moeten wij dan in België dezelfde misslagen begaan, na deze dubbele logenstraffing, door de Sovjets, van de toenaderingspolitiek ? Wij meenen zulks niet.

Welke is immers onze toestand ? Ziehier :

In de Lente van 1924 bracht de heer Hermer, secretaris van de Sovjetlegatie te Londen, een bezoek aan België en hij stelde aan de Regeering voor in onderhandelingen te treden met de Sovjets, ten einde het wederaanknoopen van normale betrekkingen tusschen beide landen te onderzoeken.

De Belgische Regeering wees dit aanbod niet van de hand. Doch zij gelastte baron Moncheur, onzen gezant te Londen, voorafgaande onderhandelingen te voeren die vooral sloegen op de vraagstukken betreffende de regeling van den rechtstoestand der Belgische ondernemingen en concessies in Rusland, op het herstel der schade aan dezelve veroorzaakt, op de betaling der Russische titels in het bezit van onze landgenooten, op de teruggave der goederen toebehoorende aan private Belgische personen, of op de betaling eener ver-

goeding in geval van onmogelijke terug-gave.

De vertegenwoordiger van België droeg er vooreerst zorg voor aan de delegatie van de Sovjets te Londen de volgende tabel onzer eischen voor te leggen :

NIJVERHEIDSONDERNEMINGEN.

Mijnen, steenkolenmijnen, metaalfabrieken.

13 mijn-, steenkolenmijn- en metaalmaatschap- pijen	Goud-fr. 965,000,000
13 loutere steenkolenbe- drijven	100,000,000
3 ondernemingen van cokeovens	57,000,000
8 verschillende mijn- ondernemingen	39,000,000
	Goud-fr. 1,161,000,000

Werkhuizen voor machinesbouw, gieterijen, enz.

16 ondernemingen	G.-fr. 142,000,000
------------------	--------------------

Fabrieken van spiegelglas, glas en vuurvaste producten.

4 spiegelglas- en glas- fabrieken	Goud-fr. 68,000,000
11 fabrieken van vuur- vaste producten en bouwmaterialen	38,000,000
15	Goud-fr. 106,000,000

Verschillende bedrijven.

3 maatschappijen voor petroleum en bijpro- ducten	G.-fr. 113,000,000
4 maatschappijen van chemische producten	107,000,000
7 textielbedrijven	73,000,000
36 verschillende onderne- mingen	67,000,000
50	Goud-fr. 360,000,000

Ondernemingen van openbare diensten.

Spoorwegen, tramwegen, verlichting, watervoor- ziening, gas, telefoon :	
43 ondernemingen, G.-fr.	582,000,000
Totaal : 161 ondernemin- gen	Goud-fr. 2,350,000,000

Geld- en bankdeposito's in Rusland.

Baar geld en loopende rekeningen	G.-fr. 193,000,000
Titels	87,000,000
	280,000,000

<i>Belgische commercieele schuldvorderingen op Rusland</i>	125,000,000
<i>Russische openbare fond- sen in Belgisch bezit</i>	640,000,000
<i>Grondeigendommen, koop- waren, mobilair en ver- scheidene bezittingen in Rusland</i>	105,000,000

Algem. totaal : Goud-fr. 3,358,000,000

Sedert dien heeft niets laten verhoppen dat de Sovjets bereid zijn de Belgen opnieuw in het bezit te stellen van hunne bezittingen in Rusland, ofwel ons deze belangrijke schuldvordering geheel of gedeeltelijk terug te betalen.

Men kent het standpunt door België verdedigd en trouwens goedgekeurd door het gansche land op de Conferenties van Genua en van den Haag.

Wij hebben kunnen vaststellen dat alleen het feit van de erkenning *de jure* van de Sovjets door sommige mogendheden onmiddellijk Moskow, dat de goederen had verbeurd verklaard, ertoe heeft aangezet te beweren dat het zeker en natuurlijk gevolg dezer erkenning was de bevestiging van de beweerdde rechten van de Sovjets op de aangeslagen goederen, en Moskow nam zelfs het vraagstuk der vergoedingen niet in overweging.

Ten aanzien van deze daad van kwade trouw, zelfs indien Moskow de verbintenis had aangegaan diegene schadeloos te stellen wier bezittingen door de Sovjets werden in beslag genomen, zouden wij ernstig geloof kunnen hechten aan deze beloften, nieuwe kapitalen beleggen in de nieuwe concessies die de Sovjets ons zouden geven ter vergoeding van de ontnomen goederen, zonder dat wij trouwens de stoffelijke en juridische waarde dezer concessies zouden kennen, zonder dat wij zekerheid zouden bezitten dat de schadeloosstelling billijk en volledig zal zijn, zonder te weten dat het gezag, dat misschien eens in de plaats van de Sovjets zal treden, deze verbintenissen zou eerbiedigen?

Anderdeels zag men te Genua en in den Haag dat sommige groepeeringsen er zich op voorbereidden de hand te leggen op de ondernemingen in Rusland. En men zei dat, met zich tevreden te stellen het recht op de teruggave van het goed of, in het ergste geval, het recht op de schuldvordering, dat wij jegens de Sovjets behouden, te zien vervangen door een slecht bepaald recht op schadeloosstelling, men gevaar liep te worden beet genomen en overgeleverd aan de willekeur en aan het goedgevinden van Moskow.

Derhalve legde de Belgische delegatie er zich op toe door beide conferenties een besluit te doen aannemen waarbij aan al de vertegenwoordigde regeeringen werd aanbevolen diegenen harer onderhoorigen niet te steunen die zonder overeenkomst met de ontzette eigenaars de door de Sovjets aangeslagen goederen zouden aankopen. Aldus was de politiek van de Belgische Regeering duidelijk omschreven. Overeenkomstig trouwens de opdracht aan baron Moncheur gegeven en hooger uiteengezet, bestond die politiek erin van Moskow teruggave te eischen van de genationaliseerde goederen, en het spreekt van zelf dat het alleen op grondslag van een instemming van Rusland met deze politiek is dat België de erkenning *de jure* of de her-

vatting der regelmatige betrekkingen tusschen beide landen in aanmerking had kunnen nemen.

De houding van België was te dezer zake des te voorzichtiger daar wij sedert dien hebben kunnen vaststellen dat de landen, die opnieuw betrekkingen hebben aangeknoopt met de Sovjets, hebben aangevangen met van Rusland een gedeelte af te koopen van de aangeslagen goederen en dat de erkenning *de jure* heeft aanleiding gegeven tot het onverwachte gevolg deze aankopen der gestolen goederen te zien dekken. *

In October 1925 heeft de heer Vandervelde, toenmalige Minister van Buitenlandsche Zaken, in de Kamer der Volksvertegenwoordigers verklaard dat de Belgische Regeering verder rekening hield met het belang der in Rusland aan de Belgen ontstolen goederen en dat zij geenszins bereid was de Sovjetregeering *de jure* te erkennen zonder dat er des-aangaande eerst overeenkomsten werden gesloten.

De heer Vandervelde voegde er evenwel aan toe dat hij oordeelde dat, wanneer deze vraagstukken zouden worden besproken, wij van geen al te onwrikbaar verzet zouden moeten doen blijken over de nationalisatie der goederen.

In de Belgische betrokken middens toonde men zich dienaangaande eenigzins ongerust, doch men verklaarde dat de gedachte van den heer Vandervelde verdiende te worden onderzocht.

In een brief van een comiteit voor Belgische belangen in Rusland tot den eersten Minister gericht, lezen wij het volgende: « Immers onze verweercomiteiten, ofschoon zij het beginsel van het uitsluitend en onverjaarbaar recht der vroegere eigenaars over hunne goederen voorstaan, hebben nooit de mogelijkheid uitgesloten van een scheidsrechterlijke oplossing met de Sovjets, wat betreft den vorm en de voorwaarden van het herstel dezer vroegere eigenaars, in al hunne rechten. In dezen geest hebben wij steeds te kennen gegeven en geven wij nog te kennen dat wij bereid

zijn in dit vergelijk zoover mogelijk te gaan, mits rekening te houden met de nieuwe levensvoorwaarden in Rusland alsmede met den vorm en de voorwaarden van de teruggave.

» Wij achten het evenwel noodig erop te wijzen dat volgens ons alle vergelijk over het beginsel zelf van dit uitsluitend en onverjaarbaar recht dient verworpen, omdat het onze eischen tegenover de Sovjets zou verzwakken en omdat wij aldus zouden gevaar lopen alle rechten op terug vordering te verliezen. »

Reeds op het einde van 1924 heeft er te Brussel een comiteit voor Russische aangelegenheden, waarvan deel uitmaken beroofde Belgische nijveraars, vergaderd om het vraagstuk van de hervatting der onderhandelingen met de regeering van Moskow te onderzoeken. Dit Comiteit vergaderde opnieuw te Brussel in December 1925 onder voorzitterschap van wijlen Staatsminister Cooreman. De Minister van buitenlandsche zaken, de heer Vandervelde, woonde de vergadering bij.

Er was geen spraak van de erkenning *de jure* van de Sovjets, daar andere landen zooals Nederland, Spanje, Portugal evenmin als België geneigd waren daartoe over te gaan.

Doch men onderzocht het vraagstuk van de hervatting der handelsbetrekkingen.

De vergadering maakte voorbehoud, de bestuurder van het Centraal nijverheidscomiteit, sprekende uit naam van diegenen die de producten van onze metaalnijverheid in Rusland zouden willen invoeren, drukte de meening uit dat het kon nuttig zijn de groepeerings te raadplegen over de voordeelen van de hervatting der handelsbetrekkingen.

De Voorzitter van de Handelskamer te Antwerpen, wiens hoog gezag men kent, verklaarde dat hij inlichtingen had ingewonnen in de middens waar er handel met Rusland wordt gedreven. Allen zijn het eens om te verklaren dat het hoofdzakelijk is dat onze zakenlui, die met dit land handelen,

de noodige voorzorgen nemen die trouwens op handelsgebied gebruikelijk zijn. Zij hebben aldus gehandeld en hierdoor hebben zij alle risico geweerd uit de ondernomen verrichtingen. Kortom te Antwerpen vraagt men dat het daarbij blijve en men ziet geenerlei voordeel in de erkenning van de Sovjets.

Het blijkt trouwens zeer waarschijnlijk dat het geenzins zou mogelijk zijn met de Regeering van de Soviets handelsovereenkomsten te sluiten zonder eene voorafgaande erkenning *de jure*, en niets laat toe te verhopan dat, moesten er dergelijke overeenkomsten worden gesloten, de Sovjets vooraf de genationaliseerde nijverheidsondernemingen zouden teruggeven.

Het baart dan ook geen verwondering dat de Handelskamers van Antwerpen van Brussel, van Luik, van Bergen en van Verviers, het Centraal Nijverheidscomiteit, de verschillende afdeelingen van het Comiteit tot verdediging der Belgische belangen in Rusland, het Russo-Belgisch Verbond, de Commissie tot Herstel der mijn- en metaalnijverheid in Zuid-Rusland, het inter-geallieerd Comiteit der Petroleum Maatschappijen, uitdrukkelijk een ongunstig advies uitbrachten aangaande de wenschelijkheid de Moskowsche regeering te erkennen, en dat het Middencomiteit der Antwerpse Handelskamer, dat 33 afdeelingen vertegenwoordigt, besloot dat er, zijns inziens, geen aanleiding bestond voor de Regeering om zich bezig te houden met handelsbetrekkingen met Sovjet-Rusland.

Deze beslissing sluit niet uit dat Belgen in persoonlijken naam, handel kunnen drijven met Rusland; maar op risico van de betrokken personen en zonder afbreuk te doen aan de rechten en belangen van derden.

Trouwens zijn de cijfers daar om aan te toonen dat die handelsbetrekkingen bestaan en nagenoeg even belangrijk zijn als vóór den oorlog.

Gaat men de statistieken na van de handelsvertegenwoordiging van Sovjet-

Rusland in Frankrijk, dan ziet men dat België, in 1927-1928, 11.4 t. h. leverde van de in Rusland ingevoerde producten en 9.4 t. h. afnam van de Russische producten die voor het buitenland werden verkocht.

Volgens verklaringen van den dienst van Sovjet-Rusland in Frankrijk, ontving België vóór den oorlog 4.13 t. h. van het totaal van den Russischen uitvoer, en zond het naar Rusland 5.29 t. h. van zijn uitvoer. De Fransche dienst stelt vast dat de aankopen van Sovjet-Rusland in België bijna zoo groot zijn als vóór den oorlog : 6,571,595 goudroebel tegen 7,521,000. Het spreekt vanzelf dat Rusland nog niet in België zoo veel koopwaar verkoopt als voor den oorlog; maar het ligt voor de hand dat dit niet mogelijk is, zelfs indien opnieuw officiële betrekkingen met Rusland aanknoopt werden, vermits deze verkoop voornamelijk producten betrof die naar ons land werden gezonden door fabrieken en ondernemingen diethans werden verbeurd verklaard.

Maar men begrijpt des te beter de beslissing van de Handelskamer van Antwerpen, waarop vroeger gewezen werd, daar een officiële herneming der handelsbetrekkingen met Rusland, en meer nog een handelsverdrag, een zeer twijfelachtig voordeel zou opleveren, vermits de deelen van het vroegere Rusland met wie België voornamelijk in verbinding stond, Finland, Estland, Letland en Bessarabië, van Sovjet-Rusland afgescheiden zijn.

Het advies van onze handelaars, die op de meest rechtstreeksche wijze betrokken zijn, kan daarenboven gelden als een antwoord aan degenen die beweren dat de haven van Antwerpen er voordeel bij heeft officiële betrekkingen aangeknoopt te zien, daar de Russische schepen de gewoonte zouden kunnen aannemen andere havens dan Antwerpen aan te doen.

Niemand is beter bekend met de belangen der haven van Antwerpen, ook is er niemand zoozeer in de weer

voor de toekomst van onze handelsmetropool, dan de Handelskamer. Indien zij steeds blijft bij de meening die wij zooeven hebben aangehaald, dan is het omdat ze beter weet dan wie ook dat in 1913, het laatste volledig jaar der scheepsvaartbeweging vóór den oorlog, er slechts 55 stoom- en zeilschepen waren die onder Russische vlag voeren, op de, 7,056 schepen die de haven bezochten, en dat, op een totaal van 14,146,819 ton koopwaren die door deze schepen werden binnengebracht, slechts 53,832 door Russische bodems werden ingevoerd, dus nauwelijks 0.38 t. h. De Handelskamer zal moeilijk aannemen dat onze groote haven er ernstig zou onder lijden moesten die 55 Russische schepen een andere haven kiezen. Te meer, daar het bijna niet mogelijk is te zeggen dat voor het meerendeel der koopwaren, die door schepen werden ingevoerd, de vlag de lading dekt. Anderzijds maken de groote Russische havens, zooals Riga, Reval en Helsingfors, geen deel meer uit van Rusland.

Ten overstaan van al deze feiten blijkt het wel voor de meerderheid der Commissie dat de Regeering gelijk heeft de mogelijkheid niet na te gaan van eene erkenning *de jure* der Sovjets, en ook niet verder te trachten een officiële handelsvertegenwoordiging van Moskow te Brussel te bekomen, en, in afwachting dat betere tijden aanbreken, aan onze nijveraars en handelaars de zorg over te laten zelf hunne zaken met Rusland te doen, wat ze trouwens verstandig genoeg zijn te doen mits de noodige waarborgen.

Sommige leden der Commissie hebben evenwel blijk gegeven van hunne trouw aan het principie der erkenning *de jure* van de Sovjetregeering.

Zij hebben het nut verdedigd van een handelsvertegenwoordiging der Sovjets in België en van ons land in Rusland. Zij waren te vinden voor de onmiddellijke sluiting van een handelsverdrag met de Regeering van Moskow, waarbij zou worden gewaarborgd dat de van het een naar het ander land ingevoerde goe-

deren niet zouden kunnen worden in beslag genomen uit hoofde van verbin- tenissen met betrekking tot schulden van voor den wapenstilstand of tot opeischingen of nationalisaties, daar voor het oogenblik deze vraagstukken inzake schulden of verbeurdverklarin- gen moeten worden aangehouden.

VIII.

ONZE ONDERHANDELINGEN MET NEDERLAND.

De Minister van Buitenlandsche Zaken heeft aan de vereenigde Commissiën van Senaat en Kamer een belangwekkende uiteenzetting gedaan van de onderhan- delingen die met Nederland aan den gang zijn voor de herziening van het Verdrag van 1839.

Daaruit, blijkt dat voor België, deze onderhandelingen door een beslist en achteruitgang worden gekenmerkt.

Nadat de Regeering van den Haag ons de overtuiging had gegeven dat het ontwerp van Verdrag, door de Belgische Kamers aangenomen, eveneens door het Nederlandsch Parlement zou worden bekrachtigd, werd het door de Eerste Kamer verworpen.

De tijd had tegen ons gewerkt. Neder- land zocht nog meer tijd te winnen.

Daags na deze vijandige stemming, in Maart 1927, verklaarde de Neder- landsche Regeering dat, om de onder- handelingen te kunnen hervatten, nieuwe technische studies geboden waren.

Zij rekte deze studies en verklaarde zich pas in staat de onderhandelingen te hervatten, in Augustus te Geneve, alswanneer voor den heer Beelaerts van Blokland zich een gelegenheid voordeed den heer Hymans in een bijzonder kalme atmosfeer te ontmoeten.

Beide Ministers hervatten het onder- zoek van de economische zijde van het grootsche vraagstuk.

Wat vooral de Schelde aangaat, het hoofdvraagstuk dat wij blijven over- wegen, heeft Nederland — wij hebben

het door de pers van beide landen ver- nomen — gesproken van de benoeming van een college van Belgische en Neder- landsche technici, wien het zou vrij staan aan hunne respectieve Regeerin- gen voorstellen te doen. Dat is niet beter en allicht minder dan wat het Tractaat van 1839 aan België toestaat.

Wat betreft onze verbindingen met den Rijn, hebben de Nederlandsche deskundigen, in betrekking gesteld met de onzen, en verre van toe te stemmen in een rechtstreeksch kanaal — voorzien in het ontwerp van Verdrag te Parijs in 1919 bedongen en waarover de Parle- menten van beide landen in 1925 hebben gestemd — dat zou gaan van de Ant- werpsche haveninrichtingen tot de Moer- dijk, een tracé voorgesteld uitgaande van Bath om ten Westen van het Hellegat uit te komen, een werk dat even langdurig als gevaarlijk en koste- lijk is.

België's positie is ongemeen sterk, zoowel ten aanzien van het vraagstuk der Wester-Schelde als van het vraag- stuk der verbinding tusschen Ooster- Schelde en Rijn.

Gelet op de achtereenvolgende neder- lagen door België sedert de onderhande- lingen te Parijs in 1919 geleden, schijnt het oogenblik gekomen om in het land en in het buitenland, en vooral in Nederland zelve, de rechtmatigheid van onze eischen beter te doen kennen. Wij moeten het vraagstuk voor de openbare meening uiteenzetten. Wij moeten beter doen inzien, bij ons en daarbuiten, op den meest objectieven toon, zonder ingenomenheid tegen onze Noorderburen, doch met al de krach- tadigheid die zij zelve aan hunnen weerstand bijzetten, dat wij aan onze zijde hebben én de verdragen, én het goede recht, én de billijkheid én het internationaal belang.

Het valt niet te loochenen dat zoo, spijs ons meest onbetwistbaar recht, Nederland tot dusverre het pleit heeft gewonnen, dit daaraan te wijten is dat de openbare besturen, schier tegen hun

wil, gerugsteund werden door de kracht-dadige actie van de openbare meening, rijkelijk opgemaakt en onderhouden door persoonlijke belangen die, hoe eerbiedwaardig ook, nochtans den voor-rang niet mogen hebben op de inter-nationale verplichtingen.

Het is dus hoog tijd dat wij tot bezinning komen. Op onze beurt moeten wij de openbare meening voorlichten.

Ons goed recht is opvallend, zoowel ten aanzien van het Scheldevraagstuk als van dit onzer verbindingen met den Rijn.

A

HET SCHELDE-VRAAGSTUK.

Wat is het kenmerk van de Schelde ?

De Schelde is een bochtige stroom. De vloed jaagt daarin elken dag mil-lionen kubiekmeter water die de vaar-geulen uitdiepen. Na uren vloed, graaft de ebbe op hare beurt den thalweg. Doch de rivier vertoont zes achter-eenvolgende bochten, en zooals in elke rivier met bochten, zoekt de strooming de holle oevers, gaat beurtelings van den eenen naar den anderen, ontwijkt de bolle oevers, alwaar door het feit zelve geen diepte is, graaft des te groeter diepten in de bochten, daar de holheid van de oevers meer stroom tegenhoudt. Doch bij het overslaan van den eenen hollen oever naar den anderen, vermin-dert de strooming op de inflexiepunten. Ziedaar het gevaar van een bochtigen stroom. Op die punten ontstaan, door die stroomvermindering en den verander-lijken gang van ebbe en vloed, zand-banken, drempels, ophoopingën. Die drempels zijn vatbaar voor wijziging en verplaatsing. Dat is de reden dat steeds baggerwerken op de Schelde moeten worden uitgevoerd. Dat is ook de reden waarom de stroom een uiterst wispelturig en fijngevoelig werktuig is, dat steeds moet worden in het oog gehouden en waarvan het toezicht des te meer onafgebroken moet zijn, daar de thalweg, dat wil zeggen de geul

door de tij gegraven en die enkel bij hoog water bevaarbaar is, tusschen zandbanken en vaak geduchte kribben, slingert, en dat zij vaak door haar enge afmetingen afsteekt tegen de in-drukwekkende breedte van den stroom.

Men moet voor alles zich goed ver-trouwd maken met den aard van der-gelijken stroom, die juist het tegen-overgestelde is van een strak en recht kanaal, zooals dit van Hoek van Holland naar Rotterdam, waar de tij het water slechts 1^m40 hooger brengt, terwijl op de Schelde het peil met 4 meter en soms meer stijgt.

Om slechts een voorbeeld aan te halen van de wispelturigheid van de Schelde, is het er op te wijzen dat in 1880 de thalweg, uitgaande van de bocht van Hansweert naar die van Bath, den rechteroever van den stroom volgde, met even langs een verlengde zandbank te strijken. In 1885, ontstaat een drempel tegen Bath. Door dien hinderpaal tegengewerkt en opgehouden, neemt de stroom een andere richting bij het verlaten van Hansweert en gaat hij een geul graven langs den linker-oever van Walsoorden, waar zij nog bestaat. Doch aldaar is de thalweg op sommige plaatsen ongemeen eng en de technici durven niet voorspellen dat, zoo hij nog enger moest worden, men niet zou moeten overgaan tot een krach-tige bochtvormige insnijding door de polders, hetzij van Bath naar Hans-weert, hetzij van Walsoorden naar Ter-neuzen, in plaats van het scheepsverkeer te stremmen door bestendige bagger-en zuigwerken. Dit ware, het hoeft niet verder betoogd, geen werk van onderhoud doch van merkelijke ver-betering.

* * *

Welke verplichtingen heeft het Tractaat van 1839 aan Nederland opgelegd ?

Die zijn zeer eenvoudig.

1. Krachtens artikel 109 van het Verdrag van Weenen, van toepassing op de Schelde, is Nederland gehouden,

op het gedeelte van de rivier waarop het soevereiniteit heeft, « *de vrije scheepvaart* » te eerbiedigen en te doen eerbiedigen.

Het Verdrag van Weenen heeft in 1815 de vrijheid van de scheepvaart op al de internationale rivieren willen invoeren.

En artikel XI van het Tractaat van 1839, dat artikel 109 van het Verdrag van Weenen van toepassing maakt op de Schelde, mits inning ten bate van Nederland van een tolrecht, dat overigens door België en de betrokken mogendheden in 1863 werd afgekocht, dank aan de diplomatieke actie van Baron Lambert, heeft, met het zichtbare doel de scheepvaart werkelijk vrij te maken zonder aan deze voorschriften een beperkend karakter te geven, voor de soevereine mogendheid de verplichting voorgeschreven aan het schip de *vrije keuze van den loods* te laten, het tolrecht derwijze te doen innen dat « de schepen aan geen enkel *onderzoek* noch aan eenige *belemmering* kunnen worden onderworpen op Nederlandsche reeden, bij het op- of afvaren », « *zonder belemmering noch vertraging* » zelfs die schepen door te laten die uit plaatsen komen die, onder opzicht van gezondheid, verdacht mochten zijn.

De vrijheid van de scheepvaart is dus volstrekt.

2. Krachtens hetzelfde artikel IX van het Tractaat van 1839, verbinden de beide Regeeringen zich — elk voor haar gedeelte van den stroom — « de vaargeulen van den stroom en van zijne mondingen te behouden en er de noodige bakens en tonnen te plaatsen ».

3. Bovendien, uit hoofde van artikel 113 van het Verdrag van Weenen, op zijne beurt gelascht in artikel IX van het Tractaat van 1839, is Nederland verplicht zich te belasten « met de noodige werken... in de bedding van de rivier, *opdat de scheepvaart geen belemmering ondervinde* ».

Dit sluit in zich niet alleen de verplichting de vaargeulen te behouden, doch ook de uitvoering van de noodige

werken, opdat zij zouden beantwoorden aan de behoeften van de scheepvaart, en bij gevolg aan de vorderingen van der scheepsbouw.

Deze last sluit niet alleen in zich de verplichting werken uit te voeren tot verdieping en verbreding der vaargeulen, tot wegruiming der kribben en der drempels, en desnoods elke overige werken die noodig mochten blijken opdat de scheepvaart « geen belemmering zou ondervinden ».

Baron Rolin-Jaequemyns, heeft in een doorslaand artikel, verschenen in de *Revue de droit international et de législation comparée* (1928, nrs 4-5), de gelijkwaardigheid betoogd van het juridisch regiem, sedert 1814, voor de Schelde en den Rijn ingevoerd, en bekrachtigd door de toevoeging aan de algemeene akte van Weenen van de reglementen met betrekking tot de internationale stroomen en onder meer van de artikelen betreffende de scheepvaart op den Rijn en die betreffende de scheepvaart op de Schelde. En hij heeft niet nagelaten duidelijk te doen uitschijnen dat, krachtens den tekst zelve dezer artikelen, de vrijheid van de scheepvaart op de Schelde moest worden opgevat « zooals zij voor den Rijn werd bepaald » en dat de toepassing op den Rijn van de verplichtingen met betrekking tot de werken in de bedding van den stroom, ten laste van den belendenden Staat, steeds van zulken aard is geweest, dat deze werken niet alleen omvatten « het eenvoudig behoud van een vroegeren toestand », doch werkelijke *verbeteringswerken*. Onder meer haalt hij als voorbeeld de werken aan uitgevoerd te Bingen voor de verbreding van de vaargeul en die voor de verbetering van de Waal. Deze verplichtingen werden overigens bevestigd door uitdrukkelijke instemming vanwege Nederland, zoowel in het Handels- en Scheepvaartverdrag met het Zollverein op 31 December 1851, als in artikel 28 van de scheepvaartakte op den Rijn, op 17 October 1868 te Mannheim onderteekend.

Nederland is dus verplicht op de Schelde, juist zooals op den Rijn, alle werken uit te voeren die de behoeften van de scheepvaart vergen.

En Baron Rolin-Jaequemyns geeft duidelijk aan dat de wil van de Mogendheden op de Londensche Conferentie wel degelijk was aan den nieuwen Staat België, het voordeel van de vrije scheepvaart op de Schelde te verzekeren en aan Nederland het onderhoud op te leggen « van de bedding van den stroom in staat van bevaarheid in elke omstandigheid van tijd en plaats... ». En hij bewijst dat de Nederlandsche Regeering in 1862, tegenover Groot-Brittannië, de verplichting heeft erkend die op haar drukte « de noodige werken uit te voeren tot onderhoud van de bevaarbare wegen op haar grondgebied zoodat de scheepvaart geen enkele belemmering zou ondervinden » en bovendien, deze werken uit te voeren *op hare kosten en vooral de dijken te onderhouden in het belang van de bevaarbaarheid van den stroom.*

* *

Is Nederland deze verplichtingen nagekomen ?

Daarop aarzelen wij niet ontkennend te antwoorden.

1. Het heeft nooit aangenomen dat het eenig werk uit te voeren had tot *verbetering* van de rivier.

2. Wat betreft de gewone *onderhoudswerken*, heeft het geweigerd de kosten te betalen die te zijnen laste vielen en heeft het die ten laste van België gelaten.

3. Elke vraag uitgaande van België met betrekking tot nochtans onmisbare werken stuitte herhaaldelijk op aarzeling en lang getalm.

4. Vaak werd geweigerd in te gaan op de verzoeken vanwege België met betrekking tot de bebakening en betoning. Tien jaar moest er worden gestreden om lichtboeien te bekomen, die nochtans voor de scheepvaart onmisbaar waren.

5. Herhaaldelijk werden dijken aan-

gelegd of werken aan hoofddijken uitgevoerd, zonder dat men zich bekreunde om den weerslag van deze werken op den toestand der vaarwaters.

6. Het heeft de scheepvaart ettelijke malen belemmerd onder meer wat betreft het recht van onderzoek, de sanitaire formaliteiten, de eischen van den toldienst. Voor den oorlog heeft het, met het oog op de concurrentie tusschen Belgische en Nederlandsche loodsen, een gevaarlijk stelsel van strijd in volle zee ingevoerd.

De Schelde echter levert geen enkel rechtstreeksch belang voor Nederland op. Vlissingen ligt buiten den stroom. Terneuzen is enkel een doorvaarhaven voor de schepen die naar Gent stevenen.

Duidelijk blijkt uit de politiek door Nederland vóór den oorlog spijs het herhaalde protest van België gevoerd, dat Nederland zijn actie op de Schelde veel minder voortzet voor zichzelf dan wel *tegen ons*. Nederland kan zelfs het excuus niet doen gelden dat het eenig onmiddellijk belang op den stroom heeft. De ware reden van de bestendige vijandigheid van talrijke belanghebbenden in Nederland, is te vinden in de vrees Antwerpen te zien bloeien en in het verlangen Rotterdam den scepter te zien zwaaiën.

Nederland heeft ontegenzeggelijk het recht alles in het werk te stellen om zijn groote haven de onze te doen voorbijstreven, doch dit mag het slechts binnen de palen van de rechten die wij van de Mogendheden hebben bekomen in een verdrag vol tekortkomingen en dat tegen ons werd gesloten, en mits hoogerbedoelde bepalingen van dit verdrag na te leven.

* *

Hoe hebben België en Nederland getracht dezen pijnlijken toestand na den wapenstilstand te verhelpen?

Met een paar woorden willen wij de feiten even in herinnering brengen :

De Opperste Raad van de geallieerden

gelastte de « Commissie voor de Belgische aangelegenheden » hem verslag te doen over de herziening van het Tractaat van 1839.

Dit verslag, uit naam der bedoelde Commissie door den heer Tardieu opgesteld, luidde :

« De drie verdragen tegen België gemaakt en door de Mogendheden aan dit land en aan Nederland opgelegd, hebben aan België geen enkelen der beloofde waarborgen verstrekt; zij hebben door hunne bepalingen op het stuk van grondgebied en stroom, zijne weerbaarheid merkkelijk verminderd en zij dragen voor een groot deel de verantwoordelijkheid voor het berokkende nadeel. »

De Commissie besloot tot de herziening van deze verdragen en verklaarde deze herziening noodzakelijk, zoowel in rechten als in feiten.

Zij drukte den wensch uit dat « Nederland aan deze herziening zou deelnemen » samen met de groote waarborgende Mogendheden, die hunne verbintenissen waren nagekomen, en met de groote Mogendheden met algemeene belangen, op de Vredesconferentie vertegenwoordigd.

« Het algemeen doel van deze herziening, zegde het verslag, is ...zoowel voor beide landen als voor den algemeenen vrede, de risicos en *bezwaren* uit den weg te ruimen die uit bedoelde verdragen voortvloeien ».

Deze bezwaren werden door den verslaggever uiteengezet.

De heer Tardieu betoogde dat de « Tractaten van 1839 tegen België waren bedongen geworden » met het doel « het zooveel mogelijk te verzwakken » en « dat zonder aan België het beloofde te waarborgen, zij op dit land den last deden wegen van de offers die het te brengen had ».

Wat de Schelde betreft, bracht hij in herinnering dat, op 3 Januari 1831, de Belgische Regeering gezegd had : « Om te leven behoef ik de onmiddellijke waarborg van de vrijheid der Schelde,

het bezit van den linkeroever van den stroom (de geheele provincie Limburg en het Groot-Hertogdom Luxemburg) » en dat, in 1839, België van dit alles niets heeft bekomen.

De heer Tardieu deed uitschijnen dat het gevolg van die weigering voor België was : « de opperheerschappij van Nederland op de Schelde, waarbij Antwerpen aan de concurrentie van Rotterdam werd overgeleverd... » en dat, in ruil voor die offers, België sommige clausules met betrekking tot de scheepvaart heeft gekregen die het steeds ondoelmatig of onvoldoende heeft geacht... »

En hij bevestigt dat « de billijkheid, die uit die feiten blijkt, de herziening dus medebrengt van een regiem dat voor België even nutteloos als kostelijk is geweest ».

Men ziet dus in welken geest de herziening moest worden voortgezet.

Dit verslag van de Commissie voor de Belgische aangelegenheden werd door den Oppersten Raad van de Geallieerden aangenomen.

De Raad van de Ministers van Buitenlandsche Zaken van de voornaamste geallieerde en geassocieerde Mogendheden (Frankrijk, Groot-Brittannië, Italië, Vereenigde Staten, Japan), hoorde de Ministers van Buitenlandsche Zaken van België en Nederland, en stelde daarna een Commissie aan tot onderzoek van de maatregelen die uit de herziening van de Tractaten van 1839 moesten voortvloeien.

Deze Commissie bestond uit twee vertegenwoordigers van elk der bij de herziening betrokken landen : de Vereenigde Staten van Amerika, het Britsche Rijk, Frankrijk, Italië, Japan, België en Nederland.

Zij kreeg voor opdracht « voorstellen te doen die geen overdracht van territoriale soevereiniteit, noch ontstaan van internationale dienstbaarheden in zich zouden sluiten. »

Dit besluit bleef niettemin gesteund op de overwegingen van het Tar-

dicu-Verslag en moest dus het onderzoek en de aanneming niet beletten van maatregelen die onmisbaar waren gebleken om de bezwaren uit den weg te ruimen waaronder het land gebukt ging en om zijne vrije economische ont-plooiing te waarborgen.

De Commissie werd bovendien gelast België en Nederland te verzoeken *voor de waterwegen gemeenschappelijke formules voor te leggen*, op grond van de algemeene beginselen door de Vredes-conferentie aangenomen.

Nederland stemde er in toe aan de herziening van de tractaten deel te nemen.

Het trachtte wel zijn besluit voor te behouden, want in het antwoord op de uitnoodiging hem gedaan uit naam van de Mogendheden, door den Franschen Minister van Buitenlandsche Zaken, den heer Pichon, verklaarde het dat het « als van zelfsprekend beschouwde dat het besluit niet in dien zin mocht worden verklaard dat daaruit maatregelen konden voortvloeien waarover België en Nederland het niet eens mochten zijn ».

Daarop antwoordde de heer Pichon dat de Mogendheden « niet bedoelden dat de rol van de Commissie zich moest bepalen bij het akte nemen van de besluiten tusschen beide Staten bedongen », doch hij voegde daaraan toe « zelfs wanneer de eigenlijke belangen (van de Mogendheden) haar niet als plicht mochten voorschrijven desnoods deel te nemen aan de discussie, *zij dan toch met een te vurigen wensch waren begaan een verstandhouding te zien geboren worden tusschen het bevriende Nederland en het geallieerde België, dat zij niet zouden trachten de meeningsverschillen tusschen deze beide Staten uit den weg te ruimen* ».

Men stelt vast dat het niet zou volstaan dat Nederland thans een onver-schillige houding zou aannemen tegenover onze rechtmatige eischen en het ware wel vreemd dat de Mogendheden zich zouden vergenoegen met eene ge-

wone weigering of een stelselmatige roerloosheid vanwege Nederland.

België en Nederland onderhandelden gedurende verschillende maanden, zooals zij daartoe waren aangezocht, zonder tusschenkomst van de Mogendheden, en zij werden het eens over de bewoor-dingen van een ontwerp van verdrag en van een verslag dat daarvan het commentaar bevatte, beiden met be-trekking tot bepalingen van fluvialen en econcmischer aard.

In de Kamer der Volksvertegenwoor-digers, op 10 en 11 Juni 1920, heeft uw verslaggever in een redevoering uiteen-gezet, in welke voorwaarden de onder-handelingen met het oog op dit ontwerp, dat trouwens aan de Commissie der XIV was voorgelegd geworden, voorloopig moesten worden gestaakt, tengevolge van het onverwacht uitlokken, door de Neder-landsche afgevaardigden, van het inci-dent in zake de soevereiniteit op de Wielingen.

Hier mag wel in herinnering worden gebracht wat dit ontwerp bevatte, dat overigens in 1925 woordelijk werd over-genomen, op enkele lichte wijzigingen in den vorm na, en dat, door de Regeerin-gen van beide landen bij hare Parle-menten ter tafel gelegd, in België door Kamer en Senaat werd goedgekeurd en in Nederland door de Eerste Kamer verworpen, nadat het door de Tweede Kamer was aangenomen.

*
* *

Vanwaar komen wij en waar gaan wij heen ?

De feiten die wij daareven in herinne-ring brachten doen ons beter zien vanwaar wij komen en waar wij gevaar lopen heden te verzanden.

Wij stellen ons alleen op het stand-punt van het Schelderegim en wij hebben het enkel over de hoofdbepa-lingen.

De Belgische afgevaardigden te Parijs in 1919, hebben steeds beweerd, en het Departement van Buitenlandsche

Zaken is dit stelsel getrouw gebleven met de latere onderhandelingen voort te zetten, dat het onmisbaar was vóór alles het eens te worden over drie vragen *inzake het Scheldevragestuk*.

I. *Eerste vraag*. — De Wester Schelde en hare toegangen vanaf de volle zee, krachtens den geest zelve van het Tractaat van 1839, « moeten op elk tijdstip, op het stuk van bevaarbaarheid, beantwoorden aan de vereischten opgelegd zoowel door de vorderingen van den scheepsbouw als door de stijgende behoeften van de scheepvaart ».

Het beginsel werd in het ontwerp van verdrag vastgesteld.

Het beteekende onder meer dat men op de Schelde al de werken zou uitvoeren die de doorvaart van de grootste schepen zou mogelijk maken, met inbegrip van de *verbeteringswerken* zooals de rechtekkingen en de afbuigingen.

Thans schijnt Nederland dit hoofd-beginsel niet meer aan te nemen en men vraagt zich af of het wil terugkeeren tot de verkeerde verklaring van het tractaat vóór den oorlog.

Het belang van de scheepvaart moet den voorrang hebben op elk ander belang, onder meer wat betreft de verlichting en de bebakening van den stroom, het bouwen op de oevers van al de vereischte inrichtingen en het stilleggen van alle werken die, binnen de hoofddijken, eene voor de scheepvaart schadelijke wijziging voor gevolg konden hebben.

Met dezen hoofdregel schijnt Nederland thans geen rekening meer te willen houden.

II. *Tweede vraag*. — De scheepvaart op de Schelde moet volkomen vrij zijn. Deze vrijheid — die gelijkheid van behandeling in zich sluit, — moet voor al de natiën bestaan. De zeebodems moeten dus, tijdens hunne vaart, aan geen enkele tol of taxe onderworpen zijn, behalve de loodsrechten, zoomin als zij mogen worden onderworpen « aan eenig onderzoek of eenige vertraging

of belemmering om het even om welke reden ».

Nederland, dat genoeg had genomen met de inlassching in het ontwerp van verdrag van dezen regel die voor den oorlog zoo vaak werd overtreden, schijnt zich thans daarom niet meer te bekommeren.

III. *Derde vraag*. — De verplichtingen van Nederland mogen niet zonder sanctie blijven.

In het verleden volstond het dat Nederland weigerde de noodige werken uit te voeren of niet inging op onze aanvragen of daarmede talmde, of ons de kosten ten laste legde, opdat wij daar machteloos tegenover stonden.

Het Tractaat van 1839 voorziet, in zijn artikel IV, paragraaf 2, dat de commissarissen die daartoe van weerskanten werden aangesteld, gemeenschappelijk toezicht uitoefenen op het loodswezen en de bebakening, terzelfder tijd als op het behoud van de vaargeulen in de Schelde voorbij Antwerpen.

Uit de ervaring is gebleken dat dit gemeenschappelijk toezicht vaak ondoelmatig was en steeds van elke sanctie ontbloot.

Opdat het tractaat niet meer denkbeeldig zou blijven, iets waarin Nederland had toegestemd, had België in 1919 en in 1925 gevraagd dat eene commissie van beheer zou worden ingesteld met een gelijk getal vertegenwoordigers van beide Staten en wel ten minste drie voor elk hunner, « met het doel de belangen van de scheepvaart op de Wester Schelde en hare toegangen tot de volle zee te vrijwaren en te bevorderen », en waaraan de zorg zou worden toevertrouwd voor de « bevaarbaarheid van den waterweg en, over het algemeen, voor zijn beheer, met het oog op de belangen van de scheepvaart ».

De Commissie moest het recht hebben uitspraak te doen over elke zaak in verband met de belangen van de scheepvaart, zelfs wat betreft de verbeteringswerken van den waterweg en de insnij-

ding door de belendende Polders. Als zij het goedvindt mag zij zelfs deze werken laten uitvoeren.

Bij gemis van overeenstemming mocht elk van beide regeeringen haar toevlucht nemen tot de arbitrage, en de scheidsrechters, die binnen de maand uitspraak moeten doen, hadden voor plicht zich in hun besluit te laten leiden door de twee hoofdbeginselen die aan het ontwerp van verdrag ten grondslag liggen, te weten dat « de Schelde op elk tijdstip in staat moet zijn de grootste schepen door te laten en te voldoen aan de stijgende behoefte van den handel en het zeeverkeer »; en dat op den stroom en zijne oevers, het scheepvaartbelang den voorrang moet hebben op elk ander belang.

Voor de spoedeisende gevallen moest een bestendig college van deskundigen binnen acht dagen uitspraak doen.

Dit stelsel gaf aan België beslist niet het voordeel van de medesoevereiniteit op den stroom. Ten laste van Nederland was het zelfs geene internationale dienstbaarheid. Maar het deed sommige leiddraden beter uitkomen en voerde, voor hunne toepassing, eene praktische en snelle procedure in, die ernstige waarborgen van uitvoering opleverde, en die, bij weigering of vertraging, sancties vanwege de internationale rechtsmachten voor gevolg zou hebben.

In Nederland werden er bezwaren aangevoerd tegen het oprichten dezer gemeenschappelijke Commissie van beheer. Nederland schijnt er de voorkeur aan te geven dat er een college van technici uit beide landen zou worden aangesteld, die het recht zouden hebben aan hunne Regeering voorstellen te doen. Men vraagt zich af waarin het college van technici verschilt van het college van commissarissen, dat in het verleden heeft gewerkt, doch dat niet heeft kunnen beletten dat Nederland zich het recht van veto toeëigende, noch er in geslaagd is de ernstige misbruiken, waarop wij hebben gewezen, te doen verdwijnen.

Er valt dus te vreezen dat, wat het Schelderegim betreft, Nederland gepoogd heeft ons alles af te nemen wat ons in 1919 en in 1925 was toegestaan geworden.

De aanbevelingen van den Oppersten Raad der geallieerden zouden aldus voor onze Noorderburen doode letter worden en wij hebben de keus tusschen twee oplossingen. Wij moeten ons afvragen of, bij gemis van overeenstemming tusschen de beide rechtstreeksche betrokken mogendheden, België de groote mogendheden niet moet wakker schudden, die, op 4 Juni 1919, de Commissie der XIV hebben samengesteld, alleen met het doel aan België recht te laten wedervaren en of wij hun niet moeten herinneren, in het licht van het schrandere en doorslaande verslag van den heer Tardieu, dat, op 26 Juni 1919, de Fransche Minister van buitenlandsche zaken aan Nederland, uit naam van den Raad der Ministers van Buitenlandsche Zaken « der voornaamste geallieerde en geassocieerde mogendheden » liet weten dat zij zouden trachten de meningsverschillen tusschen België en Nederland overeen te brengen. Van een anderen kant kunnen wij eene nieuwe formule ter studie leggen waarover wij tot nogtoe met Nederland en de mogendheden niet hebben onderhandeld; het geldt de instelling, ten behoeve van de Wester-Schelde, van een internationaal statuut van denzelfden aard als dit welke voor het oogenblik van kracht is voor den Donau en den Rijn. Sommige zeemogendheden, die de Schelde benutten als toegang naar de Antwerpsche haven, schijnen niet tegen dergelijk ontwerp gekant. Vreezend dat aldus zijne souvereiniteit op de Schelde feitelijk zou worden bekrompen, heeft Nederland steeds den grootsten weerzin tegenover dit plan aan den dag gelegd. Tijdens de onderhandelingen sedert den oorlog gevoerd, hebben wij er prijs op gesteld in dit opzicht Nederlands vrees te eerbiedigen. Wij vragen niet beter dan onze belangen onder ons beiden te regelen. Doch de tegenwoordige

toestand is onhoudbaar en mag niet langer duren. Zoo Nederland, waarmee wij ten zeerste verlangen betrekkingen van oprechte vriendschap te onderhouden, zich halsstarrig moest blijven verzetten tegen eischen waarvan het zelve, bij monde van zijne bewindslieden en van zijne meestschrandere diplomaten nog pas de volstreckte rechtmatigheid heeft erkend, dan zou België wel gedwongen zijn op te houden in de onzekerheid te blijven verkeer en zou het desnood nieuwe oplossingen onder de oogen zien en zijn goed recht doen gelden.

Wij willen nog hopen dat de Regeering van den Haag verstandig genoeg zal zijn om te begrijpen dat wij niet onverschillig kunnen blijven tegenover de oplossing van een vraagstuk, waarbij voor ons leven en dood zijn gemoeid, en om niet toe te laten dat men ons geduld, dat reeds sedert tien jaar op de proef werd gesteld, nog langer zou tarten.

B

HET VRAAGSTUK VAN ONZE VERBINDINGEN MET DEN RIJN.

Is het vraagstuk van de vrijheid der Schelde en van hare volmaakte bevaarbaarheid eene levenskwestie voor België, dit van zijne betrekkingen met zijn hinterland, zonder dewelke de haven van Antwerpen geen reden van bestaan meer heeft, is op zijne beurt een vraagstuk van het grootste belang.

Dit hebben de geallieerden na den oorlog erkend. Het Verdrag van Versailles heeft inderdaad voor België het recht voorzien een rechtstreeksch kanaal te graven dat de Schelde en de Maas met den Rijn zou verbinden.

Nederland heeft in het graven van dit kanaal toegestemd. Bij het ontwerp van verdrag van 1919-1925 heeft het toegestemd in de inlassching (art. VI, par. 2) van eene bepaling luidende :

« Nederland stemt eveneens toe in

het aanleggen, op Nederlandschen bodem, van een waterweg Rijn-Maas-Schelde gaande van den Rijn op de hoogte van Ruhrort en uitlopende te Antwerpen.

» De doorvaart van de Maas zal liggen in de omstreken van Venloo boven deze rivier, tenzij in gemeenzaam overleg een andere oplossing wordt getroffen.

» Deze waterweg omvat een verbinding met de Maas; deze wordt aangelegd overeenkomstig de onderrichtingen van de Nederlandsche Regeering. »

Het ontwerp van verdrag werd door de Eerste Kamer van Nederland verworpen. Wat is er thans nog overgebleven van de overeenkomsten tusschen onze beide landen betreffende de eventuele modaliteiten van uitvoering?

Daarover wordt niet meer gerept !

Het zal passen — want het Verdrag van Versailles beperkt ons recht tot een duur van twintig jaar — dat nieuwe onderhandelingen worden aangeknoopt.

Doch, een andere zijde van het vraagstuk onzer verbindingen met het Rijnisch hinterland is van meer brandenden aard. Het geldt onze verbindingen met den Rijn langs de Ooster-Schelde. Hier ook is ons goed recht opvallend. Het wordt echter miskend. Nederland heeft het echter erkend; het had er in toegestemd ons voldoening te schenken. Thans trekt het terug wat het had beloofd. Die toestand kan zoo niet langer duren.

*
* *

Welk is het kenmerk van de Ooster-Schelde?

Om een goed oordeel daarover te vormen hebben wij bij het verslag eene kaart gevoegd.

1. De Ooster-Schelde is uiterst gevaarlijk, want in elk harer drie armen staat zij bloot aan hevige winden. Om de scheepvaart ter hulp te komen was men verplicht aldaar verschillende schuilhavens aan te leggen. Het gevaar wordt

grooter naarmate men naar het Westen vaart en men dichtër bij de zee komt. Om zich een denkbeeld te vormen van het gevaar dat de schippers daar loopen, volstaat het de rampen en ongevallen in herinnering te brengen, die men aldaar sedert slechts enkele weken te betreuren had, tijdens de stormen die, gedurende de tweede helft van November, hebben gewoed.

1^o Boot *Liévin*, van de firma Gebroeders Maas, te Antwerpen: is bijna gezonken in het Hellegat, op 16 November; zij werd gered door een sleepboot van de firma Piet Smit en C^o, en naar de schuilhaven van Dinteloord gesleept. Gevorderde vergoeding: 12,000 gulden N. C.;

2^o Stad *Doornik*, van de firma Plouvier, van Antwerpen: liep aan den grond te Willemstad, brak bijna door en is geheel verwrongen. De bemanning werd slechts met uiterste moeite gered;

3^o *Ganimède*, van de « Société française de navigation rhénane », moest door haar sleepboot worden verlaten, bleef een ganschen nacht zonder hulp Door drie sleepboten gered. Gevorderde vergoeding: 12,000 gulden;

4^o *Teniers en Wilhelmine*: daar de schuilhaven van Zype vol was, moesten deze booten, met haar sleepboot, buiten blijven, en leden zij averij;

5^o *Andromède*. Zonder tusschenkomst van een sleepboot ware zij bij Willemstad vergaan. Gevorderde vergoeding: 2,000 gulden;

6^o *Louise-Geerdina*: Geladen schip in gevaar bij Wemeldinge. Wordt door een sleepboot der S. B. R. gered. Gevorderde vergoeding: 10,000 gulden;

7^o *Anna*, geladen Kempisch schip, wordt bij Doel gered door een sleepboot der S. B. R. Gevorderde vergoeding: 75,000 frank ;

8^o *Julia*, geladen Kempisch schip, bij Doel gezonken. (Nacht van 24-25 November);

9^o *Nomados*, van de firma Moor, frères. Liep averij op in het Hellegat op

16 November, en moest de hulp inroepen van twee sleepboten om in de schuilhaven van Dinteloord te worden geborgen;

10^o *Stier*, van de firma Ryckers, van Haarlem. Is op 16 November in het *Hollandsch Diep* gezonken;

11^o *Vooruitgang*, geladen motorschip, bij de Moerdijk-brug gezonken;

12^o *Twee Gebroeders*, met beetē geladen schip. Bij Hooge Zand (*Hollandsch Diep*) op 23 November gezonken;

13^o *Nieuw zorg*, gezonken in de monding van de *Steenbergsche Vliet*; de bemanning bestaande uit vijf personen kwam om;

14^o *Obock, Barbara en Littoral*. Deze aken konden geen plaats vinden in een der overvolle schuilhavens. Sleepboten moesten twee dagen en twee nachten blijven liggen om hen te helpen en, volgens den wind en de tij, hen van plaats te veranderen;

15^o Op 11 December zijn de schepen *Provence, Sarto en Wiljo*, behoorend tot drie verschillende sleepen, achtereenvolgens aan den grond geloopt in het Volkerak, tegenover de schuilhaven van Dintelsas, op den weg van Dordrecht naar Antwerpen, in het midden van de vaargeul en wel een half uur vóór de hooge tij.

De *Wiljo* brak haar roer en moest door twee sleepboten worden geholpen.

2. Bovendien werden de geulen in loopend water, die vroeger bestonden, en langs waar men rechtstreeks kon varen van Bath naar de Eendracht, langs het « Verdrongen land van Bergen-Op-Zoom », in het oostelijk gedeelte van den eersten arm der Ooster-Schelde en bij den uitgang der « Eendracht », naar de Volkerak, langs de « Slikken van de Heen », waarbij men den omweg langs de « Lype » verreed, meer naar het Oosten door Nederland, afgedamd, de eerste door den spoorweg, en de tweede door een buurtspoorweg langs denwelke aanslibbingen het water door vasten grond hebben vervangen.

Welke verplichtingen legde het Tractaat van 1839 aan Nederland op ?

Deze verplichtingen staan in artikel IX, paragraaf 5, van het Tractaat.

Dit artikel bepaalde: « Eveneens wordt overeengekomen dat de scheepvaart op de tusschenwateren tusschen Schelde en Rijn, om van Antwerpen naar den Rijn te varen en terug, wederkeerig vrij blijft... »

En paragraaf 8 van dit artikel voegde daaraan toe: « Zoo natuurlijke gebeurtenissen, of kunstwerken, later de scheepvaartwegen in dit artikel aangegeven mochten onbruikbaar maken, zal de Nederlandsche Regeering aan de Belgische scheepvaart andere *even veilige en even goede en gemakkelijke* waterwegen aanduiden, ter vervanging van bedoelde waterwegen die voor de scheepvaart onbruikbaar mochten geworden zijn. »

Krachtens het Tractaat, ging de weg voor de Belgische schepen van Bath uit, kwam in levend water ten Oosten van den eersten Schelde-arm, drong in de « Eendracht » die hij over haar geheele lengte doorliep, verliet haar om recht uit naar de Slikken van de Heen te trekken in den tweeden Schelde-arm en het Volkerak, en vandaar ging hij stroomopwaarts, langs het Hellegat (derden Schelde-arm) naar den Moerdijk en Dordrecht, alwaar hij den weg uit Rotterdam ontmoette, om in de Waal, den grooten Rijnarm uit te komen.

Sedert lang is deze weg onbruikbaar.

In 1846 besloot Nederland een spoorweg aan te leggen van Bergen-Op-Zoom, naar Middelburg en Vlissingen. Deze spoorweg sneed de « Sloe » af tusschen Zuid-Beveland en het eiland Walcheren; bovendien sneed hij, *boven Bath, de vaargeul af voor de Belgische scheepvaart*. Men legde er een dam aan, die alras den naam kreeg van « dam van Woensdrecht », en die voorgoed aan de schepen den weg afsneed.

België protesteerde, doch te vergeefs.

Het incident leidde bijna tot het verbreken van de diplomatieke betrekkingen.

Nederland stond er op een anderen weg aan de schippers voor te schrijven.

Een kanaal werd gegraven op zoowat 20 kilometer voorbij Bath, uitgaande van Hansweert om, 7,759 meter verder, te Wemeldinge, uit te komen in den eersten arm van de Ooster-Schelde. Vandaar zijn de schepen verplicht naar het Westen af te zakken, links van het eiland Tholen, om langs het Mastgat naar het Volkerak en langs het Hellegat naar Dordrecht te varen.

Wanneer in 1867 het kanaal van Hansweert klaar was, liet België andermaal krachtdadig protest hooren.

In 1845 reeds had het gezegd dat « voor alle dergelijke vraagstukken een voorafgaande overeenkomst geboden was » (nota der Belgische gevolmachtigden in den Haag).

Het verklaarde bovendien dat de nieuwe waterweg niet, zooals het Tractaat voorzag, even veilig en even goed en gemakkelijk was als de vroegere.

In een nota in den Haag in 1867 afgegeven, zegde België dat « de sluiting van de Ooster-Schelde op het Kabinet van Brussel den meest pijnlijken indruk had gemaakt en dat het met diep leedwezen de officiële bevestiging had ontvangen van een feit waartegen het steeds was opgekomen. Daar de gebeurtenis niet beantwoordde aan de verwachting eene basis van verstandhouding te vinden, zoo herhaalde 's Konings Regeering haar protest en haar *vroeger oorbchoud*, daarbij aan het Kabinet van Den Haag de verantwoordelijkheid latend van de daad die het op het punt was te stellen. »

Nederland kan dus niet beweren dat België zich zou hebben neergelegd bij het voldongen feit.

Dat de nieuwe waterweg langs Hansweert « minder veilig, minder goed en minder gemakkelijk is » dan die langs Bath, dit staat als een paal boven water.

1. De weg is *minder goed*. — Hij verlengt den afstand. Deze bedraagt heden

honderd vijf en dertig km. in plaats van 90 km. van Antwerpen tot Dordrecht.

2. De weg is minder *gemakkelijk*.

De vroegere reis was geheel vrij van hinderpalen, bruggen en sluizen.

Zij ging met den stroom mee.

Er waren beschutte ankerplaatsen.

Bij alle weer kon gevaren worden.

Zij liet gemakkelijk de grootste schepen door, terwijl de opening van de voorhaven van Hansweert onvoldoende is, dat de sluizen te Hansweert en te Wemeldinge te klein zijn voor sommige Rijn-schepen, dat het kanaal eng en overvol is en dat het niet beantwoordt aan de behoeften van den Belgischen handel, dat vier beweegbare bruggen den weg op het kanaal versperren, en dat daaronder de spoorwegbrug van Vlakte voorkomt die slechts zelden en uiterst langzaam geopend wordt en dus stelselmatig het verkeer stop legt.

Wegens al die versperringen is de lengte van het tracé feitelijk grooter dan 135 kilometer.

3. De weg is vooral *minder veilig*.

De schepen zijn verplicht van Bath naar Hansweert af te varen of van Hansweert naar Bath op te varen, mits daarbij 20 kilometer af te leggen in de Wester-Schelde, langs de bijzonder enge en moeilijke vaargeulen van Bath en Walsoorden, waar het verkeer uitermate druk is en de zee vaak hol staat.

De invaarhavens van Hansweert en Wemeldinge zijn slecht gekozen. Zij liggen beiden achterin een zeer breede uitgestrektheid water waar een felle stroom zich loodrecht op de havenhoofden doet voelen. Een daarvan staat bloot aan de aldaar zeer vaak voorkomende rukwinden van Zuid naar Noord-West, het andere aan de stormen uit het Westen tot het Noord-Oosten. Schipbreuken komen er vaak voor. De scheepswendingen, vooral voor de zeilschepen en de sleepen, zijn zeer moeilijk.

De opening van de voorhaven te Hansweert is onvoldoende. Bovendien is de Nederlandsche toldienst, zoowel te

Hansweert als te Wemeldinge, steeds pietluttig en traag. En, wat hoofdzaak is, de schepen zijn bij het verlaten van het kanaal te Wemeldinge verplicht naar het Westen koers te zetten in de armen van de Ooster-Schelde, waar zij bloot staan aan den hevigsten wind en waar zij zulke gevaarlijke geulen te doorvaren hebben dat men daaraan den naam van « bootengraf » heeft gegeven.

Inderdaad, in den eersten arm, dien van de *Ooster-Schelde*, staan de schepen bloot aan de zeedeining en aan den Westerwind. In het « Engelsche vaarwater » is de scheepvaart ongemeen gevaarlijk.

In den tweeden arm, moeten de schippers rekening houden, bij het invaren in den *Krameer*, met zeer hevigen wind en met mist.

In den derden arm, ten slotte, het Hellegat, dat zijn naam niet gestolen heeft, dreigt stranding en schipbreuk de zeelieden. En nu pas hebben wij vernomen dat het Hellegat verzandt en dat, bij ebbe, de aken zich daar niet meer wagen.

Uit onze inlichtingen blijkt dat elken dag schepen in dit vaarwater aan den grond loopen en wel, op 29 Januari elf schepen in het Hellegat. Ziehier dewelke:

1. Een boot *Schouwen* en *Duiveland* van de Rotterdamsche Tramwegmaatschappij;

2. Een der drie geladen schepen door de *Avanti* gesleept;

3 en 4. Twee geladen schepen door de *Alpha* gesleept;

5. Een stoomboot van de Nederlandsche marine met soldaten aan boord;

6. Een zeilschip;

7 en 8. Twee geladen schepen door de *Corry* gesleept;

9 en 10. Twee schepen door de *Presto IV* gesleept;

11. Een geladen schip *Trajan* door de *Volharding IV* gesleept.

Op 9 Februari liep de Nederlandsche stoomboot *Amstel* van de Amster-

damsche haven, die regelmatig door het Hellegat vaart, aldaar aan den grond met een lading coprah en wordt zij als totaal verloren aangezien.

Een Nederlandsch hydrografisch schip alsook twee peilschepen van den Waterstaat liepen er aan den grond.

Uit vaststellingen blijkt dat onlangs de bodem van het Hellegat gerezen is, zoodat op meer dan een plaats een geladen schip niet kan doorvaren. Wij kunnen geen betere inlichtingen inwinnen dan bij een officiële Nederlandsche bron.

In dit opzicht wijzen wij op het bericht n^o 25/245, rond half Februari in Nederland bekend gemaakt, over de bebakening en betonning, en waarin thans de volgende gemiddelde waterstanden in het Hellegat bij laag water worden aangegeven :

Vaarwater van Oost-Hellegat :

Midden van de geul 23 decimeter;

Roode tonnen, 23 decimeter;

Zwarte tonnen, 23 decimeter.

Dat vertegenwoordigt een vermindering van 6 decimeter, vergeleken met het vorige rapport en van 10 decimeter op de minimum-waterstand : 33 decimeter aangegeven in den « Wegwijzer voor de binnenscheepvaart », uitgegeven door den Waterstaat. Onze groote Rijnaken hebben 2.75 tot 3 meter diepgang en zij behoeven nog 0m30 tot 0m50 water onder de kiel om veilig te kunnen varen.

Verbetert de toestand dus niet, dan moeten zij twee of drie uur voor het Hellegat wachten zoo zij daar bij laag water aankomen.

Het verschil van den waterstand bij hoog en bij laag water bedraagt 18 decimeter in dood water en 23 decimeter in levend water (te Willemstad).

Het tegenwoordig tracé in zijn geheel wordt met den dag slechter.

* * *

Welke zijn de gevolgen van de dammen door Nederland aangelegd bij Bath en in Zuid-Beveland ?

Al deze ongemakken en vertragingen, gevoegd bij de gevaren van den weg en zijn verlenging, hebben voor de Belgische schepen voor gevolg het vrachtgeld en de verzekering te verhoogen en ze bloot te stellen aan immer stijgende risico's.

Zij hebben eveneens voor gevolg het verkeer van deze wegen, vol gevaren en ongemakken, af te leiden.

Derhalve heeft Antwerpen een deel van het haar toekomende Rijnverkeer verloren.

Voor al dient opgemerkt dat, indien deze toestand ongunstig was in 1867, hij heden volkomen onduldbaar geworden is.

Eenerzijds inderdaad is de beweging van de groote scheepvaart, die voortdurend toeneemt, zoo druk geworden in de geulen van Hansweert, Walsoorden en Bath, dat de schepen dansen in het zog van de transatlantiekers en er meer en meer gevaar loopen; de immer toenemende omvang van de schepen maakt de doorvaart voor de booten nog minder zeker.

Anderzijds vaart een schip niet meer afzonderlijk en op eigen middelen. Het wordt thans gesleept en dit geschiedt met sleepen die meestal 200 meter lang zijn. Men stelt zich de gevaren voor die deze sleepen loopen wanneer zij de groote schepen moeten kruisen en wanneer zij zich op een lijn vóór de sluis van Hansweert moeten aanbieden, ofwel wanneer, bij het verlaten van deze sluis, gevaar loopen op de zoo rampspoedige kribbe van Walsoorden terecht te komen.

Het is trouwens dit nieuwe feit, en dit mag niet uit het oog verloren worden, dat heden elke poging tot herstelling van den doorgang naar de Ooster-Schelde langs Bath zou gevaarlijk maken, met er een sluis te bouwen op een plaats waar het vaarwater bijzonder overlast

en onveilig is, waar het zich steeds wijzigt en waar de sleepen, die zich op een rij vóór de sluis zouden aanbieden, telkens het gewoon verloop van de scheepvaart zouden stremmen. Men weze wel indachtig dat elk jaar 74,000 schepen van de Wester- naar de Ooster-Schelde, of omgekeerd, varen. Men vergeete evenmin niet dat vóór het aanleggen van den kunstmatigen dam van Woensdrecht, het niet noodig was te schutten om langs Bath naar de Ooster-Schelde te varen. De boot voer van Bath naar de wateren van Bergen-op-Zoom in vrij water, zonder oponthoud of hindernis. *Er valt dus niet aan te denken, nu de aanslibbingen rond den dam van Woensdrecht het water hebben vervangen door vasten grond, doodeenvoudig den vroegeren doorgang te openen.*

Toen, bij de onderhandelingen te Parijs in 1929, de Belgische afgevaardigden aan de Nederlandsche afgevaardigden vroegen of zij nog bij machte waren aan de Belgische scheepvaart den vroegeren doorgang weer te geven, hielden deze niet op te verklaren dat zulks onmogelijk was daar de oude geulen verzand waren.

Zij mochten gezegd hebben dat Nederland zelf deze verzanding had geduld en zelfs uitgelokt.

En inderdaad, te Bath is het die dam ontstaan door den berm van den spoorweg, die aan de wegspoeling een einde heeft gesteld en het vastzetten van den grond heeft bevorderd. Bij de « Eendracht » had het aanleggen van den dijk van den buurtspoorweg hetzelfde verschijnsel voor gevolg. Het gedeelte van den arm van de Ooster-Schelde naar Bergen-op-Zoom, dat de vroegere vaargeul uitmaakte, is verzand door verhoogde aanslibbingen, enz., en bij gebrek aan onderhoud van de geul, terwijl de natuurlijke vaart van de « Eendracht » verzand is alleen door het feit dat zij verlaten werd,

Er kan dus geen sprake meer zijn ons den vroegeren doorgang weer te geven. Er

kan evenmin sprake zijn van den huidige doorgang langs Hansweert te behouden.

Er moet dienvolgens wat anders gevonden worden.

* *

Hoe heeft Nederland de verplichting opgevat het Verdrag na te leven ?

In den loop van de onderhandelingen van 1919 tot 1925 heeft Nederland zoo beslist ons goed recht erkend, dat het niet alleen voorgesteld heeft den doorgang langs Hansweert-Wemeldinge te verbeteren, met de sluizen te volledigen, de vaart te vergrooten, de brug van Vlakte op te hoogen en de tolformaliteiten te vergemakkelijken, doch er zelfs in toestemde het volgend artikel in het Verdrag te lasschen :

« Nederland stemt toe in het aanleggen, op Nederlandsch grondgebied, van een waterweg vertrekkende van de Antwerpsche dokken en uitlopende bij het Hollandsch Diep in de nabijheid van de Moerdijk. »

Er werd daarbij bepaald dat deze waterweg, zooals trouwens het rechtstreeksch kanaal Schelde-Maas-Rijn, met het kleinste aantal sluizen mogelijk zou gegraven worden, ten einde op elk tijdstip het voortdurend kruisen met recht van voorrang van de grootste Rijnschepen en van desleepen mogelijk te maken, en dat hij zou onderhouden en geëxploiteerd worden met het oog op een gemakkelijke en snelle scheepvaart. Men moest overleg plegen omtrent de kosten en op dat oogenblik was er geen spraak van dat Nederland zich aan de verplichting haar aandeel in de kosten te betalen zou onttrekken.

Dat was te wijten aan het feit dat Nederland begreep dat de eenig oordeelkundige waterweg in technisch, economisch en financieel opzicht het kanaal Antwerpen-Moerdijk was.

Nederland nam aan dat de huidige weg te lang, te onveilig en te ongemak-

kelijk is en dat het bovendien onmogelijk was den vroegeren weg te herstellen.

Het nam ook aan dat het derhalve onmogelijk was den nieuwen waterweg van Bath te doen uitgaan of van een ander punt op de Schelde en dat de eenige oplossing, die aan de vereischten van het Verdrag van 1839 beantwoordde, was het kanaal te laten uitgaan van Antwerpen om te gaan langs den meest oordeelkundigen weg, te weten den rechtsten weg naar het Hollandsch Diep.

Het wist daarbij ook dat dit kanaal niet alleen de Belgische belangen zou dienen.

Het staat inderdaad vast dat Nederland er ernstige voordeelen bij zou vinden :

a) Van de 74,000 schepen die het vorig jaar langs Hansweert zijn gevaren behooren er 60 t. h. aan Nederlandsche schippers toe;

Het is ongelooflijk dat Nederland aldus het leven van zijn eigen schippers in gevaar brengt zoowel als dit van de Belgische schippers.

b) Het rechtstreeksch kanaal Antwerpen-Moerdijk alleen kan Noord-Brabant « Het Zwijgende Zuiden » — uit zijn afzondering trekken;

c) Het bezorgt een binnenhaven aan Bergen-op-Zoom;

d) Het lost het vraagstuk van den waterafvoer op;

e) Het maakt de besproeiingen mogelijk;

f) Het laat, ondanks alles, aan de haven van Rotterdam het voordeel van den kortsten afstand van en naar den Rijn. Vertrekkende van Dordrecht, heeft men *drie dagen* noodig om naar Antwerpen, en *drie uren* om naar Rotterdam te varen.

Wij weten wel dat Rotterdam beweert dat haar haven alleen volstaat om het verkeer van den Rijn naar de zee af te leiden. Ware dit nog zoo, dan zouden de Nederlanders nog het recht niet hebben zich te onttrekken aan de uit-

drukkelijke verplichtingen van de Verdragen. Men moet echter glimlachen wanneer aan Antwerpen zijn karakter van Rijnhaven wordt betwist. De werkzaamheden van het Congres voor binnenvaart hebben zoozeer het belang van de haven van Antwerpen doen uitschijnen, in haar betrekkingen tot den Rijn, dat de noodzakelijkheid van een waterweg naar Dordrecht en de Waal voor België een waar axioma geworden is.

* * *

Welke zijn deze ontwerpen ?

I. — *Van Belgische zijde* hebben verschillende plannen het licht gezien.

a) Het eerste komt van den heer Delleur.

Het voorziet een kanaal voor schepen van 600 ton. Het vertrekt te Antwerpen, loopt door de eerste van de drie uithammen, deze in het Westen van de provincie Antwerpen, om zooveel mogelijk te kunnen aangelegd worden op Belgisch grondgebied, en het volgt voor een groot deel den spoorweg op Nederlandsch grondgebied. Het loopt ongelukkig door een heuvelachtig land en vergt dienvolgens zes sluizen en een verdeelingsvak. Het zou dus duur te staan komen;

b) Een tweede tracé werd opgemaakt door de heeren Pierrot en Zanen.

Het vertrekt te Antwerpen en komt te Moerdijk uit. Het staat op het hierbijgevoegd plan. Het dagteekent van 1897, doch werd sedert den oorlog herzien. Het plan is niet af. Het wordt wel opgevat op Belgisch grondgebied, doch de ontwerpers beschikten bij de voorbereiding niet over de gegevens betreffende de hoogten op Nederlandsch grondgebied. Het ontwerp zou dus nader moeten omschreven worden. Het levert het bezwaar op te ver verwijderd te blijven van Bergen-op-Zoom, waaraan een haven zou moeten toegekend worden. Het voorziet maar één sluis, wel te verstaan buiten de twee sluizen van

aansluiting bij de zeevaartinrichtingen en die te Moerdijk. Het loopt als vaartbrug boven de Roosendaelsche vliet en de Dintelvliet.

Het ontwerp van Verdrag, aan de Kamers in 1928 voorgelegd, voorzag de benoeming van een commissie, na de stemming van het ontwerp, voor de studie en het opmaken van plans van den waterweg.

Het verwerpen van het ontwerp door Nederland heeft belet dat deze Commissie werd benoemd en dat onze dienst van Bruggen en Wegen het ontwerp op Nederlandsch grondgebied kon klaar maken.

c) Bij de ontwerpen van privaat initiatief past het, het ontwerp te vermelden van een oud-kolonel, den heer Fontaine. Deze heeft het opgemaakt met het doorzicht, de methode en de objectiviteit die het kenmerk zijn van al zijn merkwaardige werken.

Het vertrekt van de zeevaartinrichtingen te Antwerpen en komt uit in het Hollandsch Diep, halverwege Willemstad en Moerdijk, even benoorden de Klundert, te Noordschans. Het benadert Bergen-op-Zoom en voorziet het aanleggen van een haven. Het blijft in de lage streek en voorziet slechts een tusschensluis op het peil 20 (Nederlandsch) vanaf de grens. Het kruist de Roosendaelsche vliet en de Dintel op het peil van het kanaal, met een eenvoudige sluis in elk van beide waterlopen.

Dit ontwerp komt niet uit te Moerdijk. Het komt ons voor dat het evenwel zou kunnen onderzocht worden met het oog op een gebeurlijk akkoord, en ook of het niet van aard is voldoening te geven aan beide partijen, mits daarbij toch te beantwoorden aan de vereischten der scheepvaart.

II. — *Van Nederlandsche zijde* werden twee ontwerpen voorgesteld :

a) Het eerste ging uit van een oud hooger ambtenaar van den Waterstaat.

Het werd onder de oogen van onze

technici opengeplooid ongeveer acht maanden geleden.

Op heel de lengte, op Nederlandsch grondgebied gegraven, had het het tweevoudig gebrek van Bath te vertrekken, in de Schelde, en uit te loopen tusschen de twee uitmondingen van de Dintel en de Roosendaelsche vliet, beneden het Hellegat.

Zijn uitvoering zou daarbij zeer duur, zeer onzeker en zeer langdurig zijn.

Wij hebben nooit geweten hoe dit kanaal de afdamming van Woensdrecht zou overwonnen hebben, doch wij weten dat het het bouwen vergde van aanzienlijke kunstwerken, een kanaalgaande van Bath tot de monding van den eersten arm van de Ooster-Schelde, daarna, over een lengte van ongeveer 10 kilometer, doorheen dezen bijna drooggelegden arm, een kanaal gegraven tegen de winden in en wel in de richting van het eiland Tholen, in het Bergsche Diep, waar groote diepten zijn, en dat het dijken vergde van 11 meter hoogte boven hun fundamenten.

Het zou nog des te onredelijker zijn een zoo duur werk uit te voeren, aangezien onze Noorderburen, die naar luid van het Verdrag van 1839 verplicht zijn ons den waterweg te vrijwaren die den door hen versperden en verzanden weg moet vervangen, wellicht zouden trachten ons een deel der kosten te doen dragen.

Maar het zou nog veel onredelijker zijn een werk aan te vangen waarvan de voltooiing bijna niet te voorzien is, daar het een werk van buitengewoon langen duur betreft. Daarenboven zou het zoo blootgesteld zijn aan het geweld van den wind dat er kans bestaat het te zien wegvoeren door een storm.

Het kanaal zou door het land gaan langs de « Eendracht », en zoo aan Dintelsas uitkomen.

Het ware niet zeer redelijk dit kanaal te doen uitkomen beneden het « Hellegat ». Dit is inderdaad een der gevaarlijkste passen in de Schelde; de naam

zegt het reeds, het heeft er dikwijls den schijn van of de duivel in eigen persoon er den storm brouwt. Het ware toch zoo eenvoudig de Nederlandsche en Belgische schippers die vreeselijke gevaren te laten vermijden, het zou volstaan het kanaal enkele kilometers langer te maken tot boven het « Hellegat », te Willemstad,

Anderzijds zooals het nu met de scheepvaart gaat op de Wester-Schelde, zouden wellicht de *scheepvaartmaatschappijen van alle landen er wellicht een groot bezwaar in vinden moest het kanaal uitgaan van Bath, op een plaats waarvan wij de gevaren hierboven aantoonde*.

De ontwerper heeft dan de mogelijkheid voorzien aan de grens, boven Bath, een groote kom aan te leggen die met de Schelde zou verbonden zijn. Van hier uit zouden de schepen zich kunnen begeven langs twee sluizen, langs de eene naar Nederlandsch grondgebied, naar het beschreven gevaarlijk kanaal, langs de andere naar een gedeelte van het kanaal op Belgischen bodem, tot aan de Kruisschans.

Deze wijziging vermindert den gewaagden aard van de geld- en tijdroovendewerken niet, waarvan de uitvoering voorzien wordt in de Ooster-Schelde.

b) Ten slotte, volgens de mededeelingen in de bladen, namelijk de Nederlandsche, zou Nederland een ontwerp hebben voorgesteld dat in sommige opzichten zou overeenstemmen met het ontwerp dat wij daar juist omschreven.

Doch in andere gedeelten zou dit ontwerp nog minder voordeelig zijn, want waar het ook uitgaat van de Westerschelde boven Bath, zou het in de Ooster-Schelde een kanaal doorkruisen dat nog minder Oostwaarts gelegen is en derhalve wellicht ook gevaarlijker, en zou het niet meer te Willemstad, doch voorbij het « Hellegat », te Dintelsas, uitloopen.

Al wat dus tegen het vorige ontwerp werd aangevoerd, geldt ook hier, maar met meer nadruk.

Onnoodig te zeggen dat een dergelijk ontwerp ons geen genoegen kan geven, en het ware kinderachtig te veronderstellen dat, steunende op het Verdrag van 1839, wij er genoegen zouden mee nemen.

* *

Kunnen wij beter bekomen?

Ongetwijfeld.

Zoomin de Zeemogendheden als wij zelf kunnen verlangen dat te Bath de ingang van een kanaal worde gemaakt, waarvan de zekerste uitslag zou zijn de scheepvaartverbinding met Antwerpen te belemmeren.

Anderzijds is de toestand onhoudbaar, zooals reeds gezegd. We mogen aanspraak maken op beter.

Wil men het vraagstuk bedaard en objectief aanzien, dan blijkt het niet mogelijk een oplossing te vinden die merkkelijk afwijkt van het ontwerp eener rechtstreeksche vaart Antwerpen-Moerdijk. Trouwens, is België er niet tegen te onderzoeken of desgevallend niet binnen redelijke grenzen sommige compensaties aan Nederland kunnen verleend worden.

Het zou tot niets leiden die hier te bespreken, ook is het oogenblik daarvoor niet gekomen. Wij wenschen eenvoudig te herhalen wat onze onderhandelaars niet zullen nagelaten hebben reeds vóór ons te zeggen.

Wij moeten krachtdadig aandringen op een oplossing, zonder nieuwe vertraging, van het vraagstuk onzer verbindingen met den Rijn.

Wij hebben tien jaar verspild. Beter gezegd: sinds 1897 hebben wij zestig jaar verspild.

De diplomatische kringen van al de landen die belang hebben bij de zeevaart, die ons belang kennen en waardeeren, kunnen moeilijk begrijpen dat wij tot in het oneindige berusten in het miskennen der rechten die ons verzekerd worden door de besluiten van Parijs en door de Verdragen.

* *

ONZE VERBINDINGEN MET DE MAAS EN HAAR HINTERLAND.

Zijn wij teleurgesteld geweest tegenover Nederland in zake de Scheldewquestie en onze verbindingen met den Rijn, wij zijn het ook in zake het regiem der kanalen die ons in verbinding stellen met het hinterland van Maas en Moezel, en met Elzas-Lotharingen.

Gelukkig beschikken wij in dit geval over de middelen om daarin te voorzien. Het zal goed zijn eerst den toestand te schetsen.

* * *

Het regiem vóór den oorlog van onze kanalen tusschen Antwerpen en de Maas.

Om van Antwerpen naar Luik te varen, of omgekeerd, ontleenden de schippers hetzij het verbindingskanaal van de Maas naar de Schelde, ofwel namen zij de vertakking van het kanaal Antwerpen-Turnhout, om vervolgens te Dessel het eerste van die kanalen waar te vinden, en vervolgens voeren zij langs Bocholt en het kanaal van Luik naar Maastricht.

Deze kanalen zijn bevaarbaar voor schepen van 400 ton en minder.

Het zoogenaamde kanaal van Luik naar Maastricht, gaat over vreemd gebied, over den hoek van Maastricht. Het is er altijd druk op de vaart, zij is veel te nauw, en door sluizen en bruggen belemmerd. De schippers ontmoeten er veel last, zoo hebben zij onverantwoordelijke vertraging voor de sluizen 5, 6 en 19. Hierdoor gaat voor hun het voordeel te loor dat zij natuurlijk op den prijs van de vracht hadden kunnen behalen, door den korteren afstand van Luik tot Antwerpen in vergelijking met den afstand van Luik tot Rotterdam.

Nochtans, afgezien van die ongewettigde belemmeringen, moest dit regiem aanleiding geven tot eerlijkheid in de mededinging.

Ik bedoel hiermede dat de schipper

die van Luik komt, te Maastricht de keuze heeft tusschen de Maas die naar Rotterdam leidt en het kanaal naar Bocholt en Antwerpen. Te Bocholt heeft de schipper wederom de keuze tusschen den waterweg naar Antwerpen, en het kanaal naar 's Hertogenbosch, Dordrecht en Rotterdam.

Het water van deze kanalen wordt aan de Maas ontleend te Maastricht, beneden sluis n^o 19. Aangezien het kanaal dat op Belgisch gebied is, zijn water ontvangt op vreemden bodem, moest in het Verdrag van 1839 worden aangegeven, hoeveel water mocht worden genomen.

Men heeft erkend dat die hoeveelheden volstrekt ontoereikend zijn om den waterweg te kunnen veranderen in een kanaal met breede doorsnede.

Eveneens heeft men erkend dat die verandering noodzakelijk is geworden, aangezien de schepen allen grootere afmetingen krijgen en, bij voorbeeld, de Rijnschepen een diepgang vergen berekend voor schepen van 1,000, 1,350 en 2,000 ton.

* * *

Wat door het ontwerp van het Verdrag van 1919-1925 werd voorzien ?

Rekening houdend met deze beschouwingen werd in het ontwerp bepaald dat het kanaal van Luik naar Maastricht, en dat van Maastricht naar Bocholt zouden verbeterd worden, met het oog op het verkeer van schepen van 1,000 ton. Op Belgisch gebied zou voor bodems van 1,000 ton een kanaal aangelegd worden uitgaande van een punt tusschen Neeroeteren en Bocholt gelegen, op de vaart Maastricht-'s Hertogenbosch, en in de Maas uitkomend nabij Maasbracht. Gedeelten van het kanaal en een vertakking die zou aangelegd worden in de nabijheid van Smeermaes naar Maasbracht op de Maas, zouden eene breedte hebben berekend voor het verkeer van schepen met een grootere tonnemaat dan

duizend ton. De onderhandelaars waren van meening dat die verschillende kanalen later zouden kunnen verbeterd worden om schepen van 2,000 ton te ontvangen.

Deze verbetering zou natuurlijk medebrengen dat al de bestaande belemmeringen in den Maastrichtschen hoek zouden verdwijnen. Met het oog op de spijzing van de kanalen voorzag het ontwerp van verdrage een grotere hoeveelheid water te Maastricht aan de Maas te ontleenen. Indien de watertoevoer van de Maas, ter plaatse, 25 kubiek-meter per seconde is, of minder, dan mocht België 5 kubiek-meter ontleenen. Is de watertoevoer 40 kubiek-meter per seconde, waardoor groote droogte wordt bedoeld, dan mocht België 12 kubiek-meter afnemen. België moest feitelijk 30 kubiek-meter nemen in plaats van 8 kubiek-meter als de waterstand werd te boven gegaan, en 25 kubiek-meter in plaats van 4m³5 als men eronder was.

Bij dit stelsel der hervorming van de kanalen voorzag men een eerlijke mededinging gelijk aan die onder het vroeger regiem. Evenals vroeger moest den schipper te Maastricht en te Bocholt de vrije keuze blijven tusschen de waterwegen.

* *

Wat Nederland deed.

Nederland heeft België laten insluiten onder den manzenilleboom van het vertrouwen; het ontwaken zou pijnlijk zijn.

Vijf jaar lang liet men ons gelooven dat het ontwerp van Verdrag de toekomstige wet zou zijn tusschen beide partijen. Intusschen heeft Nederland de waterwegen op zijn gebied verbeterd, op zulke wijze dat onze burens voortaan geheel van België onafhankelijk zijn en met het doel het gansche verkeer met Luik en het hinterland tot zich te trekken.

Deze werken, waarvan de beteekenis zal aangetoond worden, zouden geen

gevoelig nadeel voor België opleveren indien het ontwerp van Verdrag door beide landen werd aangenomen. Inderdaad zouden de vaarten, die van Luik over Maastricht naar Antwerpen leiden, schepen van 1,000 ton toelaten. Maar zoodra het ontwerp door een der Kamers van het Nederlandsch Parlement werd verworpen, bleek klaar en duidelijk dat die werken den ondergang konden veroorzaken van België in zake het vervoer van Luik en het Zuid-Oostelijk hinterland naar Antwerpen.

Ziehier inderdaad waaruit die werken bestaan :

1. Nederland heeft van Nijmegen tot Mook, tusschen de Waal — den voornaamsten arm van den Rijn naar Rotterdam — en de Maas, een kanaal van 10 kilometer aangelegd voor schepen van 2,000 ton.

2. De kanalisatie van de Maas, tusschen Mook en Maastricht, voor schepen van 2,000 ton wordt op een lengte van 110 kilometer voltooid.

3. De kanalisatie van de Maas zou kunnen voortgezet worden tusschen Maasbracht en Maastricht, maar de stroom is de grenslijn tusschen beide landen. In plaats den stroom te kanalisieren volgens een vroeger ontwerp over welker grondslagen beide landen het sinds lang eens waren, *heeft Nederland verkozen zich geheel vrij te maken van elke belemmering die uit medesovereiniteit zou kunnen voortvloeien.*

Het graaft van Maasbracht naar Maastricht, gelijk met de Maas, het Julianakanaal, 84 kilometer lang, voor schepen van 2,000 ton. In zijne opvatting moet dit kanaal dienen om naar Rotterdam af te leiden niet alleen het verkeer van de nieuwe steenkoolstreek van Hollandsch Limburg, maar ook een groot gedeelte van het verkeer der Belgische Maas en verder.

4. Om zich te ontdoen van de belemmeringen in de doorvaart van Maastricht op het huidig kanaal, dat slechts is ingericht voor schepen van 450 ton,

kanaliseert Nederland de Maas in de doorvaart van Maastricht voor de schepen van 1,000 ton en stroomopwaarts buiten de stad op zijn grondgebied bouwt het de nieuwe Sint-Pieterssluis, *die de vaart van Luik naar Maastricht moet verbinden met de gekanaliseerde Maas.*

Nederland meent dat België het kanaal Luik-Maastricht tot aan de grens zal verbeteren ten einde het verkeer van schepen van 1,350 ton mogelijk te maken. Maar anderdeels weten zij dat de schepen van meer dan 450 ton, die den huidige waterweg in de doorvaart van Maastricht niet kunnen ontleenen, niets anders zullen kunnen doen dan langs de Sint-Pieterssluis de gekanaliseerde Maas op te varen en *dat deze schepen, eens in de sluis, onmogelijk terug het Belgisch kanaal zullen kunnen opvaren naar Bocholt en Antwerpen, maar dat dezelve zullen verplicht zijn hunne reis naar Rotterdam voort te zetten.*

De Sint-Pieterssluis, zoo wij aan de grens den hinderpaal wegnemen, wordt aldus voor ons een echte val.

Het is belangwekkend op te merken dat Nederland hoegenaamd niet schijnt te gelooven dat het bouwen van de Sint-Pieterssluis dient beschouwd als eene schending van het Verdrag van 1839, als wanneer de sluis nochtans volledig het waterregiem wijzigt, zooals dit wordt voorzien in het Verdrag van 1839, en ofschoon zij werd gebouwd zonder voorafgaande overeenkomst met België.

5. Nederland heeft een vertakking van 17 kilometer aangelegd beneden Maastricht, van Wessem naar Nederweerd, gaande van het uiteinde van het Julianakanaal tot aan de verbinding van de Zuid Willemsvaart (die de verlenging is van het kanaal van Maastricht naar Bocholt) met het Noorderkanaal.

Dit vak is volledig gegraven op Nederlandsch grondgebied. Onze bureu alleen zijn er de meesters van. Het kan trouwens enkel doorgang verleen en aan de

schepen van 600 ton en het werd aangelegd met het klaarblijkend doel de schepen van 600 ton te ontvangen, die het Belgisch kanaal opvaren wanneer hetzelfde zal toegankelijk zijn voor schepen van dergelijke tonnemaat. Wat betreft de schepen van 600 ton komende van het Julianakanaal, dit kanaal is bestemd, niet om aan deze schepen toe te laten terug te keeren naar Bocholt en Antwerpen, maar wel hunne vaart voort te zetten naar 's Hertogenbosch en Rotterdam.

6. De Nederlandsche technici hebben er eveneens over gesproken, bij het verlaten van Maastricht een vertakking te graven van de gekanaliseerde Maas naar Borghaven en het huidige kanaal (naar Bocholt).

En dit is het bedrog dat men voor onze oogen doet weerspiegelen. Men maakt ons wijs dat wij aldus naar Bocholt en Antwerpen de tonnenmaat zullen terug inwinnen, die tusschen Luik en Maastricht zich zou durven wagen in de val van de Sint-Pieterssluis.

Doch de Hollanders willen beslist de sluis bouwen, die den toegang tot dit kanaal op hun grondgebied zal beheerschen, zooals zij reeds op hun grondgebied de Sint-Pieterssluis hebben gebouwd. Zij verbinden zich niet de vertakking voor schepen van 1,350 ton of zelfs van 1,000 ton aan te leggen, noch eventueel de Maas te kanalisieren in de doorvaart van Maastricht voor schepen van 1,350 ton, *zoodat de sleutel onzer waterwegen tusschen Luik en Antwerpen zich zou bevinden te Borgharen, op Nederlandsch grondgebied, en dat alleen onze bureu bij ons zouden meester zijn.*

Aldus blijkt duidelijk dat, met in 1925 het ontwerp van verdrag tot regeling van het gemeenschappelijk regiem onzer kanalen te verwerpen, Nederland ons heeft gesteld tegenover eene nieuwe politiek die erin bestaat van Maastricht naar Rotterdam gemakkelijke breede en diepe waterwegen aan te leggen, die het verkeer mogelijk maken van schepen van 1,000 ton en, op de grootste

lengte, van de Rijnschepen van 2,000 ton en den aldus geschapen stroom te doen volgen door schepen van minderen diepgang, met het verkeer van Nederlandsch Limburg en ook van het hinterland van Luik, van het noord-oosten van Frankrijk, enz., naar Rotterdam af te leiden.

*
* *

Welke is derhalve de houding die aan België wordt geboden?

Door het verwerpen van het ontwerp van verdrag van 1919-1926, en door het graven van nieuwe Nederlandsche waterwegen, mag België zich van zijn verkeer niet laten berooven.

Wij werden verplicht uit te zien naar eene nieuwe oplossing. Het is niet overbodig daarop nadruk te leggen om wel te doen uitschijnen dat België zich enkel verdedigt en dat het door Nederland zelf tot deze beslissing wordt genoopt.

Twee mogelijkheden stonden voor ons open :

1^o Ofwel de bestaande kanalen te verbeteren met ze in te richten voor schepen van 1,350 ton;

2^o Ofwel een rechtstreeksch kanaal te graven, op Belgisch grondgebied, van Luik naar Antwerpen.

I. *Eerste oplossing.* — Zij is niet zeer aanbevelenswaardig.

1. Immers, zij is *fragmentarisch* en lost niet behoorlijk het belangrijk vraagstuk op van de verbindingen van het nieuwe mijnbekken van Belgisch Limburg met de zee en met Luik en Frankrijk.

2. Zij is *onvoldoende*, omdat het vak Luik-Antwerpen steeds zeer lang zal blijven in vergelijking met de lengte van het rechtstreeksch kanaal; dit vak blijft afhankelijk van een groot aantal sluisen : men telt er thans niet minder dan 24; er zouden er nog ongeveer 17 overblijven. En men zou nog steeds den inham van Maastricht moeten doorvaren. Wij zouden dus nog steeds afhan-

kelijk blijven van het buitenland; onze mededingers, die ons in het verleden een regiem hebben opgedrongen dat zoo weinig voldoening schonk, zouden onze meesters blijven.

3. Zij zou naar verhouding *te duur* kosten. De verbetering voor schepen van 1,350 ton zou, volgens de ramingen van Bruggen en Wegen, aanleiding geven tot eene uitgave van ongeveer 450 millioen frank, zegge 180 millioen voor de vakken Antwerpen-Herenthals en Lixhe-Luik, en 270 millioen voor het vak Herenthals-Lixhe, terwijl de globale uitgave voor het rechtstreeksche kanaal, dat trouwens de vakken Antwerpen-Herenthals en Lixhe-Luik zal omvatten, evenals het ontwerp tot verbetering der bestaande kanalen, tusschen 450 en 750 millioen zou bedragen. Wanneer men deze cijfers vergelijkt, mits rekening te houden met de ontzaglijke voordelen van het rechtstreeksch kanaal, is alle aarzeling uitgesloten.

Men zou namelijk het gedeelte van het huidig kanaal moeten verbeteren, dat geen deel uitmaakt van het rechtstreeksch kanaal, en dat is ingericht voor schepen van 450 ton, met het in te richten voor schepen van 600 ton.

4. Ten slotte loopt deze oplossing gevaar *niet doeltreffend* te zijn.

Zelfs indien onze huidige kanalen werden ingericht voor schepen van 1,350 ton, en indien de vertakking van Borgharen op dezelfde afmetingen werd gebracht, en moest zelfs de Nederlandsche Maas in de doorvaart van Maastricht worden gekanaliseerd voor schepen van dezelfde tonnemaat, *dan zou de sleutel van het verkeer te water niettemin te vinden blijven te Borgharen en aan de Sint-Pieterssluis, in handen van Nederland, en België zou niettemin daarvan afhankelijk blijven.*

II. *Tweede oplossing.* — Deze oplossing bestaat in het graven van het rechtstreeksch kanaal Antwerpen-Luik. Het is zonneklaar dat deze oplossing beter is.

1. Het rechtstreeksch kanaal is voor

schepen van 1,350 ton en later van 2,000 ton, de *meest rechtstreeksche weg* tusschen Luik (het Moezeland en het Noord-Costen van Frankrijk) en de zee. Het kanaal zal 122 kilometer lang zijn; het zal ten hoogste zes sluizen tellen. Het zal dus eene virtueele totale lengte hebben van 152 kilometer.

De waterweg van Luik naar Rotterdam telt 278 kilometer en 15 sluizen; hij heeft een virtueele totale lengte van 352 kilometer.

2. Het rechtstreeksch kanaal zal een verbindingsweg zijn, die thans niet bestaat, tusschen het Oosten en het Westen van België.

3. Het rechtstreeksch kanaal doet alleen de oplossing aan de hand die wordt geëischt door *het nieuw mijnbekken van Limburg*. Het zelve zal over den kortsten weg worden verbonden tevens met Luik en met de zee.

4. Het rechtstreeksch kanaal alleen kan in de Kempen het *onontbeerlijke water* aanvoeren dat noodig is voor de exploitatie van de streek.

5. Het rechtstreeksch kanaal kan langsheen zijn boorden een *echte nijverheidslaan* te doen ontstaan, die het vestigen van fabrieken zal uitlokken en de uitbreiding derzelve mogelijk maken.

6. Het rechtstreeksch kanaal zal toelaten het transitoverkeer uit het hinterland van het Zuid-Oosten (komen van de Maas, Moezel, Elzas-Lotharingen, Noord-Oosten van Frankrijk, Longwy en Briey, enz.) naar de Antwerpsche haven te doen toenemen en het zal het ruilverkeer van erts en coke vergemakkelijken.

Bovendien zal het een belangrijk gedeelte van het verkeer uit de mijn- en nijverheidsstreek van Hollandsch Limburg alsmede uit het bekken van Aken kunnen aantrekken, waarvan de exploitatie waarschijnlijk binnen tien jaar 18 millioen ton zal vertegenwoordigen die samen met het vermoedelijk bedrag van 12 millioen ton uit Belgisch Limburg,

daar als het ware eene kleine Ruhr zullen vormen.

Dank zij de Sint-Pieterssluis, *vrij gebouwd door Nederland*, en toegankelijk voor schepen van 1,000 ton, zal dit verkeer in het tracé van het rechtstreeksch kanaal Luik-Antwerpen *het voordeel vinden van den kortsten weg naar de zee*.

7-8. Het rechtstreeksch kanaal verzekert ons echter nog twee andere voordelen die onder internationaal opzicht, dat wij thans vooral op het oog hebben, bijzondere aandacht verdienen :

a) Eensdeels zal het ons toe'aten ons volledig te bevrijden van alle vreemde afhankelijkheid. Het zal ons *meester laten van onze verbindingen te water* tusschen Luik, enz., met Antwerpen. Het zal kunnen beletten dat een groot gedeelte van het verkeer, waarop wij aanspraak hebben, worde afgeleid naar Rotterdam;

b) Anderdeels is het rechtstreeksch kanaal de gelukkigste oplossing *onder militair opzicht*.

Men weet dat, in den loop der onderhandelingen met Nederland in 1919, dit land heeft geweigerd in te gaan op de wenken van de Mogendheden (Commissie der XIV) de gevaren te verminderen die voor België voortspruiten uit de configuratie van Hollandsch Limburg, met onder meer aan te nemen : 1^o de oprichting van verdedigingswerken in Limburg; 2^o de handhaving in Limburg van bestendige militaire strijdmachten; 3^o een gemeenschappelijk plan van eventuele verdediging. Nederland heeft alleen het *casus belli* aangenomen, dit wil zeggen de verplichting, in geval Limburg wordt overrompeld, met zijn strijdmacht in den oorlog te treden.

Doch deze verbintenis, bijaldien zij wordt nageleefd, is onvolmaakt met dien verstande dat de « opening van Limburg » België steeds blootstelt aan een onverhoedschen inval.

Met te besluiten tot het graven van het rechtstreeksch kanaal, heeft men

eene oplossing aangenomen die bovendien aan het land een eersterangsbolwerk en aan onze Oostergrens eene ernstige dekking verzekert.

* * *

Welk is het beste tracé van rechtstreeksch kanaal, dat dient aangenomen om zich te bevrijden van de afhankelijkheid van het buitenland ?

Twee tracés kwamen in aanmerking :

1. Het eene, uitgaande van Luik naar de omstreken van Lixhe, loopt vandaar naar Sichen-Sussen-Bolré, verder naar Eygenbilsen, het mijnbekken en Hasselt.

2. Het andere, gaande van Luik naar Canne, loopt om den inham van Maastricht, op Belgisch grondgebied, tot bezuiden Lanaeken en richt zich vandaar naar Eygenbilsen, enz. (zooals in het vorig ontwerp).

Wij zouden hier eene overbodige afwijking maken met een vergelijk te trekken tusschen de onderscheiden voordeelen van beide tracés. Men kan de eigenschappen derzelve terugvinden in de verslagen van het technisch en financieel Comité der groote werken.

Vergenoegen wij ons op te merken dat dit Comité pas heeft besloten dat men dient vast te houden aan het tweede ontwerp.

Dit besluit heeft, onder opzicht der Hollandsch-Belgische betrekkingen die ons thans bezighouden, voor gevolg niet alleen dat België aldus zal beschikken over een rechtstreekschen weg Luik-Antwerpen, onafhankelijk van het buitenland, maar ook dat het, wat betreft het huidig kanaal Luik-Bocholt, zij het volledig zal kunnen vrijmaken van Nederland. Het zal immers volstaan een korte vertakking van het nieuwe kanaal aan te leggen, nabij Lanaeken naar het huidige kanaal te Neerharen, ten einde niet langer Maastricht te moeten aandoen en voor beide waterwegen volledig onafhankelijk te worden van het buitenland.

Uit het gekozen tracé zal onder militair opzicht eveneens blijken dat de oplossing nog beter is dan die welke aanvankelijk werd verhoopt, vermits het kanaal om zoo te zeggen over heel de lengte van Belgisch Limburg de Hollandsche grens zal volgen.

Dit vraagstuk doet er een ander rijzen dat zeer belangrijk is, omdat het ons voortaan vat geeft op Nederland juist zooals vroeger Nederland vat had op ons.

Voorheen liepen onze kanalen over Maastricht en het is op vreemd grondgebied dat wij ons water moesten ontleenen aan de Maas. Morgen zullen onze kanalen enkel op eigen grondgebied liggen en zullen onze kanalen gespijsd worden uit de Maas op Belgisch grondgebied.

Toen Nederland het Julianakanaal heeft gegraven voor schepen van 2,000 ton, hebben wij aan hetzelfde gevraagd of het niet vreesde, met hiervoor een aanzienlijk gedeelte van het water der Maas op te slorpen, het peil van het water op Belgisch grondgebied te doen zakken.

Ons werd geantwoord dat « iedereen thuis meester is » en dat Nederland enkel zou gebruik maken van zijn recht.

Wij eveneens zullen enkel gebruik maken van een strikt recht met in de Maas, boven Hollandsch Limburg, het onmishbare water te putten om kanalen te spijzen, die trouwens op een meer nederigen voet zijn aangelegd dan het Julianakanaal en die doortocht moeten verleen aan schepen niet van 2,000 ton maar enkel van 1,350 ton.

Zou deze wettige wateropvang onze burens in eene zekere maat beletten hun nieuw en ruim kanaal te spijzen ? Ik weet het niet.

Wat ik echter wel weet is dat wij, door de afdamming van de Ourthe, een middel aan de hand hebben om de waterhoeveelheden te verhoogen die in de Maas zouden worden uitgestort en dat het van ons kan afhangen dat de

Nederlandsche kanalen in elk geval over het noodige water beschikken.

Ofschoon wij in beginsel ten zeerste wenschen, in dit opzicht, genoeg te doen aan Nederland en meer in het bijzonder aan Nederlandsch Limburg, kunnen wij nochtans in dit opzicht onzen goeden wil enkel meten met de maat onzer bureu, met dewelke wij wenschen overeen te komen én over het vraagstuk van het spijzen van de Maas én over het graven van het kanaal naar het Hollandsch Diep.

* *

De Minister van Buitenlandsche Zaken heeft enkele weken geleden aan Nederland eene nota overhandigd, waarin hij het Belgisch standpunt uiteenzet in het ernstige vraagstuk onzer eischen.

In de kanselarijen en in de pers heeft men den gematigden en zachten toon dezer nota geloofd.

De *Times* heeft er eveneens aan herinnerd dat de Rijn en de monding van de Schelde een geheel vormen, een complex van bevaarbare waterwegen, op dewelke het internationaal recht van Europa dient toegepast zooals het werd vastgelegd in de bepalingen van het Congres te Weenen.

Le Temps van Parijs schreef van zijn kant : « Tal van heldere geesten en technici in België oordeelen dat België de grens der redelijke toegevingen heeft overschreden, en zij zijn de meening toegedaan dat het eenige middel om de hangende vraagstukken, onder meer dit van de Schelde, te regelen zou bestaan in het zoeken naar eene internationale oplossing met eene internationale Commissie, zooals voor andere stroomen en onder meer den Rijn, waarmee de Schelde werd gelijkgesteld, voor haar statuut, in de algemeene akte van het Congres te Weenen. Verder is men van oordeel dat het Belgische Kabinet, wiens nota aan het Nederlandsche Kabinet door haar gematigden toon slechts een gunstigen indruk kan maken, een laatste poging heeft ge-

waagd om de vraagstukken te regelen door rechtstreeksche onderhandelingen. »

De Commissie heeft geen inzage bekomen van den tekst der nota, doch de Minister van Buitenlandsche Zaken heeft de beteekenis dezer nota uiteengezet op eene vergadering der te dien einde bijeengeroepen Commissiën voor Buitenlandsche Zaken van Kamer en Senaat.

Zijne uiteenzetting, die aanleiding gaf tot een gedachtenwisseling, heeft de eenparige goedkeuring van beide Commissiën weggedragen.

De verslaggever over de Begroting voor 1929, heeft in den Senaat voor dezelfde Commissiën eene uiteenzetting van het Nederlandsch-Belgisch vraagstuk gegeven, waarvan de geest in dit verslag wordt weergegeven.

Hij heeft aangestuurd op eene kracht-dadige actie in den schoot van het Departement van Buitenlandsche Zaken en daarbuiten om het Nederlandsch-Belgisch vraagstuk beter te doen kennen en om overal onze belangen en onze rechten in een helder daglicht te stellen.

Dit voorstel genoot de instemming van de Commissiën.

De verslaggever heeft voorgeslagen te dien einde bij het Ministerie van Buitenlandsche Zaken zelf een bestendig Comité op te richten, onder de leiding van het Departement, en bestaande uit diplomaten, rechtskundigen, technici, specialisten in stroom- en economische aangelegenheden. Dit Comité zou het ruime vraagstuk uit alle hoeken bekijken, volledige nota's opmaken over iedere zijde van het vraagstuk, vulgarisatiekaarten doen opmaken, en middelen aan de hand doen voor methodische en zakelijke propaganda.

Het spreekt vanzelf dat, moest de in dit opzicht door de Commissie gewenschte uitslag kunnen worden bereikt door andere middelen, die de bevoegde Minister gepaster of geschikter oordeelt, de Commissie zich enkel daarbij zou kunnen neerleggen.

Zij kan immers enkel hulde brengen aan de bevoegdheid, aan de kieschheid en aan de gestadige bedrijvigheid die het algemeen bestuur der politiek en in het bijzonder de hogere ambtenaren gevolmachtigde Ministers, aan wie de studie dezer essentiële vraagstukken sedert lang werd toevertrouwd, hebben ten dienste gesteld var het zoo degelijk begrepen belang var het land.

* *

Men zal opmerken dat de Commissie evenmin als de verslaggever gemeend heeft het politiek onderzoek van het Nederlandsch-Belgisch vraagstuk naar aanleiding van de Begrooting opnieuw aan te vatten.

Er heeft evenwel desaangaande eene korte gedachtenwisseling plaats gehad in den schoot der twee vereenigde Commissiën. Een lid heeft onder meer eene vraag opgeworpen die aan onze veiligheid raakt. Het heeft daaraan herinnerd dat het in 1925 verworpen ontwerp van verdrag een protocol behelsde naar luid van hetwelk Nederland zich beschouwde als zijnde in staat van oorlog met elke Mogendheid die zijn grondgebied zou betreden om België aan te vallen. Bedoeld lid heeft de aandacht gevestigd op het belang dat dit veiligheidsvraagstuk voor ons biedt, zoo- wel wat betreft de Schelde als wat

betreft de opening van Hollandsch Limburg.

Ongetwijfeld zullen wij eens deze zijde van het debat kunnen hervatten.

Maar alles op tijd en stond.

Wij zouden ons gelukkig achten indien Nederland inmiddels trachtte mede te werken aan de oplossing van het economischen stroomvraagstuk en indien ons aldus de gelegenheid werd geboden toenadering te bewerken met onze burenen van over den Moerdijk in een atmosfeer van vertrouwen en vriendschap.

* *

De artikelen van de begrooting hebben in den schoot der Commissie tot geen bespreking aanleiding gegeven.

Deze heeft de begrooting in haar geheel aangenomen met 9 stemmen en 6 onthoudingen.

* *

Het wetsontwerp betreffende de goedkeuring van het Kellogg-pact werd eensgezind aangenomen.

De Voorzitter,
CH. MAGNETTE.

De Verslaggever,
PAUL SEGERS.

INHOUDSTAFEL

	BLADZIJEN
Voorwoord	1
I. — De werkzaamheden van den Volkenbond	1
II. — De ontruiming van Rijnland.	7
III. — Het Herstelvraagstuk.	10
IV. — Het Kellogg-pact	21
V. — De Handelspolitiek van België en de invloed van de economische actie van den Volkenbond	27
VI. — Onze betrekkingen met het Groot-Hertogdom Luxemburg .	33
VII — De betrekkingen van België met Rusland	37
VIII. — Onze onderhandelingen met Nederland	42
Twee kaarten buiten tekst.	
