

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 1 APRIL 1930.

Verslag uit naam der Commissie van Buitenlandsche Zaken, belast met het onderzoek van de Begrooting van het Ministerie van Buitenlandsche Zaken voor het dienstjaar 1930.

(Zie de n^{rs} 4-V, 85 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 5 en 6 Februari 1930.)

Aanwezig : de Heeren MAGNETTE, voorzitter ; CARNOY, DE BROUCKERE, Baron DE DORLODOT, Baron DE KERCHOVE D'EXAERDE, Baron DESCAMPS, DIGNEFEE, Hertog d'URSEL, FRANÇOIS, JOACHIM, LAFONTAINE, LEYNIER, VOLCKAERT en SEGERS, verslaggever.

INLEIDING.

De Senaatscommissie voor Buitenlandsche Zaken heeft dit jaar vooral hare aandacht gewijd aan :

- 1^o De akkoorden van Den Haag, het Herstelvraagstuk en de veiligheidspolitiek van België ;
- 2^o De bedrijvigheid van den Volkenbond ;
- 3^o Het tolbestand ;
- 4^o De Vereenigde Staten van Europa ;
- 5^o Den buitenlandschen handel ;
- 6^o Den toestand der heimatloozen ;
- 7^o Het Nederlandsch-Belgische vraagstuk.

I

DE AKKOORDEN VAN DEN HAAG, HET HERSTELVRAAGSTUK EN DE VEILIGHEIDSPOLITIEK VAN BELGIE.

De eerste vergadering van de Commissie werd in beslag genomen door een uiteenzetting door den Eersten Minister en door den Minister van Buitenlandsche Zaken over de akkoorden van Den Haag.

Kort daarop heeft de Regeering bij den Senaat een wetsontwerp tot bekrachtiging dezer akkoorden aanhangig agemaakt.

Het verslag over de overeenkomsten van Den Haag werd sedertdien bij den Senaat ter tafel gelegd. Het geeft een beeld van de besprekingen die in de Commissie werden gevoerd.

Het is dus nutteloos daarop terug te komen.

II

DE BEDRIJVGHEID VAN DEN VOLKENBOND

De nota, onlangs door den Minister van Buitenlandsche Zaken aan de leden van het Parlement gezonden, zet omstandig de bedrijvigheid van den Volkenbond gedurende zijn tiende zitting uiteen.

Wij verwijzen naar dit document.

Het moge volstaan den gunstigen indruk te onderstrepen die het doelmatig optreden van onze gedelegeerden heeft nagelaten.

Wij moeten daarbij voegen dat de tiende conferentie, bijeengeroepen na de belangrijke vergaderingen in Den Haag dit jaar vooralsnog van geen bijzonder belang scheen te moeten zijn, wanneer eensklaps haar belang werd verhoogd door het feit dat de Minister van Buitenlandsche Zaken, de heer Hymans, en na hem, de heer Graham, de gedachte vooropzetten van een

tolbestand (waarover wij het verder zullen hebben), door het feit dat, op initiatief van den heer Mac Donald, men besloot overeenstemming te brengen tusschen de artikelen 12 en 15 van het pact van den Volkenbond en de artikelen van het pact van Parijs, en ten slotte door het feit dat de aandacht van de Conferentie vooral werd in beslag genomen door het vraagstuk van de verplichte arbitrage en dat, in den loop van de zitting, vijftien Staten, waaronder Groot-Brittannië, Italië en Japan zich aansloten bij de vrije clause van verplichte rechtspraak, gehecht aan het protocol van het statuut van het internationaal gerechtshof. Deze drie handteekeningen kwamen zich voegen bij die van zestien landen die zich reeds hadden aangesloten.

Nu de Volkenbond reeds tien jaar werkt, mag wel terloops worden gewezen op al hetgeen onder zijn heilzame begunstiging werd gedaan en moet de nieuwe koers van de vredespolitiek andermaal worden onderstreept.

Na tien jaar beantwoordt de Volkenbond niet meer aan de gedachte, die zijne stichters zich daarvan hadden gevormd.

In den geest van Wilson moest hij een soort Opper-Staat zijn, gesticht met het oog op vrede en rechtvaardigheid door de vereenigde mogendheden die de overwinning kwamen te behalen. Practisch was hij dus de voortzetting, zooniet de bestendiging van het verbond der overwinnaars, met het doel op bestendige wijze de zaak van de rechtvaardigheid en van het recht, die hunne zaak was geweest, te waarborgen.

In dit opzicht was hij vooral een idee, een zedelijke kracht, eene « evangelische » proefneming, waarin President Wilson meer vertrouwen had dan zijn land en waarbij verschillende Europeesche Staten zich niet zonder scepticisme aansloten, met het doel vooral Amerika te doen bijdragen tot hunne nationale heropleving.

Thans staan wij verre van deze ideologische opvatting.

Onder den drang der gebeurtenissen — waarvan de voornaamste, zij wezen te laken of te loven, zijn : Duitschlands weigering zijne schuld te betalen, de Ruhrbezetting, het instorten van de Deutsche Mark, de onmacht van de nationalisten het Verdrag van Versailles te doen uitvoeren op het stuk van herstellingen, de actie, aan het bewind of daarbuiten, van oppositiekrachten, de continuïteit van de politiek van Stresemann, het Dawes-plan, het opnemen van Duitschland in den Volkenbond, Locarno, het Verdrag van Parijs, het Young-plan — is de zedelijke proefneming van den Volkenbond eveneens eene politieke proefneming geworden.

Geleidelijk heeft men moeten toegeven dat te Geneve het best de minnelijke schikkingen kunnen worden getroffen die de internationale geschillen kunnen doen ophouden — in zoverre dat, volgens de woorden van den heer Frank H. Simonds, de Volkenbond een bestendige werkelijkheid in het Europeesche leven is geworden.

Zijn gezag is gewis nog vooral van louter zedelijken aard, want hij beschikt over geen enkel gewapende macht om zijne besluiten ten uitvoer te leggen, doch de verdragen die hij heeft doen aannemen door de Europeesche volkeren stellen de arbitrage in de plaats van den oorlog en bedreigen, in geval van niet uitgelokten aanval, den aanvaller met de wapens der natiën die in hunne vredelievendheid solidair zijn.

De macht en de toekomst van den Volkenbond ligt dus geheel in de doelmatigheid van het Pact en van de Verdragen waartoe hij aanleiding gaf, en in de behoefte door de natiën steeds gevoeld in een atmosfeer van vrede te leven.

Niemand kan met zekerheid voorspellen wat zijne toekomst zal zijn, maar het staat buiten kijf dat de volkeren de gewoonte hebben aan-

genomen in hunne internationale betrekkingen rekening te houden met zijn bestaan, dat de Volkenbond aldus een werkelijken zedelijken invloed in zich sluit om den oorlog te beletten en dat de buitenlandsche politiek van iedere natie, dank zij den Volkenbond, in 't volle daglicht treedt en voortaan is onderworpen aan de internationale controle.

Het staat ook vast dat hij onder de volkeren een vredesbewustheid heeft in 't leven geroepen en hun heeft geleerd den vrede te grondvesten op den eerbied voor het recht.

Aldus heeft hij in Europa het aloude begrip van de macht, gesteund op het prestige van de Staten, vervangen door een nieuw begrip gesteund op de plichten die deze eerbied voor het recht aan de naties oplegt.

Zijn werking is gebleken uit het tot stand komen van internationale verdragen en wel van het Pact van den Bond zelf, het Verdrag van Locarno, het Kellogg-pact, de algemeene akte van arbitrage, die aan het Internationaal Gerechtshof zijn volle beteekenis en zijn volle reden van bestaan geeft.

Heel deze politiek strekt er toe geleidelijk de drievoudige formule te verwezenlijken die vanaf 1924 aan den Volkenbond werd voorgelegd : arbitrage, veiligheid, ontwapening.

Gewis, het werk kon niet onmiddellijk worden verwezenlijkt. Verleden jaar hebben wij in het verslag der Senaatscommissie gewezen op de ernstige hinderpalen waarmede de weg naar de ontwapening is bezaaid.

De voorbereidende Commissie van de Conferentie voor ontwapening heeft voor opdracht gekregen al de nuttige wenken harer leden in aanmerking te nemen; zij heeft besloten geleidelijk te werk te gaan, daar zij inziet dat de overeenkomst betreffende de beperking der bewapeningen het bijeenroepen van achtereenvolgende conferenties voor ontwapening zou vergen.

De vlootconferentie zet hare werkzaamheden voort. Het ware voorbarig

van stonden aan een oordeel te vellen maar het schijnt niet dat zij op een mislukking moet uitloopen.

Het is trouwens niet alleen op politiek gebied dat de Volkenbond deze tastbare uitslagen heeft opgeleverd.

Op andere gebieden ook heeft hij nuttig werk verricht.

Op financieel gebied, het financieel herstel van de Staten.

Op intellectueel gebied, intellectueele samenwerking en heropbeuring.

Op sociaal gebied, sociale werken van hygiene, de oprichting van de internationale vereeniging voor hulpverleening.

Op zedelijk gebied, de overeenkomst betreffende de slavernij, de kinderscherming, de strijd tegen den handel in vrouwen en kinderen, de strijd tegen de verdoovingsmiddelen, het werk der vluchtelingen.

Op economisch gebied, de aanzienlijke actie van het internationaal arbeidsbureau, de zoo nuttige werkzaamheden van de economische conferentie alsmede die van de commissie voor het verkeer en het transitoverkeer, en thans het initiatief dat werd genomen met het oog op het tolbestand.

Dit merkwaardig geheel is eene indrukwekkende balans van de bedrijvigheid van den Volkenbond. Het beteekent reeds een ontzaglijk werk.

De Volkenbond is een groote weldaad geweest voor Europa en voor de wereld, daar hij de politieke atmosfeer heeft doordrongen met een geest van weldadigheid, van verzoening, van rechtvaardigheid en van recht, met in de plaats van vijandelijke neigingen een geest van toenadering en van vrede te stellen en met de internationale betrekkingen betere wegen te doen opgaan.

Met des te meer voldoening brengen wij dit in herinnering daar er geen antagonisme bestaat tusschen een politiek van bevordering der vredesinstellingen en de plichten van een zoo

blootgesteld land als het onze voor zijn veiligheid en zijn weerbaarheid te zorgen.

III

HET TOLBESTAND

Zooals wij hebben gezegd, heeft de Volkenbond in den loop zijner tiende zitting zijne aandacht gevestigd op het ontwerp van tolbestand.

De Minister van Buitenlandsche Zaken, de heer Hymans, dient gelukgewenscht omdat hij, samen met den Britschen afgevaardigde, bij den Volkenbond de eerste is geweest om de gedachte op te werpen van het tolbestand dat zou loopen over een tijdperk van twee tot drie jaar.

Voor een vrijhandelsland zooals het onze, dat zulks is uit noodwendigheid en uit traditie, verdient iedere maatregel die de tolbareelen in het buitenland kan verlagen of verhooging derzelve kan beletten, gunstig te worden onthaald.

Het begrip van een tolbestand strekt trouwens naar vredesdoeleinden. Het heeft ten doel den economischen oorlog, de wederzijdsche verhooging van tarieven stop te zetten, zooals andere initiatieven die te Geneve werden genomen ten doel hebben gehad de overdreven bewapeningen en kortom den oorlog te beletten. De economische vrede leidt vaak tot zedelijke ontwapening van de volkeren zonder dewelke de vrede in de wereld schier onmogelijk is.

Op eerste gezicht lijkt de gedachte van een tolbestand eenvoudig. Het bestaat daarin aan de Europeesche mogendheden, of althans aan de bijzonderste onder hen, te vragen dat zij zich zouden verplichten hunne tolrechten niet te verhoogen gedurende een te bepalen tijdperk, dat hier ter zake twee tot drie jaar zou bedragen.

Maar in werkelijkheid kan men niet ontkennen dat het tolbestand moeilijk zal kunnen worden ingericht.

Na onderzoek van het voorstel uitgaande van de Belgische en van de Britsche delegatie, heeft het economisch comité van den Volkenbond, ter zitting van November, het vraagstuk aanhangig gemaakt bij de tiende zitting van den Volkenbond. Op 23 April jl. besliste de Bond een uitnoodiging te sturen aan de Staten die lid zijn van den Volkenbond en zelfs aan de Staten die er geen deel van uitmaken, opdat zij zouden aanwezig zijn op een diplomatische conferentie die pas te Geneve is vergaderd.

De verschillende landen hebben vooraf de nijverheids- en handelskringen geraadpleegd. En zooals te verwachten, wanneer het den economischen strijd tusschen voortbrengers geldt, schijnen tal dezer adviezen geenszins de gedachte van een tolbestand gunstig genegen.

Ernstige moeilijkheden zijn gerezen op den weg der indieners van het voorstel. Een der bijzonderste moeilijkheden is wel de keuze van den als aanvangspunt van het tolbestand te bepalen datum.

Ongelukkig hebben wij reeds zekere landen zien trachten onverwijld enkele douanerechten te verhoogen, ten einde gedurende drie jaar het voordeel dezer verhoogingen te genieten. Aldus hebben zij ongelijkheid en onrechtvaardigheid in het leven geroepen. Zal men hunne nieuwe tarieven aannemen met feitelijk eene premie te verleenen aan hunne behendige handelwijze? Zal men van den anderen kant als aanvangspunt eenen datum uitkiezen op goed valle het uit? Hoe zal men, zooals sommigen hebben voorgesteld, den datum bepalen voor de eenmaking van de internationale toltabellen, waaraan thans een comiteit van deskundigen werkt, ten einde de rechten en de statistieken van de onderscheiden landen te herleiden tot vergelijkbare gegevens?

Een tweede moeilijkheid berust in het feit dat de Vereenigde Staten van

Amerika niet geneigd schijnen aan het tolbestand mede te doen.

Het afzijdig blijven van een der bijzonderste economische mogelijkheden van de wereld is zeer ernstig.

Sedert de economische inzinking van de Vereenigde Staten, die reeds dagteekent van vóór meer dan acht maanden, en die dus den beurskrach heel wat voorafgaat, is het index van de bedrijvigheid in de zaken — verschenen in den *Annalist* — geleidelijk gedaald zoodat het op eenmaal na, en wel in December 1927, nooit zoo laag is geweest. In November is het in é n maand ongeveer met acht punten gedaald. Ook hebben de Amerikanen onmiddellijk besloten niet alleen een ruim programma van werken binnen het land uit te voeren, maar ook de voortbrengst te verhoogen met hunne producten op de buitenlandsche markten te werpen. Daar echter de uitvoer van vervaardigde producten uit de Vereenigde Staten slechts tien ten honderd van de globale voortbrengst vertegenwoordigt, vraagt men zich af of deze economische overweldiging de prijzen niet zal in de war sturen en of de meest bedreigde landen, om zich te verdedigen, er wel zullen kunnen van afzien beschermingsmaatregelen te treffen, en of zij er zullen in gelukken, spijs de verrassingen en de risicos van de economische dynamiek, het passieve tolbestand na te leven?

Van den anderen kant is er spraak van geweest uitzonderingen aan te nemen voor de gevallen van openbaar welzijn en voor eventueele aanpassingen. Alsdan zou het tolbestand niet meer volstrekt zijn.

Een derde moeilijkheid ligt in het besluit dat de landbouw geheel of gedeeltelijk van het tolbestand zou worden uitgesloten.

Op eerste gezicht lijkt het bezwaarlijk in een land den landbouw af te scheiden van de nijverheid. Zij vullen zich onderling aan en werken onderling op elkaar in. Beide moeten op tolgebied gelijklopende wegen op-

gaan. De landbouw is echter protectionistisch. Ten einde dus het verzet van de landbouwklasse, die in de meeste landen een indrukwekkende massa vertegenwoordigt en die er niet voor te vinden is zich gedurende twee of drie jaar iederen beschermingsmaatregel te ontzeggen, heeft men getracht een zeker aantal landbouwproducten buiten het bestand te laten. Afgezien van het feit dat de landbouw en de nijverheid aldus gevaar loopen tegenovergestelde wegen op te gaan, zal het zeer lastig vallen te bepalen waar een landbouwonderneming begint en ophoudt een nijverheidsbedrijf te zijn. Men heeft schoon zeggen dat het landbouwprotectionisme vooral op dit oogenblik een middel is van verdediging tegen de Vereenigde Staten en dat het van zeer weinig belang is voor Europa, het is niettemin zeker dat, met gevaar te loopen op landbouwgebied eene tolpolitiek te volgen die verschillend is van die welke zal worden toegepast op de nijverheid, de landen worden blootgesteld aan tegenstrijdigheden en aan verrassingen.

Andere moeilijkheden nog worden voorzien. Zal een Staat, om tot het tolbestand toe te treden, al dan niet de toestemming van al de overige Staten moeten bekomen? Zullen de eischen van het tolbestand moeten worden uitgebreid tot de koloniën, alswanneer het economisch regiem van de kolonie doorgaans zoo verschilt van dit van het moederland? Zal de bekrachtiging door een Staat dezen Staat binden, indien een zijner naburen, die er spoedig bij is om zich voordeelen te verzekeren, zelf de internationale overeenkomst niet bekrachtigt? Zal de arbitrage, die wordt verplichtend gemaakt in geval van geschil tusschen de bij het tolbestand betrokken landen, kunnen worden onderworpen aan rechters afgevaardigd of gekozen door een mededingend land? En waarin zal dan het tolbestand bestaan, indien het geen onrechtstreeksche middelen van mededinging

zooals dumping en premies bij den uitvoer verbiedt? En verder nog, zal de onbeweeglijkheid waartoe het bestand gedurende twee of drie jaar zal aanleiding geven, de groote nijverheids- en handelsmagnaten niet belletten gelukkige maatregelen te treffen zooals zekere nijverheidsovereenkomsten, zekere contingenteeringen, zekere verdeelingen van voortbrengst of vervoer?

Zooals men niet, zijn er heel wat bezwaren gerezen en het schijnt wel dat het welgelukken van de onderneming — daarin bestaat ook de moeilijkheid — hoofdzakelijk zal afhangen van de vraag te weten of men er zal toe komen formules te vinden die eenvoudig genoeg zijn om door allen te worden begrepen en of een voldoende aantal Staten, te Geneve bijeengeroepen, zich zullen uitspreken voor een ontwerp dat, jammer genoeg, niet voor al de belanghebbenden dezelfde som van risicos of voordeelen biedt.

Kan het begrip niet worden verwezenlijkt, dan valt er te vreezen dat men zal staan tegenover een nieuwe golf van protectionisme.

Wordt het voorstel daarentegen verwezenlijkt, dan zal men onbetwistbare voordeelen boeken :

Gedurende een voldoende tijdperk zal het tolbestand paal en perk stellen aan de verhoogingen van rechten, die uiterst nadeelig zijn voor het vastleggen van de prijzen en voor de economie van de volkeren.

In zekere maat zal het de volkeren gewend maken aan de huidige rechten en aan de meer bestendige voorwaarden van het ruilverkeer, en aldus zal het den weg banen voor eene stabilisatie in de toekomst.

Het zal toelaten zonder stooten en zonder bestendige wijzigingen beter de voorwaarden te bestudeeren van den economischen vrede welke het Economisch Comité van den Volkenbond onder de volkeren tracht te doen ontstaan.

Het zal de voorbereiding van gezamenlijke of meerzijdige akkoorden vergemakkelijken. En wie weet of het wellicht geen gezamenlijke tariefverminderingen zal aanbrengen door het opsporen van de voortbrengselen waarop zij eerst zouden kunnen toegepast worden.

Het zal ten slotte de oplossing vergemakkelijken van een nog oneindig ruimer en ingewikkelder vraagstuk en wel dit van de verwezenlijking van de Vereenigde Staten van Europa.

De Commissie van den Senaat heeft den Minister van Buitenlandsche Zaken, den heer Hymans, verzocht zijn meening te willen mededeelen over de vergaderingen van Geneve die hij onlangs heeft bijgewoond.

De Minister heeft zijn optimisme niet verdoken.

De conferentie van Geneve had gelijktijdig voor doel een ontwerp tot economisch bestand te bestudeeren om te vermijden dat de Staten hun tarieven, ten minste gedurende twee jaar, zouden verhoogen en de middelen op te sporen tot het sluiten van gezamenlijke verdragen tusschen de Mogendheden.

De stelselmatige aansluiting bij het ontwerp van bestand van de heeren Collyns voor Nederland, Graham voor Groot-Brittannië, Schmidt voor Duitschland, Schullens voor Zwitserland, waarbij de afgevaardigden van de Scandinafische Staten zich hadden gevoegd, heeft te Geneve den gunstigsten indruk gemaakt.

Hoewel Italië zijn voorkeur heeft beteeuend voor het stelsel der tweezijdige akkoorden en de consolidatie van de bestaande verdragen, en hoewel men de besluiten nog niet kent, welke het Britsche Rijk zou kunnen nemen aangaande zijn tolstelsel, scheen het dat in Frankrijk, waar de met Duitschland gesloten akkoorden de Regeering er toe hebben gebracht ongeveer 72 t. h. der tarieven practisch te consolideeren, de openbare meening althans gunstig stond tegenover het

opmaken van een gemeenschappelijk programma bedoeld om de dumping en het onrechtstreeksch protectionisme te beletten.

Men weet dat de conferentie van Geneve er toe geraakt is twee commissies te benoemen.

De eerste, wier voorzitterschap toevertrouwd werd aan den heer Collyns, en wier algemeene secretarissen de heeren Helfferding en Van Langenhove zijn, is belast met de voortzetting van de studie der bestandsonwerpen.

De tweede commissie, voorgezeten door den heer Madgearu, heeft voor opdracht de mogelijkheid te onderzoeken de tweezijdige handelsverdragen te vervangen door collectieve overeenkomsten.

Deze tweede kwestie is onafhankelijk van het lot dat het bestand zal ondergaan.

De heer Van Langenhove, secretaris generaal van het Ministerie van Buitenlandsche Zaken van België, heeft aan de Commissie herinnerd dat, volgens het besluit van de jongste vergadering van den Volkenbond, *alleen de Staten welke het tolbestand hebben gesloten, aan de volgende onderhandelingen zullen deelnemen*. Daaruit volgt, vermits de conferentie vooral de Europeesche Staten groepeerd, dat de onderhandelingen over den Europeeschen toestand zullen gaan.

De eerste Commissie heeft echter plots hare werkzaamheden moeten verdagen.

De Fransche afgevaardigde, de heer Serruys, heeft op 27 Februari, uit naam van zijn land, een weinig aanmoedigende verklaring afgelegd.

Hij heeft aangekondigd dat Frankrijk verplicht was zich tegen het beginsel zelf van een tolbestand uit te spreken. Tot staving van die houding heeft hij den weerslag ingeroepen van de jongste financieele stoornissen in de Vereenigde Staten op de Europeesche economie, de dubbele Fransche land- en wijnbouwcrisis en heeft hij verklaard dat het tolstelsel van Frank-

rijk niet gedurende twee jaar ongewijzigd kan blijven. Hij heeft verzekerd dat er op dit stuk van zaken niet het minste meeningsverschil bestaat tusschen de vertegenwoordigers van de economie in Frankrijk, tusschen de ministeries, tusschen de partijen. Hij heeft er bijgevoegd dat Frankrijk voor het overige getrouw blijft aan de besluiten van de Economische Conferentie van 1927 en dat de Fransche afvaardiging eerlang opbouwende voorstellen zal doen met het oog op de economische inrichting van Europa.

De verklaringen van den heer Serruys hebben in de kringen van de Conferentie een levendige ontroering verwekt.

Ondanks de minder pessimistische mededeeling, daags na die verklaring door de Fransche afvaardiging bekend gemaakt, waren het bureel van de Conferentie en de te Geneve aanwezige leden van het economische comiteit, na beraadslaging, verplicht het besluit te nemen de aangevatte bespreking van het ontwerp der overeenkomst van het tolbestand gedurende enkele dagen te schorsen, te weten feitelijk tot de samenstelling van het nieuwe Fransche Kabinet.

De heer van Langenhove, verslaggever van de eerste commissie, werd gelast dit respijt ten nutte te maken en de indieners der onderscheiden voorhanden zijnde voorstellen, d. w. z. de vertegenwoordigers van Frankrijk en van Italië, te raadplegen, alsook de afgevaardigden van de landen die een houding in het debat hadden genomen en wel de afgevaardigden van Groot-Brittannië, van Duitschland en van de voornaamste landen met landbouwuivoer. Het komt er op aan de formule van het volledig bestand, dat is de stabilisatie van al de tarieven, en deze van de aanvaarding der stabilisatie alleen van de in de verdragen der betrokken landen thans geconsolideerde rechten overeen te brengen met de vrijheid voor deze landen de niet gestabiliseerde rechten

vrij te mogen wijzigen. In geval van wijziging dezer rechten, overweegt men voor de landen welke zouden meenen dat zij aldus geschaad worden, de vrijheid van het bestand af te zien.

De aankomst te Geneve van de leden van de Fransche Regeering zal ongetwijfeld toelaten den toestand op te helderen.

In de tweede commissie bovendien heeft de Belgische afvaardiging door den heer Van Langenhove voorgezet, een programma voorgesteld om tot een overeengekomen economische werking te geraken.

Inderdaad, indien de eerste commissie van de conferentie een voorontwerp van overeenkomst, door het Economisch Comité opgemaakt, voor basis van bespreking had, dan had de tweede commissie er geen enkel.

Volgens de mededeelingen door de Conferentie gegeven, bevat het Belgisch programma een eerste verdrag van collectieven handel, waartoe de regeeringen eerlang zouden geroepen worden hun voorstellen te doen, en het bevat ten tweede een bijzonder akkoord om de uitvoermogelijkheden aan te passen van de landbouwproducten eenerzijds en de nijverheidsproducten anderzijds. Het bevat ten slotte onderhandelingen over de hinderpalen welke de omzet der goederen thans ontmoet uit hoofde van het onrechtstreeksch protectionisme, en ook over het internationaal verkeer der personen en der kapitalen.

Na moeizame besprekingen, kan de overeenkomst worden verwezenlijkt tusschen de onderscheiden landen, die op de Conferentie waren vertegenwoordigd.

In de eerste Commissie werd een ontwerp van overeenkomst opgemaakt op de volgende grondslagen :

1^o Verbintenis vanwege de Regeeringen tijdens den duur der overeenkomst (één jaar van af 1 April 1930, met stilzwijgende hernieuwing van zes maand tot zes maand) de tusschen haar van kracht zijnde overeenkomsten

op te zeggen, met als gevolg de handhaving van de tolrechten in deze overeenkomsten voorzien. Deze verplichting zal slaan op al de tweezijdige verdragen gesloten door de onderteekenende landen, ter uitzondering van de drie verdragen Oostenrijk-Hongarije, Oostenrijk-Tsjecho-Slowakije, Hongarije-Tsjecho-Slowakije, ten gunste derwelke de Commissie het recht van opzegging door de betrokken Staten heeft aangenomen.

2^o Recht voor om het even welk land, dat de nieuwe overeenkomst heeft onderteekend, in geval van verhooging der rechten, die niet werden geconsolideerd in de tweezijdige verdragen gesloten door een anderen onderteekenenden staat, te vragen dat er onderhandelingen zouden worden aangeknoopt om uit te zien naar de minnelijke middelen om het aldus verbroken evenwicht te herstellen; mocht het land dat werd geschaad geen voldoening bekomen binnen een termijn van twee maand, dan zou het niet alleen de betrokken tweezijdige overeenkomst kunnen opzeggen maar ook onderhavige internationale overeenkomst om ze te doen ophouden, wat bedoeld land betreft, één maand na de beteekening aan het secretariaat van den Volkenbond;

3^o Verbintenis vanwege de landen — zooals Groot-Brittannië en Nederland — die geen tarievenovereenkomsten hebben gesloten, tijdens den duur der overeenkomst het status quo op tolgebied te handhaven.

Sommige landen hebben aanvragen om afwijkingen van deze verbintenissen ingediend, terwijl de meerderheid der afvaardigingen alle afwijkingen verwierp, als zijnde niet meer nuttig. Er werd inderdaad aangenomen dat zoo een Staat de rechten verhoogde op een product dat het voorwerp was van een afwijking, ieders benadeelde Staat 't recht zou hebben de overeenkomst op te zeggen. De toestand zou aldus dezelfde zijn als

diegene die is voorzien onder bovenstaand

In de tweede Commissie heeft men een programma kunnen opmaken van economische bedrijvigheid, na te streven na de onderteekening van het tolbestand.

Volgens een Belgisch voorstel, sloegen de werkzaamheden van deze Commissie op de volgende punten :

1^o Gemeenschappelijke verlaging van de toltarieven;

2^o Vermindering der overige hinderpalen die de internationale handel ontmoet, uitvoerpremiiën, dumping, eenmaking van de tollijsten, tolregeling en namelijk vraagstukken van hygiëne en plantenziekteleer;

3^o Middelen tot verwezenlijking van een politiek van economische verstandhouding : overeengekomen werking der Regeeringen, gewestelijke akkoorden, gemeenschappelijke verklaring van het beding der meestbegunstigde natie, gemeenschappelijke inrichting van de voortbrengst en van den verkoop, inrichting van het landbouwkrediet, doelmatige aanpassing van de uitvoermogelijkheden, eenerzijds aan de landbrouwproducten geboden en anderzijds aan de nijverheidsproducten, vervoerkwestiën.

De leiders der Oostenrijksche, Belgische, Luxemburgsche en Nederlandsche afvaardigingen hebben daartoe een voor-ontwerp overgelegd dat gediend heeft tot grondslag van de besprekingen der Commissie.

Deze heeft feitelijk haar werking voltooid en een ontwerp opgemaakt voor internationale regeling dat onderteekend werd terzelfdertijd als de Overeenkomst door de eerste Commissie ontworpen.

Hoe staat het na deze eerste uitlagen met de toekomst van het Bestand?

De wagen is aan 't rollen. Het is met die woorden dat de heer Hymans zijn meening voor de commissie van den Senaat heeft besloten. Voor het gezag van den Volkenbond en het welbegrepen belang der economische be-

trekkingen in Europa moet men hopen dat men hem niet zal kunnen tegenhouden.

Na de onderteekening van de Overeenkomst gaf de Belgische gedelegeerde, de heer Van Langenhove, de volgende gezaghebbende meening te kennen :

« Ofschoon deze bepalingen niet zo strak zijn als die van het aanvankelijk ontwerp van tolbestand, blijven zij niettemin doelmatig en kunnen zij de verst strekkende gevolgen hebben.

» Ten eerste worden zij aangepast aan de verschillende strekkingen van de voornaamste stelsels van handelspolitiek der Europeesche Staten : politiek der conventionneele tarieven of politiek der zelfstandige tarieven. Doch bovendien scheppen en voeren zij een regiem van Europeesche economische samenwerking in, waarvan men de draagkracht niet mag onderschatten. Geheel zijn zij doordrongen van de gedachte, die overigens reeds op de conferentie in 1927 werd gehuldigd, dat de tarieven, ofschoon zij tot de soevereine rechtspraak van elk land behooren, niet alleen zuiver nationale belangen betreffen, doch ook hun invloed laten voelen op den handel der overige landen.

» Elk ontwerp tot verhooging van tolrechten die door de bestaande verdragen nog niet werden geconsolideerd, zal voortaan in elk land worden onderzocht, niet alleen in verband met de nationale belangen, doch rekening gehouden met de belangen van andere Europeesche Staten en met de sanctie die hunne vrijwaring mogelijk maakt.

» De Regeeringen zullen allicht aarzelen protectionnistische maatregelen te treffen of zullen zich sterker gevoelen om zich daartegen te verzetten, omdat zij weten dat zij voortaan daarvan kennis moeten geven aan de overige Europeesche Staten, dat zij gehouden zijn tot onderhandelingen met deze laatsten, dat zij de verantwoordelijkheid kunnen oploopen van een opzegging der overeenkomst.

» Het is dus geen strak stelsel dat werd opgebouwd, doch een soort pact van wederzijdschen goeden wil, die de verdragsluitende partijen te goeder trouw willen toepassen. Dit pact voert een regiem van onderhandelingen en aanpassingen van wederzijdsche belangen in. Het wil een geest van solidariteit en samenwerking scheppen. Een dergelijke geest heeft de heele Conferentie bezielde; hem dankt zij het overkomen van moeilijkheden die onoverkomelijk schenen en die het gevolg waren van een groote verscheidenheid van economische toestanden en stelsels.

» De tarievenovereenkomst is enkel een eerste stap. Met haar te sluiten hebben de Staten een programma vastgelegd alsmede een procedure van onderhandelingen, die het ondernomen werk tot een goed einde moeten brengen.

» De Conferentie die zoo juist is afgelopen heeft aldus de grondvesten gelegd voor een Europeesche economische verstandhouding.

» Vooral aan België brengen de gesloten akkoorden internationale waarborgen door zijn handel gevegd, en die het op eigen hand niet had kunnen bekomen.

» Zij beantwoorden voornamelijk aan de behoeften van een kleinen Staat, waarvan de economie naar buiten is gericht, die afhankelijk is van het ruilverkeer in het buitenland en over vrij zwakke invloedsmiddelen beschikt.

» De oriëntering van onze bedrijvigheid schrijft ons een politiek van internationale solidariteit voor, op het gebied der handelsbetrekkingen ».

IV

DE VEREENIGDE STATEN VAN EUROPA

Is het een hersenschim of is het maar een ver ideaal?

Niet noodzakelijk.

Het is wellicht een edele illusie, moeizaam, zeer moeizaam te verwezenlijken, doch waarvan de poging, zelfs indien haar ontwerpers mislukken, alleen gelukkige uitwerkselen kan nalaten.

De heer Marsal, oud-voorzitter van den ministerraad van Frankrijk, zegt in een artikel « Les Etats-Unis d'Europe », verschenen in de *Revue Economique internationale* van Januari jl. : « De gedachte is niet nieuw; zij werd onlangs hervat; in elk land wordt zij door de keure gesteund; zij heeft dus kans ingang te vinden.

» Indien men zich te gelijktijd wil behoeden tegen vruchteloos pessimisme en onberedeneerde geestdrift, dan moet men ernstig, zonder scepticisme zooals zonder passie, het vraagstuk der Vereenigde Staten van Europa bestudeeren. »

De gedachte der Vereenigde Staten van Europa is, meer nog dan het tolbestand, een vredesgedachte.

Zij heeft inderdaad voor doel tusschen Frankrijk en Duitschland een doelmatige toenadering te doen ontstaan, want geheel de verwezenlijking van het ontwerp wentelt om de samenwerking van deze aanzienlijke Europeesche mogendheden (waarvan de eene trouwens de ertsen, de andere de coke-steenkool bezit).

De gedachte heeft stellig maar een economisch uitzicht. Doch zij kan, zoo zij in vervulling gaat, machtig bijdragen tot de verwezenlijking, zooniet van de politieke eenheid, — hetgeen slechts een droombeeld of een zinsbedrog zou kunnen zijn, — doch van een betere verstandhouding onder de volkeren.

Zij kan leiden tot een zekere unificatie van de vervoerpolitiek, een ruime harmonieëring van de maatschappelijke politieke opvattingen, een betere aanpassing, zooniet een werkelijke nivelleering van de fiscale politiek der naties.

Zij heeft eigenlijk voor doel in de wereld drie of vier groote economische eenheden te stichten :

- 1^o De Vereenigde Staten van Amerika;
- 2^o De Vereenigde Staten van Europa;
- 3^o De Vereenigde Engelsche Staten;
- 4^o De Sovjets.

Men moet echter zeer vurig wenschen dat Groot-Brittannië er niet zal op staan een afzonderlijke groep van de Vereenigde Staten van Europa uit te maken (1). Dat zal niet alleen van hen maar vooral van de Dominions afhangen. De Keizerlijke Conferentie moet eerlang het vraagstuk bestudeeren samen met de vertegenwoordigers van de Dominions. Niets zegt trouwens dat deze niet den huidige toestand zullen verkiezen boven een tolnie met het Moederland.

Wat de Sovjets betreft, voor het buitenland, waar zij trachten de kiem van de sociale omwenteling te zaaien, steunen zij op een oorlogsbegrip. Men kan dus niet veronderstellen dat zij in dit opzicht hun buitenlandsche politiek zoodanig zullen wijzigen dat dit, zelfs op gebied van de economische belangen, met een vredesdoel, een toenadering tot de overige landen van Europa zou beteekenen.

Men ziet Duitschland zich niet eerder keeren naar de Sovjets die veeleer zijn ondergang zouden veroorzaken, dan naar de westerlanden, die reeds zijn heropleving hebben mogelijk gemaakt. Men kan zich trouwens afvragen of het wenschelijk ware dat Rusland onverwijd aan het Europeesch Verbond zijn voortbrengstcontingent zou bijbrengen. De wereld heeft zich thans ingericht om dit land ter zijde te laten. Moest zijn graan thans de markt over-

rumpelen, dan zou wellicht onmiddellijk een zeer ernstige landbouwcrisis te duchten zijn.

In Groot-Brittannië werd de lijst opgemaakt van de middelen welke de Vereenigde Staten van Europa zouden kunnen samenbrengen tegenover de middelen die Vereenigde Staten van Amerika en het Britsche Rijk kunnen doen gelden.

Wij geven er hieronder de tabel van (2).

Deze tabel bewijst eerst en vooral twee dingen :

Ten eerste, dat de Europeesche groep over aanzienlijke middelen zou beschikken en dat zij voor sommige producten zich zelf zou kunnen bedruipen.

Ten tweede, dat zij er nochtans niet zou kunnen aan denken zich geheel van de andere groepen vrij te maken. Vele landen van Europa zullen nog uit de Vereenigde Staten van Amerika en hun bezittingen en uit de landen van het Britsche Rijk grondstoffen en eetwaren in te voeren hebben.

Daaruit volgt dat de samenstelling van de Vereenigde Staten van Europa, terwijl zij een machtig verdedigingsmiddel worden tegen het Amerikaansch protectionnisme en den inval van de overzeesche gemanufactureerde producten, nochtans geen wapen van rechtstreekschen aanval tegen de Vereenigde Staten zou uitmaken.

In sommige betrokken kringen heeft men zich afgevraagd op welke grondslagen het Economisch en Financieel Verbond der Europeesche landen zou kunnen gevestigd worden.

De gedachtenstroomingen in dit opzicht zijn nog vaag en trouwens uiteenlopend.

Men voorziet doorgaans de volgende stadions van deze groote belangengemeenschap :

De landen zouden onderling gemeenschappelijke contracten sluiten voor

(1) Men weet dat Frankrijk ieder jaar voor ongeveer 15 milliard frank naar Groot-Brittanie uitvoert, en België voor 5 milliard.

(2) Wij nemen deze tabel over uit het belangwekkend artikel van den heer Marsal.

	Europa en Europeesche koloniën min Rusland en Groot-Brittannië	Vereenigde Staten van Amerika en bezittingen	Britsch Rijk	Geheele wereld
Goud (prod. 1927), kg.	14,329	70,719	429,439	611,395
Zilver (prod 1927), kg.	427,443	1,879,395	1,155,317	7,813,338
Kolen (1927), ton	320,618,000	516,600,000	317,377,000	1,283,088,000
Petroleum (1928), vaten	71,300,000	902,000,000	16,700,000	1,323,000,000
Ijzererts (1927), ton	82,482,000	62,732,000	15,598,000	168,000,000
Gietijzer (1928), ton	35,159,000	38,612,000	9,522,000	68,450,000
Staal (1928), ton.	40,671,000	52,216,000	11,072,000	110,250,000
Graan (1927), quint.	349,090,000	237,000,000	263,248,000	1,137,912,000
Vee (runderen, 1927), stuks	98,595,000	56,833,000	176,456,000	niet gekend
Schapen (1927), stuks	113,040,000	44,940,000	228,622,000	niet gekend
Varkens (1927), stuks.	71,550,000	69,537,000	11,474,000	niet gekend
Koffie (1926), quint.	1,140,000	132,000	311,000	17,695,000
Bruto-rietsuiker, quint.	24,050,000	14,825,000	43,211,000	161,996,000
Bruto-beetsuiker, quint.	62,733,000	10,927,000	2,466,000	89,566,000
Wol (1927), ton.	242,000	148,000	648,000	1,469,000
Katoen (1927), quint.	185,000	28,089,000	11,256,000	50,896,000
Katoenspindels (1927), stuks	39,059,000	37,374,000	67,416,000	164,616,000
Bruto-rubber (1928), ton	242,000	niets	338,000	667,000
Tonnenmaat van de koopvaardij	22,652,000	14,634,000	20,999,000	66,955,000
Productie van de scheepswerven (1927), in ton	700,000	124,000	1,246,000	2,220,000

den aankoop van grondstoffen, men zou de tegeldemaking bevorderen van de grondstoffen der koloniën die behooren aan de landen van het Verbond.

Men zou de voortbrengst tusschen deze landen regelen. Men zou zich te zelfdertijd beijveren om eenheid te brengen op de markt voor sommige nijverheidsproducten, ten einde de voortbrengstprijzen te verminderen en den uitvoer te verhoogen. Men zou in dit opzicht een voorbeeld nemen aan Amerika.

Men zou het afzetgebied onderling verdeelen.

Men zou de prijzen bepalen en trachten er eenheid in te brengen. Men zou den verkoop afbakenen.

Met het te hervormen en aan te passen, zou men het Europeesch krediet uitbreiden en aldus meer gemak geven aan den handel.

Men zou de valuta stabiliseeren. Men rekent in dit opzicht op de tusschenkomst van de Nieuwe Bank voor Internationale Regelingen.

Het is een omvangrijk programma. Practisch komt het niet onmogelijk voor het uit te werken. Eigenlijk komt het neer op veralgemeening van nijverheids- en handelsovereenkom-

sten, die reeds op sommige gebieden werden tot stand gebracht en wier nut meer en meer begrepen wordt.

Het schijnt echter dat zijn uitvoering op een hoofdzakelijk bezwaar zal stuiten, en wel het verschil van de toltarieven, die steeds talrijker worden bij de Europeesche landen, en de mededinging onder de betrokken belangen. Elke vermindering van het toltarief in een land schaadt sommige particuliere belangen. Deze schade is vooral gewichtig wanneer een nijverheidstak kunstmatig werd tot stand gebracht onder de bescherming van hooge toltarieven.

Men kan het tolbestand, dat thans te Geneve ter studie ligt, beschouwen als het onontbeerlijke proloog van het groote bedrijf van economischen aard, dat de oprichting der Vereenigde Staten van Europa zou zijn.

Alleen het tolbestand zou toelaten de internationale overeenkomsten betreffende de verminderingen en de gelijkmakingen der tarieven te onderzoeken en vervolgens te sluiten met een voldoende uitstel, derwijze dat men vervolgens de politiek van aankoop van grondstoffen en de politiek van verkoop der vervaardigde pro-

ducten kan aanpassen aan de wederzijdsche tolregimes

Alles is ondergeschikt aan de voorafgaande regeling van het tolvraagstuk.

En dit vraagstuk schijnt zelf ondergeschikt te zijn aan het verwezenlijken van het tolbestand.

V

DE HANDEL MET HET BUITENLAND.

In het verslag van verleden jaar hebben wij al het goede uiteengezet dat de Commissie dacht over de bedrijvigheid van het Nationaal Comité voor den handel met het buitenland, ingesteld bij het departement van Buitenlandsche Zaken.

Een lid der Commissie heeft er aan gehecht de aandacht van den Senaat andermaal te vestigen op het werk van het Comité.

Het heeft aan zijn oorsprong herinnerd, zijne bedrijvigheid in 1929 in het licht gesteld, zijn programma voor 1930 (jaar van zijn vierde zitting) uiteengezet, het ontwerp van verdeling van het aanvullend krediet van 10 miljoen voor den buitenlandschen handel gewettigd, en gewezen op het aan dit ontwerp te geven gevolg.

Wij laten hiet zijne opmerkingen volgen :

I. — *De oorsprong van het Nationaal Comité voor den handel met het buitenland.*

Na de stabilisatie van den frank, vestigde de Minister van Buitenlandsche Zaken, in een verslag aan den Koning, de aandacht op het feit dat de saneering van ons muntregime diende aangevuld door een krachtadige inspanning voor economische expansie.

Hij drukte zich uit als volgt :

« Opdat de hervorming, die de Regeering heeft doorgevoerd, blijvende uitkomsten hebbe, zijn er inderdaad twee voorwaarden noodig : onze economie, beroofd van het kunstmatige en voor-

bijgaande voordeel dat zij vond in de inzinking onzer devies, past zich aan den nieuwen toestand aan en komt de tijdelijke moeilijkheden te boven, waarmede zij onvermijdelijk zal te kampen hebben; maar het komt er vooral op aan dat onze voortbrengst en onze buitenlandsche handel uitbreiding nemen. De oorlog heeft ons verarmd; onze reserves werden aangetast; zij dienen hersteld en ons bezit dient op stevige grondslagen heringericht.

» De punten, waarop onze pogingen moeten slaan, zijn bekend.

» De Nationale Commissie voor de nijverheidsvoortbrengst, na een grondig onderzoek, heeft ze nauwkeurig omschreven bij het sluiten van hare werkzaamheden. »

Om deze ingewikkelde zaak tot een goed einde te leiden, achtte het verslag het noodzakelijk de pogingen, die daarnaar streven, in een bepaalde richting te leiden, ze samen te ordenen en al de actieve kringen van het land te doen medewerken aan een groote economische en commercieele expansiewerking.

Het stelde voor een beperkt comité, samengesteld uit lieden, die een onbetwistbaar gezag bezitten in de bijzonderste vakken van s landseconomie, met deze opdracht te belasten.

Zijne bevoegdheid

Het Nationaal Comité voor den Buitenlandschen Handel werd opgericht bij koninklijk besluit van 4 December 1926.

Het heeft tot opdracht de verwezenlijking na te streven van al de maatregelen die geschikt zijn om aan onzen buitenlandschen handel de uitbreiding te verzekeren die door de huidige omstandigheden wordt geboden.

Te dien einde zoekt het steun bij de bijzonderste bestaande instellingen, zooals het Bestendig Comité voor uitvoer, de nijverheids- en handels-groepeerings, alsook de arbeiders-

vereenigingen, die op dit gebied gemeenschappelijke belangen hebben met de vereenigingen van werkgevers.

Het is gelast eene innige medewerking te verzekeren tusschen de Staatsdiensten en de instellingen opgericht door het privaat initiatief.

Zijn samenstelling

Het Comité wordt voorgezeten door den heer Theunis, Staatsminister.

Het bestaat uit de heeren Castelein (voorzitter van de Kamer van Koophandel te Antwerpen), graaf J. de Hemptinne (ondervoorzitter van het « Comité central industriel », François, Van Overbergh en Dens, senatoren, Pareyn (voorzitter van den Boerenbond), Trasenster (ondervoorzitter van het « Comité central industriel », Wouters, Gérard (directeur generaal van het « Comité central industriel »), Van Langenhove (secretaris generaal bij het Ministerie van Buitenlandsche Zaken), Hannecart (handelsconsulent bij het Ministerie van Buitenlandsche Zaken) en Casteur, directeur generaal van den buitenlandschen handel.

Zijne werking

Het Comité heeft zijne eerste vergadering gehouden op 29 December 1926 en heeft de volgende werkmethode aangenomen :

Ieder der op zijn programma ingeschreven punten is het voorwerp van een voorafgaand onderzoek vanwege de documentatiediensten van de afdeling « Handelsuitbreiding » van het departement. De uitslagen van dit onderzoek worden geboekt in een inleidend verslag dat aan de leden wordt rondgedeeld.

Deze verslagen worden aan ieder lid ter beoordeeling voorgelegd en vervolgens ter vergadering besproken.

De practische formules van verwezenlijking, waartoe de besprekingen leiden, worden ten slotte dusdanig geregeld dat zij doelmatig kunnen uitgewerkt worden. Geldt het vraag-

stukken die behooren tot de bevoegdheid van de Regeering, dan worden dezelve door den Minister rechtstreeks aanhangig gemaakt bij de administratieve diensten. Wanneer daarentegen de oplossing afhangt van het privaat initiatief, dan treedt het Comité in voeling met de personen, die met de uitvoering zijn belast.

Ten slotte, zoo rechtstreeksche of onrechtstreeksche steun vanwege de Regeering noodig of wenschelijk lijkt, dan maakt het Comité, na beraadslaging, een met redenen omkleed advies over aan den Ministerraad door tusschenkomst van den Minister van Buitenlandsche Zaken.

Het vergadert regelmatig in het Ministerie van Buitenlandsche Zaken *a rato* van gemiddeld een vergadering om de veertien dagen.

Uitslagen

De opsomming alleen van de bijzonderste vraagstukken, die door het Comité sedert zijne oprichting, werden behandeld, bewijst dat zijne bedrijvigheid werd geleid volgens een methodisch opgemaakt plan.

Zijne aandacht werd vooreerst gevestigd op het belangrijke vraagstuk van *het financieren van den buitenlandschen handel* (kredietverzekering, borggeld, Nationale Maatschappij voor kredietverschaffing aan de nijverheid). Vervolgens heeft het zich bekommerd om de nijverheidsgroepeerings, vakgroepeerings en verkoopsgroepeerings.

De studie der verschillende markten, het opsporen van afzetgebieden heeft geleid tot het onderzoek van drie groote vraagstukken :

1^o *De herinrichting van de economische diensten van het Ministerie van Buitenlandsche Zaken* (binnen- en buitendiensten, eere-consulaten, enz.);

2^o *De kritiek in het buitenland tegen de Belgische koopwaren* : niet-strooken van de producten met het staal, termijnen van levering, verpakking, enz.;

3^o *De betrekkingen tot stand te bren-*

gen tusschen de reederij en de nijverheid : aanmoedigingen aan de bestaande reederijen, aanleggen van nieuwe scheepvaartlijnen.

Ten einde zijn documentatie aan te vullen, heeft het Comité de heeren leden van het diplomatisch en consulaire korps, met verlof in België, verzocht aan hetzelfde een uiteenzetting te verstrekken over den economischen toestand van de landen waar zij verblijven alsmede over de mogelijkheden voor den Belgischen handel aldaar zaken te doen.

Het Comité heeft eveneens verschillende maatregelen onderzocht die er toe strekken den uitvoer van Belgische producten te vergemakkelijken.

Aldus heeft het de afschaffing aanbevolen van de *overdrachtstaxe*, die den uitvoer van verschillende producten treft.

Het heeft zich verder nog bezig gehouden met de samenordering der inspanningen om aan de Belgische voortbrengers een vruchtbare deelneming aan de *Jaarbeurzen en Tentoonstellingen in het buitenland* te verzekeren. De raadgevende commissie voor de tentoonstellingen en jaarbeurzen in het buitenland, waarvan het comité de oprichting heeft aangeraden, werd ingesteld bij Koninklijk besluit van 27 April 1929.

Al de maatregelen, door het comité voorgesteld als besluit van de ondernomen studiën, werden verwezenlijkt of zullen het eerlang zijn.

De laatste vergaderingen van de zitting 1928-1929 werden besteed aan het onderzoek van een nieuwe krachtinspanning met het oog op de uitbreiding van den buitenlandschen handel. Het onderzoek van dit vraagstuk heeft geleid tot het opmaken van een concreet ontwerp tot uitbreiding van onze handelspropaganda in het buitenland en tot versterking van onze diplomatische en consulaire vertegenwoordiging, waarvoor er op de begroting een krediet van 10 miljoen frank werd uitgetrokken.

VI

DE RECHTSTOESTAND VAN DE HEIMATLOOZEN IN BELGIË

Een lid van de Commissie heeft de aandacht zijner collega's gevestigd op den toestand van de talrijke personen zonder nationaliteit die zich in België bevinden en wier aantal over de wereld wordt geraamd op 4 miljoen.

Dit lid heeft gevraagd welke contractuele bepalingen er te hunnen opzichte bestaan. Er werd daarover eene vraag gesteld aan het departement van Buitenlandsche Zaken.

Uit het antwoord op deze vraag blijkt dat de volgende bepalingen den rechtstoestand der heimatloozen in ons land regelen :

I. — *Overeenkomst gesloten onder de bescherming van den Volkenbond.*

Het vraagstuk van de heimatlozen werd in zijn geheel door den Volkenbond slechts beschouwd in één enkele overeenkomst die uitsluitend slaat op de Russische, Armeensche, Turksche, Assyrische, Assyro-chaldische vluchtelingen en gelijkgestelden.

Het regiem, dat toepasselijk is op bedoelde personen, maakt het voorwerp uit van twee overeenkomsten die België zich verbonden heeft te doen eerbiedigen en die bijlagen vormen van het Akkoord van Geneve dd. 30 Juni 1928, betreffende de werking van de diensten van den Hoogcommissaris van den Volkenbond voor de vluchtelingen. Dit akkoord werd door België bekrachtigd op 2 Mei 1929.

Krachtens deze schikkingen :

1^o Worden deze personen, inzake persoonlijke rechtstoestand, beheerd door de wet van hun domicilie of woonplaats;

2^o Worden de rechten, voortspuitende uit een huwelijk of uit de akten verleden onder het stelsel van hun vroegere nationale wet, erkend;

3^o Kunnen zij bepalen dat hun huwelijksregiem zal zijn het regiem van de scheiding van goederen en dat de vrouw vrij over hare goederen kan beschikken;

4^o Kunnen zij de rechten en gunsten genieten die aan de vreemdelingen worden toegestaan mits wederkeerigheid;

5^o Genieten zij rechtsbijstand (hetgeen wordt bevestigd door artikel 4 der Belgische wet van 29 Juni 1929 op den rechtsbijstand, alsmede vrijstelling van de *acutio judicatum solvi*;

6^o Zullen op hen niet zonder verzachting de beperkende regelen worden toegepast betreffende de vreemde arbeidskrachten;

7^o Zullen zij niet worden uitgedreven wanneer zij in de onmogelijkheid verkeeren regelmatig in een naburig land binnen te komen;

8^o Zullen zij inzake belastingen onderworpen zijn aan hetzelfde stelsel als de inheemschen.

Het ontwerp van overeenkomst van den Volkenbond over de nationaliteit, dat zal worden besproken in den Haag tijdens de Conferentie welke wordt geopend op 13 Maart a. s., houdt zich niet bezig let de heimatloozen.

II. — *Overeenkomsten van Den Haag.*

Op de zesde conferentie van Den Haag voor internationaal privaatrecht (Januari 1928) werden er verschillende wijzigingen voorgesteld aan de vroegere overeenkomsten van privaatrecht die vóór dien datum werden gesloten.

Sommige dezer wijzigingen hebben betrekking op de heimatloozen. Ziehier deze bepalingen wat betreft de overeenkomsten die België heeft besloten te ondertekenen of tot dewelke het andermaal zal toetreden (er dient opgemerkt dat de akten waarbij deze nieuwe bepalingen worden bekrachtigd nog niet werden ondertekend) :

1^o Overeenkomst van 12 Juni 1902 betreffende het huwelijk : indien één der echtgenooten heimatloos is, zal als zijn nationale wet worden be-

schouwd die van zijn gewone verblijfplaats of zooniet van zijn verblijfplaats op het oogenblik van het huwelijk;

2^o Overeenkomst van 12 Juni 1902 betreffende de echtscheiding : soortgelijk beginsel aangenomen voor de echtscheiding van een heimatlooze

3^o Overeenkomst van 12 Juni 1902 over de voogdij van de minderjarigen : zelfde beginsel.

III. — *De volkenbond heeft zich gansch bijzonder bezig gehouden met den toestand van de heimatloozen voor wat betreft het vraagstuk van de af te leveren reisbiljetten om hun toe te laten zich te verplaatsen.*

Er werd geen enkele overeenkomst gesloten maar wel omschreven wenschen werden uitgedrukt door de achtereenvolgende conferenties die hierover werden gehouden :

België en de meeste landen hebben zich bij deze wenschen aangesloten en dienvolgens maatregelen getroffen.

1. — *Russische, Armeensche, Assyrische, Assyro-chaldische, Turksche vluchtelingen en gelijkgestelden.*

Aan de vluchtelingen van deze categorie die werden gemachtigd zich in België te vestigen (nl. diegenen die regelmatig in de bevolkingregisters zijn ingeschreven en in bezit zijn van de eenzelveheidskaart) wordt er een bijzondere reistitel afgeleverd genaamd « getuigschrift Nansen » op vertoon :

a) van een Russischen pas van het vorig regiem of van een getuigschrift van het Comité der Russische vluchtelingen indien het een eigenlijken Rus geldt ofwel een Armeniër herkomstig uit een plaats die vroeger heeft deel uitgemaakt van het oude Russische keizerrijk; van een getuigschrift van het Armeensche Comité of van een pas opgemaakt door het Armeensch Comité, zoo het een uit Turkije herkomstigen Armeniër geldt; het geval der overige hoogerbedoelde heimatloozen kon nog niet worden onderzocht daar er totnogtoe in België

geenerlei desbetreffende aanvraag werd aanhangig gemaakt.

b) van een identiteitsbewijs waaruit de verblijfplaats blijkt;

c) van een getuigschrift van goed gedrag en zeden.

2. — *Heimatloozen te goeder trouw.*

De derde Algemeene Conferentie van de verbindingen en van het transito-verkeer heeft op 2 September 1927 eene reeks aanbevelingen aangenomen waarvan de eerste luidt als volgt :

« Er wordt aanbevolen dat er door middel van de aflevering van een bewijsschrift van eenvormig model gemak zou worden verleend aan de personen die zonder nationaliteit zijn of wier nationaliteit twijfelachtig is, *hetzij ten gevolge van den oorlog of wegens oorzaken die rechtstreeks met den oorlog in verband staan, hetzij wegens de onzekerheid van de grenzen, hetzij wegens een betwisting tot dat deze zaak internationaal wordt geregeld.* »

België heeft zijn instemming betuigd met dit beginsel dat het sedert den wapenstilstand trouwens in feite toepaste op personen die heimatloos waren geworden in de voorwaarden bepaald in de hooger aangehaalde aanbeveling.

Aan de heimatloozen die sedert ten minste 25 jaar op Belgisch grondgebied verblijven en die de Belgische nationaliteit hebben aangevraagd, alsook aan de heimatloozen die voor de Belgische nationaliteit kunnen opteeren wordt er een bijzonderen reistitel afgeleverd, genaamd « vreemdelingenpas ».

Aan de heimatloozen die niet in een van deze gevallen verkeerden, alsook aan de vreemdelingen, die tengevolge van een langdurig verblijf buiten hun land van herkomst of omdat zij dienst hebben genomen in het Belgisch leger, hunne oorspronkelijke nationaliteit hebben verloren wordt er een reispas afgeleverd, genaamd « getuigschrift model B » dat ongeveer hetzelfde is als het getuigschrift « Nansen ».

3. — *Vrijwillige heimatloozen.*

Maar benevens de Russische, Armeensche vluchtelingen enz., en benevens de vreemdelingen die zonder nationaliteit zijn tengevolge van omstandigheden welke onafhankelijk zijn van hunnen wil, zijn er thans nog vele andere vreemdelingen in België, die vrijwillig heimatloos zijn geworden door te weigeren naar hun land van herkomst terug te keeren om hun militaire verplichtingen te vervullen.

De wetgeving van sommige vreemde landen voorziet het verlies van de nationaliteit voor de weerspanningen; deze behouden trouwens gedurende een zekeren termijn het recht om tegen dezen maatregel in verzet te komen.

Bijzonder te Antwerpen stelt men vast dat de onderhoorigen van deze landen van bedoelde wetsbepalingen gebruik maken om te trachten zich als heimatloozen te doen erkennen en om het voordeel van het getuigschrift « model B » op te eischen.

Gold het enkel eenige afzonderlijke gevallen dan kon men het onregelmatige van den toestand der belanghebbenden over het hoofd zien.

Maar men heeft weldra vastgesteld dat men stond tegenover de toepassing van een overeengekomen stelsel waarvan de gevolgen zeer ernstig konden worden voor het land : de vreemde regeeringen toonen zich minder en minder bereid op hun grondgebied personen toe te laten die men niet meer kan terugzenden naar hun land van herkomst, indien om een of andere reden hunne aanwezigheid in het land waar zij verblijven ongewenscht wordt.

De aanbeveling van de derde Conferentie van de verbindingen en van het transito-verkeer kan ten gunste van bedoelde personen niet worden ingeroepen vermits het hier geen personen geldt die zonder nationaliteit zijn of wier nationaliteit twijfelachtig is ten gevolge van den oorlog of wegens oorzaken die rechtstreeks verband houden met den oorlog, hetzij tengevolge

van de onzekerheid der grenzen, hetzij tengevolge van een betwisting.

Het doel dat de belanghebbenden nastreven is wel te ontsnappen aan allen militairen dienst, hetgeen hun toelaat hun bedrijf verder uit te oefenen, alswanneer de Belgische jongelingen hetzelfde moeten onderbreken om hunne militieverplichtingen te vervullen : het bewijs hiervan vindt men in het feit dat een zeker aantal dezer vreemdelingen in de voorwaarden verkeerden om de Belgische nationaliteit door optie te verkrijgen maar dat zij zich wel wachten van dit recht gebruik te maken; aldus het bewijs leverend

dat zij verlangen het voordeel van de bescherming der Belgische wetten en openbare besturen te genieten zonder tegenover België eenige verplichting na te komen.

Het schijnt wel dat de billijkheid eischt dat alle gemak inzake verplaatsingen voor vrijwillige heimatloozen zou worden beperkt; dit zal waarschijnlijk het eenige middel zijn om ze aan te zetten het land te verlaten.

De traditioneele Belgische gastvrijheid gaat niet zoo ver dat zij de vreemdelingen gunstiger zou behandelen dan de eigen landgenooten.

VII

HET NEDERLANDSCH-BELGISCHE VRAAGSTUK.

Het belangrijke vraagstuk van onze betrekkingen met Nederland is stellig een der gewichtigste punten die onze aandacht gaande maken.

In het verslag van de Commissie van Buitenlandsche Zaken voor 1929 hebben wij een synthese willen ophangen van het Nederlandsch-Belgisch vraagstuk ten einde er een algemeen overzicht van te geven. Doch sedert een jaar werd de kwestie druk besproken in Nederland en zijn er boekdeelen aan gewijd.

Derhalve schijnt het ons toe, dat wij ons dit jaar niet meer kunnen beperken tot een vluchtig overzicht, doch dat wij meer in bijzonderheden

moeten ingaan op dit belangrijk vraagstuk, door er zekere zijden van te belichten, door zekere opwerpingen die van Nederlandsche zijde werden gemaakt te beantwoorden, en door in feiten en in rechten de stelling die wij verdedigen te staven.

De Commissie heeft er prijs op gesteld den Minister van Buitenlandsche Zaken te ondervragen over den stand van onze onderhandelingen.

De achtbare Heer Hymans antwoordde, dat hij geen enkel nieuw feit aan Commissie had mede te deelen. In gezelschap van den Eerste Minister heeft hij onlangs, tijdens zijn verblijf in Den Haag den Eerste-Minister

en den Minister van Buitenlandsche Zaken van Nederland ontmoet. Dit onderhoud had geenerlei tastbaar gevolg.

Anderzijds hebben de leden van de Senaatscommissie eenige maanden geleden kennis kunnen nemen van de nota's, gewisseld tusschen het Kabinet van Brussel en het Kabinet van Den Haag, en die onder den vorm van *Grijsboek* werden openbaar gemaakt. Wij komen daar nader op terug. Wij kunnen nu reeds vaststellen, dat deze uitwisseling van nota's geen praktische gevolgen heeft gehad, ofschoon de Regeering in uitstekende bewoordingen en op treffende wijze het Belgisch standpunt heeft verdedigd. De Regeering van de Koningin heeft maar al te dikwijls met onduidelijke en meestal onaannemelijke suggesties geantwoord. Over het geheel genomen beteekent het *Grijsboek* niets dan een verdaging. Wij zijn geen stap gevorderd.

Ook de tusschenkomst van het Nederlandsche Parlement heeft ons niet nader gebracht tot een oplossing.

Sedert de goedkeuring van de begrooting van Buitenlandsche Zaken voor 1929 door de Belgische Kamers, heeft het Nederlandsche Parlement herhaaldelijk gelegenheid gehad de herneming van de Nederlandsch-Belgische betrekkingen te onderzoeken.

In September 1929 heeft de nieuwe regeering er in de Troonrede vluchtig op gezinspeeld en verzekerd, dat een beter begrip van de wederzijdsche rechten en noodwendigheden het verwezenlijken van een overeenkomst zal vergemakkelijken. Doch het is daarbij gebleven.

In het verslag der afdeeling van de Tweede Kamer betreffende de begrooting van Buitenlandsche Zaken, hebben zekere leden zich ingenomen verklaard met dit optimisme van de Troonrede; anderen waren van oordeel, dat deze passus van de Troonrede evenmin als de tusschen beide Staten

gewisselde nota's eenige hoop laten op een spoedige regeling. Een groot aantal senators hebben de meening uitgedrukt, dat België zich schikken moest in de gedachte, dat Nederland niet zal toestemmen in het graven van een rechtstreeksch kanaal naar den Moerdijk.

In zijn memorie van antwoord op dit verslag erkent de minister van Buitenlandsche Zaken, de heer Bee-laerts van Blokland, dat hij tot plicht heeft mede te werken aan het herzien van de verdragen van 1839, doch hij blijft bij zijn standpunt en behoudt zich het recht voor onze eischen aan het Permanent Internationaal Hof van Justitie van den Haag te onderwerpen, indien België de herziening van zekere punten volgens zijn wenschen verlangt. Wij zullen verder dit standpunt onderzoeken.

Tijdens het debat in de Tweede Kamer bracht de heer Bongaerts critiek uit op de verbetering van het kanaal van Hansweert zonder dat een voorafgaandelijk accoord was getroffen inzake de Maas. De heer Krijger bekloeg zich over het aanleggen van het rechtstreeksch kanaal Luik-Antwerpen. De heer Knottenbelt, die zich reeds, naar aanleiding van het Verdrag van 25 Maart 1925 « betreffende het toepassen van zekere gerechtelijke beslissingen in beide landen geveld », buitengewoon vijandig had getoond tegenover de eischen van België, en die zelfs de onpartijdigheid van het Belgisch gerecht had durven in twijfel trekken, verklaarde dat men België moest doen erkennen dat de vaargeul van het Hellegat volmaakt in orde is. Alleen een communist (de heer Wijnkoop) deed uitschijnen, dat de stelling van Nederland gevaarlijk is, en een sociaal-democraat (de heer Eggen) drukte de vrees uit dat, indien men niet met open kaarten speelde de mogendheden tenslotte Nederland als een Balkanstaat zouden behandelen.

Tenslotte kan men in een onlangs uitgebracht verslag van de Eerste

Kamer over de begrooting voor 1930 lezen, dat eenige senators hun bezorgdheid hebben uitgedrukt over de wijze waarop de Regeering de Buitenlandsche Zaken leidt. Zij betwijfelen dat de heer Beelaerts de buitenlandsche politiek op de thans vereischte wijze voeren zou. Zij beklagen er zich over, dat de regeling van de Nederlandsch-Belgische kwestie geen vorderingen maakt en dat zij niet voldoende door de Regeering worden ingelicht.

Bovendien toonden de leden van de Commissie zich bepaald verdeeld. Terwijl eenigen wenschen, dat Nederland zich zou verzetten, wenschen de anderen dat het meer blijk van verzoeningsgezinden geest zou geven.

Naar men ziet wordt daarin nergens een oplossing nagestreefd of aangeduid.

Overigens, indien het Kabinet van Den Haag het Nederlandsche Parlement niet beter inlicht, moet de reden daarvan worden gezocht in het feit, dat sedert de uitwisseling van nota's in Mei 1929 — *'t is te zeggen sedert negen maanden* — geen enkele toenaderingspoging vanwege Nederland werd gedaan, en dat geen enkele bijeenkomst plaats had behalve de hooger bedoelde ontmoeting van de ministers van beide landen, in Den Haag.

Anderzijds heeft de Nederlandsche Eerste Minister, de heer Ruys de Beerenbrouck, tijdens de algemeene beraadslaging over de begrooting in November laatstleden, verklaard dat een uitvoeriger schriftelijke gedachtenwisseling niet meer noodzakelijk schijnt en dat de tijd is gekomen voor mondelinge onderhandelingen. Deze mondelinge onderhandelingen laten nog steeds op zich wachten.

In zijn memorie van antwoord op het verslag van de commissie van rapporteurs over de Begrooting van Buitenlandsche Zaken heeft Minister Beelaerts enkele verklaringen gegeven zonder praktische strekking.

Zij kunnen als volgt bondig worden samengevat :

1. De Regeering meent niet, zooals men het had voorgesteld, de voortzetting van de onderhandelingen te moeten aanbevelen, door vertegenwoordigers van speciale groepeerings uit beide landen;

2. De Regeering geeft toe dat de tusschenwateren kunnen worden verbeterd ten aanzien van de behoeften van het verkeer.

3. De Regeering acht dat België geen bezwaar hebben zal tegen de verbrediging van het kanaal Luik-Maastricht.

Ten slotte werd er in de Eerste Kamer op 20 en 21 Maart jl. eene bespreking gevoerd waarvan deelnamen de heeren Koster (liberaal), Savornin Lohman (christelijk historische), Van der Lande (katholiek), Briet (antirevolutionnair) en Lanschot (katholiek).

De sprekers hebben er zich vooral op toegelegd hetzij de Regeering te bekribbelen, hetzij ze goed te keuren. Hunne beoordeelingen komen op verre na niet overeen, maar er werd geen enkel positief voorstel gedaan om een einde te stellen aan het geschil.

De Minister van Buitenlandsche Zaken heeft op deze redevoeringen geantwoord. Hij heeft in het kort gezegd dat hij uitzielt naar eene oplossing van het vraagstuk van de Wielingen, dat hij niet verplicht is zijn voorstel betreffende de doorvaart langs de Eendracht onbepaald te handhaven, dat het regiem, voor de Schelde aan te nemen, niet noodzakelijk hetzelfde moet zijn als het regiem dat zou worden aangenomen voor de Maas, dat eene nieuwe overeenkomst enkel zal worden gesloten indien dezelve eveneens slaat op de verbindingen te water tusschen Luik en Maastricht, dat de herziening van de akte van de scheepvaart op den Rijn geen inbreuk mag maken op de

rechten van Nederland op de tusschenwateren, dat het niet onlogisch is de tusschenwateren te verbeteren vóórdat er eene voorafgaande overeenkomt met België is gesloten.

Wij kwamen geen stap verder.

Sedert vijf jaar heeft het Kabinet van Den Haag gezocht tijd te winnen en is daar ook in geslaagd. De tijd, die aldus verliep, werkte overigens voor Nederland. Het blijft nu te zien of de tijd op het huidig oogenblik nog voor Nederland werkt.

Het schijnt ons in ieder geval nuttig, in verband met het geschil dat zeer levendig tot uiting kwam in de openbare meening van beide landen, den stand van het vraagstuk openhartig uiteen te zetten, zooals hij zich op dit oogenblik voordoet, met inachtneming van de zorg om oplossingen na te streven die ons recht kunnen verschaffen, en met de hoop een toenadering te bewerken tusschen beide landen die veel meer redenen hebben om elkaar te begrijpen dan om met elkaar te twisten.

Hoever staan we?

Wij zullen in dit verslag natuurlijk niet onderzoeken hoever wij staan op politiek gebied.

Dit zou ons te ver leiden en het schijnt ons wenschelijk het onderzoek van deze zijde van onze onderhandelingen voor te behouden voor een latere studie of voor de beraadslaging in openbare vergadering.

Wij zullen er ons dus toe beperken het vraagstuk na te gaan op *gebied van scheepvaart en op economisch gebied*.

Drie vraagstukken dienen onderzocht :

1^o De kwestie van de vrijheid en van de bevaarbaarheid van de Schelde;

2^o De kwestie van onze verbindingen met den Rijn;

3^o De kwestie van de Maas.

Wij zullen ze achtereenvolgens onderzoeken.

EERSTE HOOFDSTUK

HET VRAAGSTUK VAN DE SCHELDE

I. — *België's Belang*

Men kan zich het economische België niet indenken zonder Antwerpen, noch Antwerpen zonder de vrije Schelde.

De Schelde beteekent alles voor België. Practisch beteekent zij niets voor Nederland. Zij is de toegangsweg voor onzen invoer en de uitvoerweg voor onze producten. Zij is onze poort op de zee.

De Schelde is een internationale stroom; doch zij is alleen werkelijk van belang voor slechts één van de drie landen die zij doorstroomt. Van de twee Nederlandsche havens die zij besproeit is de eerste, Vlissingen, een hooge-zeehaven, de andere, Terneuzen, is slechts de voorhaven van een Belgische haven, namelijk Gent.

Voor de eene zoowel als voor de andere van deze beide havens is zij zonder betekenis. Zij is echter van primordiaal, van hoofdzakelijk belang voor Antwerpen en voor geheel België, zoowel wat invoer als uitvoer betreft. Zij is de ader, die bloed en leven geeft aan ons geheel economisch organisme.

Nu vertoont de Schelde een abnormaal karakter, dat men nergens elders in de wereld ontmoet. Zij schept het meest onredelijke conflict dat men zich indenken kan tusschen de aardrijkskunde en de politiek.

Volgens de aardrijkskunde en de natuurlijke orde van zaken had de Schelde ons moeten toebehooren. Politiek gesproken, is zij in haar voornaamste gedeelte het soevereine bezit van Nederland.

Het mag wel buitengewoon en eenig heeten, dat het verdrag van 1839 den toegang tot den stroom vrij maakte, doch de monding ervan in handen liet van onzen voornaamsten mededinger.

Het is een onwaarschijnlijke tegenstrijdigheid, dat de Schelde ons daar juist niet meer toebehoort, waar zij voor ons van het grootste nut wordt,

namelijk daar waar ze zich in zee werpt.

Het verdrag heeft aldus aan onzen buurman den sleutel van ons huis gegeven. Derhalve kan men zich niet verbazen over onzen wensch dat de stroom, die te onzen dienste staat, ook werkelijk geheel zijn rol zou vervullen en dat wij verlangen de verdragen verklaard en gewijzigd te zien in dezen zin :

1^o dat de scheepvaart op den stroom werkelijk *vrij* zou zijn;

2^o dat de *bevaarbaarheid* aan de allergrootste schepen doorgang zou verleen;

3^o dat te allen tijde verbeterings- zoowel als onderhoudswerken, die beantwoorden aan de groeiende noodwendigheden van de scheepvaart, zouden mogelijk zijn;

4^o dat het toezicht op den stroom en de werken zou kunnen verzekerd worden door een *gemeenschappelijk beheer* en dat de noodzakelijk bevonden maatregelen, die in geval van betwisting aan arbitrage zouden worden onderworpen, niet door het *veto* van onzen nabuur alleen zouden kunnen verhinderd worden.

II. — De onrust in België :

Een eerste gevaar.

Indien België aandringt op waarborgen, niet enkel voor een redelijke interpretatie, doch ook voor de herziening van de verdragen van 1839 dan is het, zooals wij reeds zeiden, omdat het zich, op gebied van de Schelde, in een toestand bevindt die volkomen strijdig is met de natuurlijke orde van zaken en omdat de les van het verleden reden geeft tot groote onrust.

De eerste van deze redenen bestaat in het niet naleven van het verdrag.

Sedert 1839 is Nederland verscheidene malen in gebreke gebleven wat betreft de toepassing van het verdrag

dat het in zijn voordeel uitlegde. Het stelde zijn veto tegen ieder Belgisch verzoek.

Onze grieven, die in 1919 aan de Commissie der XIV te Parijs zijn voorgelegd, werden nogmaals aangeduid in het verslag dat het vorig jaar uit naam van de Commissie van Buitenlandsche Zaken is ingediend, en in de redevoering die in openbare vergadering ter verklaring van dit verslag is uitgesproken.

Wij achten het niet noodig daarop teug te komen, doch wij vreezen dat de misbruiken van het verleden zich ook nog in de toekomst zouden voordoen. Om deze reden eischen wij niet enkel een gezonder interpretatie, doch een herziening van het Verdrag van 1839.

Deze herziening, waartoe de Mogendheden in 1919 te Parijs besloten en waarmede de Nederlandsche Regeering zich toen accoord verklaarde, is, wat ons betreft, des te noodzakelijker daar Nederland zijn tekortkomingen niet wil erkennen.

Zoo beweert het in het verleden snel genoeg de onderhoudswerken aan de Schelde te hebben uitgevoerd en het houdt vol dat het geen verbeteringswerken moet uitvoeren.

Het beweert ook, dat de kosten voor de werken niet te zijnen laste vallen, ofschoon het in een officieele nota, op 6 Maart 1862 gericht aan Sir Andrew Buchanan, Minister van Groot-Brittannië in Den Haag (1), formeel de verplichting om deze kosten te betalen erkende.

De onrust van België wordt nog verhoogd door den geestestoestand die op dit oogenblik in Nederland heerscht in verband met de toepassing van het verdrag.

De openbare meening is volkomen misleid geworden.

Het Comité, te Utrecht opgericht

(1) Men kan deze nota terugvinden in het artikel van baron Rolin-Jacquemyns in de *Revue du Droit international et de législation comparée* van 1928 (n^o 4 en 5).

om het ontwerp van verdrag van 1925 te bestrijden, en de groep van de « Nationale Unie », evenals zekere belanghebbende Rotterdamsche groeperingen, die over machtige financiële middelen beschikken, hebben de atmosfeer vertroebeld en een vijandige gezindheid tegen de herziening van het Verdrag, en te gelijker tijd een geest van vijandschap tegenover ons land, geschapen. Het is deze vijandschap die over gansch het land loskwam op het oogenblik van het betreurenswaardig incident betreffende het valsche document van Utrecht, en waaruit drie voor ons pijnlijke feiten zijn te verklaren: het geloof door de geheele Nederlandsche pers (met uitzondering van een enkel dagblad: de *Nederlander*) gehecht aan een valsch document waarvan het verdachte karakter zich op het eerste zicht reeds moest verraden; de weigering van deze pers onmiddellijk geloof te hechten aan de plechtige logenstraffingen van de Belgische en Fransche regeeringen, beiden in de zaak betrokken; en tenslotte de uitbarsting van haat en het gemis van maat in de kwaadwilligheid, die een even onrechtvaardigen als verbazenden wrok verzaadden.

Deze onrustwekkende stroomingen zijn, naar wij meenen, grootendeels te wijten aan de ophitsingen van de overspannen Rotterdamsche kringen en aan de stelselmatig vijandige actie van de *Nationale Unie* van Utrecht, die gebleken is uit de geschriften aan de leden van de Staten-Generaal gericht en overvloedig verspreid.

Wij stellen vast, dat op dit oogenblik twee strekkingen tegenover elkander staan in Nederland. De eerste had de bovenhand van 1928 tot 1927, *hetzij gedurende negen jaren*; de afgevaardigden van Nederland te Parijs, Staatsraad Struycken en de gevolmachtigde Minister Jonkheer Marees van Swinderen, en de Nederlanders die hun werk bekrachtigden door het ontwerp van 1919-1925 goed te keuren in het Parle-

ment te 's Gravenhage, beriepen er zich op met objectiviteit en loyauteit. Hun opvatting komt tot uiting in de woorden, die de Minister van Buitenlandsche Zaken, de heer van Karnebeek, uitsprak in het Nederlandsche Parlement, toen hij verklaarde, dat het belang van beide landen te gelijk kan worden gediend door de aanvaarding van de Belgische wenschen, bevat in het ontwerp dat hij verdedigde en deed goedkeuren in de Tweede Kamer.

De tweede strekking, integendeel, komt tot uiting in de stemming uitgebracht door de leden van de Eerste Kamer, en in de artikelen van zekere pers, vooral ingegeven door den rechtstreekschen of verdoken vloed der rivale kringen van Rotterdam en de vijandige kringen van Utrecht, en door de memories van de *Nationale Unie* ingegeven door een echten geest van Munster.

Het mag spijtig heeten, dat de wijze en rechtvaardige houding die den toon aangaf van 1919 tot 1925, op dit oogenblik schijnt te worden overheerscht door de slechte invloeden die tot in de officieele kringen merkbaar zijn en die, daar zij ons aan het verleden herinneren, onze ernstige bezorgdheid voor de toekomst wekken.

Het dagblad *De Morgenpost* van Antwerpen aarzelde niet onlangs den tekst over te drukken van de klachten door den heer C. Huysmans in een artikel uiteengezet in *Vooruit*: Nederland mag niet denken dat zijn Shylockpolitiek vergeten is in België, al was het door de vrienden van de *Nederlandsche beschaving*.

Moet het dan niet eenige verwondering baren, wanneer wij zekere Nederlandsche pers (*De Tijd* en de *N. R. Courant* van 11 April 1929) tranen zien storten over den dood van Dr. Struycken, Nederlandsch afgevaardigde te Parijs in 1919, en hooren verklaren dat er tegenwoordig een Struycken zou noodig zijn om de kwestie der herziening op te lossen?

Zij vergeten dat Struycken deze

kwestie had opgelost. Hij was inderdaad te zelfden titel als de Belgische onderhandelaars en de Regeering van den Koning, mede-verantwoordelijk opsteller van het ontwerp van verdrag dat deze zelfde bladen tot op den grond hebben afgebroken. Door het vernietigen van zijn werk stellen zij niet enkel een pijnlijke weigering tegenover de Belgische wenschen, doch zij geven tevens een onverdienden deuk aan het klare inzicht en aan den verzoeningsgezinden geest van den geleerden Staatsraad en van Regeeringen die elkander gedurende negen jaar in Den Haag hebben opgevolgd.

III. — Een tweede gevaar.

België heeft een tweede en mischien nog ernstiger reden om zich te verontrusten, namelijk in de politiek die Nederland opzettelijk en voortdurend volgt op gebied van het winnen van land op het water. De werken, die met dit doel in den stroom en buiten den stroom worden uitgevoerd, en vooral de indijkingen en het opheugen, kunnen vroeg of laat den meest schadelijken invloed hebben op de bevaarbaarheid van de rivier.

Deze toestand wettigt den noodkreet, dien wij reeds in zeevaartkringen hebben hooren opgaan.

Men kent den invloed, die het wisselen en de hoogte van het tij hebben op het uitgraven der bevaarbare geulen.

Professor Richald leert, dat « de rivier, beneden Antwerpen haar belang ontleent aan het wisselen van de tij. De zee heeft de groote reservoirs gegraven, die zij bij hoog tij vult en die bij ebbe vakken vormen, buiten alle verhouding tot het begin van de rivier stroomopwaarts (1) ».

(1) Ziehier, om meer in bijzonderheden een gedachte te geven van de wisseling van de tij, wat de heer Richald zegt :

« Wij meenen, dat het belangwekkend is eenige inlichtingen te geven over de Zee-Schelde, die ook den naam draagt van Beneden-Schelde, en die zich uitstrekt van Gent tot Vlissingen. De lengte bedraagt 170 kilometer, waarvan 108 kilometer in België en 62 kilometer in Nederland. Als belangrijke bijrivieren neemt zij in haar loop op : den Dender, de Durme en den Rupel, gelegen op Belgisch gebied.

Men heeft er dus een uiterst groot belang bij in den stroom of in de armen dichtbij den stroom, of op de oevers, alle werken te vermijden die een vermindering van den omvang der tijen, of de vernauwing en de vermindering der diepte van de vaargeulen zou kunnen voor gevolg hebben (1).

» Het vloedgetij, dat in den stroom merkbaar is, wordt vooral beïnvloed door den vloed van het Kanaal; het zet zich met een groote snelheid voort en verwekt beurtelings op ieder punt het opkomende en het afgaande tij, de vloed en de ebbestrooming, van elkaar gescheiden door een half tij dat zich voordoet een zekeren tijd na het intreden van het lage en van het hooge tij. Bij sterke noord-westerwinden is het opkomen van het tij sterker en het volle tij komt sneller dan bij normalen tijd. In normale omstandigheden komt de zee geregeld op gedurende ongeveer drie uren na het laag tij; van dit oogenblik af komt zij sneller op. Te Vlissingen telt men *tusschen de oogenblikken van laag tij en van hoog tij* 5 uur 55, en gedurende dezen tijd *verplaatst zich het laag tij* 127 kilometer stroomopwaarts, hetzij tot 7 kilometer boven Dendermonde; hetgeen een gemiddelde uursnelheid beteekent van 21.5 kilometer of 23.3 kilometer, naar gelang de lengte van den stroom wordt gemeten naar de as of naar den thalweg.

» Daar de duur van een volledig tij 12 uur 25 bedraagt, daalt het tij te Vlissingen gedurende 6 uur 30, en intusschen bereikt het hoog tij een punt halfweg tusschen Wetteren en Gentbrugge (Gent), hetzij 150 kilometer stroomopwaarts, gemeten volgens de as van den stroom; vandaar een uursnelheid van 23.1 kilometer of 24.8 kilometer, naar gelang de twee hierboven bedoelde metingen, *voor het voortplanten van het hoogtij*.

» Stroomafwaarts is deze snelheid nog belangrijker tusschen Vlissingen en Terneuzen; zij bedraagt gemiddeld 32 kilometer of 35 kilometer per uur naar gelang de baan die men kiest.»

(1) I. — Tabel van de stroombreedten :

PLAATSEN	GETIJDEN	
	LAAG	HOOG
Vlissingen	4,275 meter	4,870 meter
Terneuzen	3,480 meter	5,200 meter
Hansweert	3,020 —	3,830 —
Bath	2,400 —	2,750 —
Doel	550 —	1,445 —
Antwerpen (vlotbrug).	350 —	400 —
Burght	300 —	350 —
Hemixem	300 —	350 —
Temsche	275 —	325 —
Mariakerke	175 —	250 —

II. — Hoogte en uitgestrektheid van het tij.

	HOOGTE VAN HET TIJ TERUGGEBRACHT OP Z.		UITGESTREKTHEID VAN HET TIJ
	Hoog	Laag	
Vlissingen	3m76	0m09	3m67
Terneuzen	4m01	0m06	3m95
Bath	4m39	0m04	3m43
Lillo	4m51	0m06	4m40
Antwerpen	4m54	0m03	4m35
Hemixem	4m58	0m34	4m24
Temsche	4m71	0m63	4m08
Dendermonde	4m47	1m71	2m76
Gent	4m26	3m25	1m01

Dit beteekent natuurlijk niet, dat ieder werk in den stroom of op de oevers gevaarlijk is voor het bepalen van den thalweg. Vele werken kunnen nuttig en soms noodzakelijk zijn. Doch het beteekent, dat zekere werken bepaald schadelijk kunnen zijn voor het stroomregiem, en dat zij in zekere gevallen de bevaarbaarheid reddeloos in het gedrang zouden kunnen brengen.

Ziedaar waarom België vraagt, dat eenerzijds de werken niet buiten ons om en zonder dat ons vooraf het middel wordt geboden deze na te gaan en goed te keuren, zouden worden ondernomen, en dat anderzijds, wanneer het belang der oeverbewoners, met het oog op een in het vooruitzicht gesteld werk, strijdig blijkt te zijn met de belangen van de scheepvaart, aan de bevaarbaarheid van de rivier de voorkeur zou worden gegeven, en dat dit hoofdzakelijke belang het winnen zou van het bijkomend belang.

Nederland volgt echter sedert eeuwen ononderbroken een politiek, die een zeer groot gevaar kan worden voor de bevaarbaarheid van de Schelde.

Zooals wij zeiden, bestaat deze politiek in het winnen van land op het water. Van Nederlandsch standpunt gezien is deze politiek begrijpelijk. Zij houdt verband met de natuur van het land zelf. Op dit oogenblik besteedt Nederland een som van 611 miljoen gulden (hetzij 8 milliard 554 miljoen frank), aan de drooglegging van de *Zuiderzee*, wat haar grondgebied moet uitbreiden ten Oosten en ten Noord-Westen van Amsterdam in de richting van Wieringen.

Deze politiek heeft echter reeds ernstige hindernissen medegebracht in de Oostelijke Schelde, waar, in verband met de ophoogingen, de oude weg naar Dordrecht en den Rijn niet meer kan worden hersteld. Wij komen daar later op terug.

Men dient te vermijden, dat deze politiek eens hindernissen van veel ernstiger aard zou medebrengen in de Wester-Schelde.

Reeds heeft men gaandeweg de zeearmen, die zich in de Schelde vertakten zooals boomtakken aan den stam vastzitten, laten aanslibben; aldus werden, door het winnen van vasten grond op het water, de uitgestrekte waterreservoirs, die de wisseling der getijden in den stroom hielpen harmoniseeren, ingekrompen.

Een deskundige, de heer Blanchard, leert ons op welke wijze dit werk, sedert 1572 en zelfs vroeger, met volharding werd voortgezet. De Nederlanders hebben, na een vinnigen strijd tegen de bestendige actie van de getijden, het Zwin gedempt. « De demping... werd zonder onderbreking voortgezet van de 5^e tot de 20^e eeuw (1) ».

Wat Nederland boven den linker-

(1) Ziehier hoe de heer Blanchard de feiten uiteenzet in zijn werk *La Flandre* (Armand Collin), blz. 197, 198 en 199 : « Le Zuin », enz. : « Alles was in 1572 geëindigd toen de Nederlanders tusschen kwamen; meester als zij waren van Sluis, stonden zij erop de *nieuwe vaart* te dempen en deze laatste poging, het Nieuwe Gedelf der Bruggelingen, leed op ellendige wijze schipbreuk.

« Het Zwin van Sluis kon nog drie eeuwen zijn bestaan rekken. De overstromingen van 1583 gaven, door het heropenen van de Pasgeul, aan het tij de kracht om den riviermond open te houden. Als de meesters van Zeeuwsch-Vlaanderen hadden de Nederlanders er belang bij deze breede verdedigingsgracht vóór Katzand te behouden. Eerst in de XVIII^e eeuw en na het dempen der oostelijke geulen konden de indijkingen worden hervat. De Godefroi-en-Burkel, de Gouverneurspolder links (1716-1718), de Casteelpolder rechts (1737) verminderen de riviermonding op de helft.

» Het sluiten van de nieuwe Haven in 1742 en vooral de definitieve verdwijning van de Pasgeul in 1788, tengevolge van het bouwen van den Bakkersdaen-dijk, waren de werkelijke oorzaak van den dood van het Zwin. De Craenepolder wordt aangelegd in 1799; het groote Hazegras dagteekent uit 1789; de Kleine Pas die nogmaals de helft inneemt, wordt ingedijkt in 1793. Het bleek nog wat te vroeg : Het Zwin overstroomde weldra het werk, en dit gebeurde nogmaals in 1808. Doch meer naar achter bleef de overwinning behouden. Napoleon staat aan generaal Van Damme de concessie toe van het einde van de golf, en deze dijkt den Olleslager in 1803 in, den Austerlitz in 1805, den Sophia in 1807, de Aardenburgsche haven in 1813, den Diomedes in 1827. In 1830 heeft het Zwin nog slechts een lengte van 8 kilometer en bij laag tij kan men het voor het Hazegras doorwaden. Het wordt evenwel nog bevaren, en in 1830 komt een Hollandsche kanonneerboot er liggen om de Belgische sluis van het Hazegras te beschieten; de haven van Sluis verdwijnt slechts in 1860; in dit jaar neemt de Zwinpolder nog 5 kilometer in van den inham. Er bleven nog twee kleine armen die de schorre (Van Damme-eiland) omsloten; zij worden in 1873 in den Willem-Leopold-polder ingenomen. Tegenwoordig blijft van het Zwin nog slechts een kleine kreek van 1 kilometer, verloren in een uitgestrekte schorre waar schapen grazen, en alleen eenige zeldzame visschersbarken wagen er zich nog bij hoog tij. Weldra zal deze kreek verdwijnen; langsheen de zee wint een duinenrij snel veld, en weldra zal zij Katzand bereiken. Van het Zwin zal dan alleen nog de herinnering overblijven. »

roever van de Schelde deed, deed het ook boven den rechteroever.

Zooals het het Zwin ten N.-W. heeft gedempt, heeft het het verdwijnen besloten van den Braakman en van de zeearmen die ten Noord-Oosten de vroegere eilanden van elkander scheidden. In Tome II van de *Géographie Universelle*, van Vidal en de la Blache (bij Colin, te Parijs), zet de heer Demangeon op blz. 27, 28 en 29 uiteen, hoe de indijking van Zeeland door Nederland werd nagestreefd en nu nog voortgezet worde. « Op geheel den zuidelijken oever van de Schelde in Zeeuwsch-Vlaanderen, zegt hij, wachten een twintigduizend hectaren; sedert den aanvang van de xx^e eeuw, ontstonden er nieuwe polders langsheen den *Braakman* en de streek van *Saaftingen*. De indijkingen vorderden zoo snel in de vaargeul tusschen Zuid-Beveland en Noord-Brabant dat het eiland weldra bij het vasteland zal zijn gevoegd (1) ».

(1) Ziehier de historische bijzonderheden waarmede de heer Demangeon zijn bewijsvoering staakt:

« Zeeuwsch-Vlaanderen vormt pas een ononderbroken provincie sedert de ophooging der vaargeulen, die de aanvankelijke eilanden Katzand, Biervliet, Axel, Zaauslag, Hulst, van elkander scheidden; de vaargeulen waren zeearmen gaande van Noord naar Zuid (Saaftingen, Hellegat, Zoutvliet, Braakman, Beverne); een van deze, de Braakman, scheidt nog Zeeuwsch-Vlaanderen in twee deelen. Walcheren bestaat uit vier eilanden, vereenigd door indijkingen. Noord-Beveland, overstroomd in 1532, is bijna geheel teruggewonnen. In den aanvang van de xvi^e eeuw bestond Zuid-Beveland uit verscheidene eilanden: de begroeide inzinking, waar de lange arm van de Schengen ten noorden van Goes nog blijft bestaan, was in de middel-eeuwen nog een inlandsche vaargeul waar schepen voorbijvaren van Middelburg naar Antwerpen; in 1480 werd alle verbinding langs dezen weg stopgezet. Zes eilanden, die in den aanvang van de xviii^e eeuw nog van elkander waren gescheiden, vormen het grondgebied van Schouwen. Duiveland is ontstaan uit een reeks van naastingen vereenigd omheen den eersten polder van Vierbaawen. Tholen is een samenvoeging van vijf kleine eilanden uit de xii^e eeuw op een uitgestrektheid van 10,745 hectaren heeft het 59 kilometer zeedijk en 125 kilometer inlandsche dijken.

« Sedert 1907 is het eiland Sint-Eilipsland bij de kust van Noord-Brabant gevoegd en een schiereiland geworden. Omlangs nog waren Goedereede en Overflakkee, die nu vereenigd zijn, van elkander gescheiden door de zeearmen Schorreze en Hals. Voorne en Putten, die nu een enkel eiland vormen, waren vroeger gescheiden door de Bornisse, een breede aangeslijkte vaargeul, die men tijdens de xvi^e en de xvii^e eeuw indijkte. Het eiland Voorne zelf ontstond in 1356 uit den Onderboen-polder, waarrond zich geleidelijk andere gronden kwamen voegen. Het eiland Rozenhoek met Hoek van Holland ontstond eveneens rond een stuk grond aan het water ontruikt, en het eiland Dordrecht werd insgelijks met moeite gevormd uit gedeelten die waren ontsnapt aan de groote overstrooming van 1421.

Deze uiteenzetting volstaat om het gevaar te doen inzien, waarmede de bevaarbaarheid van de Schelde wordt bedreigd, indien deze politiek van indijkingen en ophoogingen, die zich reeds uitstrekken tot in de onmiddellijke nabijheid van den grooten zeevaartweg, nog verder wordt voortgezet en meer en meer den stroom gaat knellen en de groote levensader verder berooft van de naburige aders die samen het netwerk vormen van den waterweg.

Ziedaar waarom België, geleerd door de driedubbele les van het verleden, — de groote les van het volledige sluiten der Schelde, de les van de verkeerde interpretatie van het Verdrag dat haar het leven moest terugschenden, de les van de stelselmatige wurging, — voor de toekomst vreest van zijn toegang tot de zee op het oogenblik, dat het zich een ontzaglijke opoffering heeft getroost voor de uitbreiding van de zeevaartinstellingen van zijn groote nationale haven.

Ziedaar ook waarom wij er voortdurend hebben op aangedrongen, dat onze Noorderburen de redelijkheid zouden erkennen van den wensch, dat het belang van de scheepvaart den voorrang zou krijgen op de andere belangen langs den waterweg, en namelijk op de belangen van de oeverbewoners.

Kan men, inderdaad, aannemen dat het belang voor de eigenaars van den oever om een stukje grond op het water te winnen door ophoogen of aanleggen van dijken, op gelijken voet mag worden gesteld met het belang dat België en tevens de zeehandel van de gansche wereld er bij heeft de bevaarbaarheid van den stroom, en de regelmatigheid en de diepte van den thalweg, niet door deze werken in gevaar te laten brengen? Wij dringen daarop aan, omdat het ons toeschijnt,

Zoo kan men, alle wisselvalligheden ten spijt en niettegenstaande het aanhoudend opdringen van de zee het langzame winnen van land op het water volgen. Ieder getij spoelt verder zijn onmerkbaar deeltje slib aan. Ieder jaar wachten nieuwe gronden op indijking. »

dat op dit nochtans hoofdzakelijke punt, de bedoelingen van België niet duidelijk werden begrepen in Nederland.

IV. — *Een Nederlandsche bezorgdheid.*

Deze kwestie blijkt inderdaad aan verscheidene leden van het Nederlandsche Parlement zorg te hebben gebaard.

Zij maakte het hoofdthema uit van het aan de Schelde gewijde deel van de redevoering te Brussel uitgesproken door den Nederlandschen Senator, den heer Vander Lande, in antwoord op de redevoeringen van burggraaf Poulet en van E.-H. Rutten te 's-Gravenhage.

De achtbare Senator drukte de vrees uit, dat de belangen van de oeverbewoners zouden opgeofferd worden, en dat men hun, bij het uitvoeren van werken, schade zou kunnen berokkenen zonder vergoeding.

Hierin vergist hij zich.

In het protocol, dat op 18 Mei 1926 bij het ontwerp van verdrag, op 3 April 1925 ondertekend door de ministers Hymans en Van Karnebeek, werd gevoegd, wordt immers uitdrukkelijk gezegd :

Het is echter wel verstaan, dat de besluiten, te nemen door de Commissie of door de scheidsrechters, de andere gewettigde belangen, waarvan de miskenning gevaar mocht opleveren voor de oeverbewoners, niet uit het oog zullen mogen verloren worden; deze belangen zijn : de veiligheid der aan den waterweg grenzende gronden en de afwatering der streken die hun water in de Schelde doen wegvloeien; al de besluiten die zouden dreigen deze belangen in gevaar te brengen, zullen moeten rekening houden met de maatregelen die dienen genomen om dit gevaar te voorkomen. Indien de werken, waartoe besloten wordt in het belang van de scheepvaart, maatregelen mochten vereischen tot het vrijwaren van deze andere belangen, zullen de kosten van deze maatregelen

worden begrepen in de kosten van de werken.

Indien deze tekst te weinig duidelijk wordt bevonden, belet niets hem nader toe te lichten.

Het is vanzelfsprekend, dat enerzijds de belangen van de oeverbewoners der Schelde ten volle in aanmerking dienen genomen in zooverre zij de bevaarbaarheid van den stroom niet schaden, en dat anderzijds, indien een of ander werk noodig blijkt om deze bevaarbaarheid te behouden of te verbeteren, de schade die er kan uit voortspruiten voor een oeverbewoner, dient vergoed.

Ieder bepaalde daad, die schade kan berokkenen, moet noodzakelijk het herstel van deze schade voor gevolg hebben.

V. — *De rechten van België :*

Wij hebben de vrees, die België koesteren kan, uiteengezet. Welke rechten kan ons land daarnaast doen gelden?

België heeft een dubbel recht :

Niet alleen op de integrale toepassing doch ook op de herziening van het Verdrag van 1839.

De uitvoering van het verdrag veronderstelt namelijk :

1. De volledige *vrijheid* voor de vaart, hetgeen beteekent dat de schepen die de Schelde op- of afvaren, aan geenerlei onderzoek, of vertraging of hindernis, om welkdanige reden ook, zullen kunnen onderworpen worden.

2. Het *onderhoud* en de *verbetering* van den waterweg in verband met de toenemende eischen van de scheepvaart.

3. Het *betalen der kosten* door Nederland (ofschoon België bereid is een deel van deze kosten voor zijn rekening te nemen.)

4. Het *uitvoeren van werken* die noodzakelijk blijken, zonder dat Nederland door een weigering of door uitvluchten deze uitvoering in den weg mag staan.

In het verslag uitgebracht uit naam

van de Senaatscommissie in Februari 1929, hebben wij erop gewezen hoe Nederland in gebreke is gebleven wat elk van deze vier punten betreft.

Wij legden vooral nadruk op het feit, dat Nederland weigerde de verplichting te erkennen in de bedding van den stroom niet alleen de onderhoudswerken doch ook de verbeteringswerken te moeten uitvoeren. Wij houden staan, dat bij gemis van uitvoering van zulke werken Antwerpen zou bedreigd worden met verval en vroeg of laat een haven van tweeden rang worden.

Wij moeten hierbij een oogenblik stilhouden.

Het memorandum van de Belgische Regeering van 12 Januari 1929, opgenomen in het *Grijsboek* van 1929, zet methodisch en duidelijk uiteen :

a) dat luidens artikel 113 van de Algemeene Akte van het Verdrag van Weenen, gevoegd bij het Verdrag van 1839, Nederland er toe verplicht is zich te belasten met al de noodige werken in de bedding van de rivier, opdat de scheepvaart geen hinder zou ondervinden, hetgeen de verplichting insluit de vaargeulen aan te passen bij den vooruitgang van den scheepsbouw en dus in dien zin *verbeteringswerken* uit te voeren.

b) Dat het juridisch regiem, opgelegd in 1814, volstrekt gelijk was voor den Rijn en voor de Schelde, en dat de regeling betreffende den Rijn, en de regeling die bepaalt dat Nederland zich belast met de werken in de Schelde zooals in den Rijn, vervat zijn in de Algemeene Acte van Weenen, die zelf is vervat in het verdrag van 1839. Daaruit volgt dat de verplichting, aangegaan voor den Rijn, ook moet gelden voor de Schelde. Nu heeft Nederland, evenals de Centrale Commissie van den Rijn, aan deze verplichting steeds de interpretatie gegeven, dat de oeverstaat (dus Nederland voor de Schelde) den stroom op zijn kosten en te allen tijde bevaarbaar moet houden, *om aan de groeiende eischen van*

het verkeer te beantwoorden, « zoowel ter bevordering van de scheepvaart als voor het bestendig bevaarbaar houden van de vaargeul ». Deze verplichting betreft dus onbetwistbaar de verbeteringswerken aan den stroom.

Reeds vóór deze onbetwistbare bewijsvoering van de Belgische Regeering had Baron Rolin-Jaequemyns, in een artikel verschenen in 1918 in de *Revue de droit international et de législation comparée* uitdrukkelijk betoogd dat Nederland deze verplichting om de verbeteringswerken in de Schelde uit te voeren, gehouden is. Hij beriep zich daartoe op de incorporatie van de speciale reglementen betreffende de internationale stroomen in het Verdrag van 1839; deze reglementen worden geacht textueel te zijn vervat in de Algemeene Akte van Weenen, die zelf in het Nederlandsch-Belgisch Verdrag is vervat. Naar luid van deze reglementen moeten de verplichtingen van de oeverstaten in zake de bevaarbaarheid van de Schelde begrepen worden in den zelfden zin als de verplichtingen van de oeverstaten in zake de bevaarbaarheid van den Rijn. Wat den Rijn betreft waren de oeverstaten, en Nederland, het daaromtrent steeds eens, steeds erkennen zij dat zij zich moesten belasten met de verbeteringswerken.

In Nederland heeft men van verscheidene zijden gepoogd den geleerden Belgischen rechtskundige te weerleggen.

De meest opvallende kritiek kwam van den heer van Eysinga, een van de meest vooraanstaande professors van Nederland.

Doch deze kritiek kan, niettegenstaande het gezag van genoemden professor, niet als een weerlegging doorgaan.

De heer van Eysinga tracht zooveel mogelijk de beteekenis van artikel 113 van de Akte van Weenen te beperken, zelfs met betrekking tot den Rijn, derwijze dat dit artikel alleen de verplichting zou opleggen de onderhoudswer-

ken te bekostigen. Zulks is echter in tegenstrijd met het onbetwistbare feit dat Nederland zelf, niettegenstaande het protest betreffende de Waal in 1845, uitdiepingswerken heeft moeten uitvoeren in de bedding van den Rijn.

Wat de Schelde betreft, beperkt de heer van Eysinga er zich toe de bekende Nederlandsche stelling te hernemen, waarbij aangetoond zou zijn dat, aangezien § 2 van artikel IX van het Verdrag van 1839 onderhoudswerken oplegt, het verdrag de verbeteringswerken heeft willen uitsluiten. Hij verliest echter uit het oog dat het Verdrag uitdrukkelijk meer dan onderhoudswerken oplegt door het geheel van zijn bepalingen, die uit het Verdrag niet kunnen geschrapt worden, en door de toepassing van het Verdrag van Weenen, dat voor Europa geldt, en dat de Mogendheden wilden in stand houden als een universeelen regel.

Dit is zoo waar dat, in 1926, de gedelegeerden van de Mogendheden (Groot-Brittannië, Frankrijk, Nederland, België) na onderteekening van het Collectief Verdrag gesloten tot intrekking van de Waarborgverdragen van 1839, uitdrukkelijk in een protocol hebben bepaald dat de Belgische en NEDERLANDSCHE Regeeringen « in niets hebben willen raken aan de bepalingen van de artikelen 108 tot 117 van de Algemeene Akte van het Congres van Weenen van 9 Juni 1815, die zooals voorheen aan den grondslag blijven van het regiem der bevaarbare stroomen en rivieren die de Belgische en Nederlandsche gebieden scheiden of verbinden ». Hoe kan Nederland, dat zich bij dit protocol heeft aangesloten, daarna beweren dat het Verdrag van Weenen in een zijner bepalingen ten aanzien van de Schelde werd teniet gedaan? De geest maakt levend, de letter doodt. Met de aldus opgevatte letter van paragraaf 2 van het Verdrag van 1839, zou Nederland de Schelde kunnen doodden.

De heer van Eysinga geeft trouwens

geen antwoord op de kapitale opmerking waarop zich baron Rolin-Jaequemyns beroept en die getrokken is uit het Memorandum van de Conferentie van Londen op 4 Juni 1831, waaruit blijkt dat de Mogendheden aan België « de vrije scheepvaart op de Schelde » met al hare gevolgen hebben willen waarborgen.

Van nog grooter belang is echter dat de geleerde Leidsche professor totaal vergeet in zijn studie de officieele verklaring van zijn eigen Regeering te weerleggen, die als een hoofdargument door zijn Belgischen tegenspreker wordt aangehaald. Inderdaad, op 6 Maart 1862, erkende de Nederlandsche Regeering op formeele wijze, tegenover de Britsche Regeering, dat artikel 113 van de Akte van Weenen steeds van toepassing was op de Schelde en dat daaruit voor Nederland *de verplichting vloeit de vaargeulen in staat van bevaarbaarheid te houden*, zelfs voor de groote schepen. Zij erkende zelfs dat de kosten van de werken ten laste van Nederland vielen, vermits zij kloeg dat deze kosten betrekkelijk hoog liepen. Wat te Londen waar is, moet het ook te Brussel zijn, en zoo Groot-Brittannië het recht had zich te herinneren dat de strenge toepassing van de Akte van Weenen op de Schelde van belang is voor al de Mogendheden, dan mag België zich toch ook op zijne beurt herinneren dat deze toepassing, waar zij werken betreft die den stroom aan de stijgende behoeften van de scheepvaart moeten doen beantwoorden, in de eerste plaats van belang is voor een land, voor hetwelk de Schelde de onmisbare uitweg naar de zee is (1).

(1) Een Italiaansch professor met name Siotto-Pintor, vond gretig gehoor in de Haagsche Akademie voor Internationaal Recht, waar hij, in een reeks conferenties, later in een brochure samengevat, beweerde dat de verplichtingen van Nederland, ten aanzien van de Schelde, zich bepalen bij het behoud van den toestand in 1839. Terecht heeft men dien professor geantwoord, die allicht een andere taal zou voeren « zoo de haven van Genua op Fransch gebied haar uitweg had of zoo Trieste en Fiume enkel toegankelijk waren langs een nauwen pas op Joego-Slavisch gebied », dat, zoo het verdrag van 1839 op het stuk van bevaarbaarheid van den stroom een dergelijke beteekenis had, en zoo spijs den wil van de mogendheden, het niet werd herzien, dergelijk verdrag « zou moeten worden gerangschikt onder de vervloekte verdragen die een gevaar voor den vrede zijn ».

VI. — *Het recht op herziening.*

Doch België heeft niet alleen recht op oordeelkundige wijze het Verdrag van 1839 te zien verklaren.

Het heeft recht op meer. De Mogendheden te Versailles hebben, in overleg met Nederland, dat daarin toestemde, uitdrukkelijk het recht van België op *herziening* van de Verdragen geformuleerd.

Waarom?

Omdat deze Verdragen *tegen* België werden gemaakt. « Omdat, met het doel « zooveel mogelijk ons land te verzwakken » zij aan België niets hebben gegeven van wat het gevraagd had en wel de vrijheid van de Schelde en het bezit van den linkeroever van den stroom. »

Omdat het gevolg van de weigering voor België de « overhand van Nederland op de Schelde was, waarbij Antwerpen aan de concurrentie van Rotterdam is overgeleverd ».

Omdat België in ruil voor de gebrachte offers alleen heeft bekomen « enkele clausules van scheepvaart die het steeds ondoelmatig en onvoldoende heeft verklaard ».

Omdat « de billijkheid door de feiten aangetoond derhalve de *herziening* eischt van een stelsel dat voor België nutteloos en bezwarend is geweest ».

Deze beteekenisvolle woorden zijn, zooals men weet, van den heer Tardieu, Voorzitter van den Franschen Ministerraad, die in 1919 door den Oppersten Raad der Geallieerden werd gelast in den schoot der « Commissie voor Belgische aangelegenheden » een verslag op te maken dat door de « Bijzonderste geallieerde en geassocieerde Mogendheden » eenparig werd goedgekeurd, en dat besloot tot *herziening*, waarmede Nederland trouwens instemde, en verklaarde dat « het algemeen doel der *herziening* zou zijn « zoowel voor België als voor den algemeenen vrede de onderscheiden gevaren en *bezwaren* op te heffen, die uit bedoelde verdragen voortvloeiden. »

Al deze woorden zijn duidelijk en

men moet wel inzien « in welken geest het werk der herziening dient voortgezet.

Ook hadden wij in 1919 te Parijs onze eischen doen slaan op drie essentiële punten.

1. De Schelde moet vrij zijn.

2. De Schelde moet bevaarbaar zijn, derwijze dat zij beantwoordt aan de toenemende behoeften van de scheepvaart.

3. De Schelde dient gemeenschappelijk beheerd, zoodat de noodig bevonden werken spoedig kunnen worden uitgevoerd met onverwijld zijn toevlucht te nemen tot arbitrage, bij gemis van overeenstemming tusschen de Regeeringen of de beheerders.

Ieder dezer drie punten is van essentieel belang.

1. *De volstrekte vrijheid van de Schelde* is trouwens niet alleen van belang voor België, maar ook voor al de Mogendheden wier vlag in de Antwerpsche haven wappert.

2. *De bevaarbaarheid van den stroom* onderstelt de uitvoering van eventuele verbeteringswerken, zoowel als de uitvoering van de onderhoudswerken. De Mogendheden wier schepen den stroom op- en afvaren hebben er eveneens het hoogste belang bij dat die schepen op hunne doorvaart geen drempels of aanslibbingen zouden ontmoeten die hun den weg versperren.

3. Wat het *gemeenschappelijk beheer* betreft, uit de ervaring blijkt dat het hier een hoofdeisch geldt. Immers het Verdrag van 1839, zooals Nederland het uitlegt, blijft volstrekt zonder sanctie. Nederland moet onze verzoeken enkel met een weigering beantwoorden, en de armen kruisen. Door het recht van veto dat Nederland zich wederrechtelijk aanmatigt wordt het verdrag praktisch ondoeltreffend. Dit is niet aan te nemen. Indien onze burens, om te ontkomen aan de drievoudige verplichting die onze drievoudige eisch voor Nederland in zich sluit, trachten te ontwijken met ons te verwijzen naar de rechtscolleges voor internationale

arbitrage, dan zouden de Mogendheden, — uit wier naam de heer Pichon aan den heer Van Karnebeek schreef dat zij bij gebrek van overeenkomst tusschen Nederland en België zouden trachten « de meeningsverschillen, die beide mogendheden scheiden, overeen te brengen », — ons niet kunnen in den steek laten en er van af zien te onzen voordeele eene belofte gestand te doen, waarvan wij eens terecht de verwezenlijking mogen verhoppen bij gemis van zoovele andere.

VII. — *Wat biedt Nederland?*

In haar schema van 23 October 1928, doet de Nederlandsche Regeering de volgende voorstellen :

A. — VRIJHEID VAN SCHEEPVAART.

Wat het regiem betreft van de koopvaardischepen die van Antwerpen naar zee varen en omgekeerd, stelt Nederland voor « een overeenkomst die rekening houdt met de wederzijdsche belangen ». Het kan niet onduidelijker.

België, in zijn antwoord (nota van 12 Januari 1929), doet opmerken dat de Regeering van Den Haag niet meer in heel zijn omvang het beginsel van de vrijheid der koopvaardij schijnt aan te nemen, met er evenwel op te wijzen dat de Nederlandsche afgevaardigden echter geen enkelen neuen tekst hebben voorgesteld, en met te vragen « dat het beginsel zou worden opgevat en gewaarborgd in de ruimste beteekenis ».

Op 7 Mei 1929 antwoordt Den Haag dat inderdaad « de vrijheid van de handelsscheepvaart op de Schelde dient begrepen en gewaarborgd in de ruimste beteekenis », maar « dat men geen onbegrensde vrijheid kan aannemen » en dat « wij geen aanspraak kunnen maken op volledige vrijstelling van het territoriaal gezag en dat de rechten en plichten, die de soevereiniteit op de Beneden-Schelde met zich brengt, dienen in overeenstem-

ming gebracht met de belangen van de Scheepvaart op Antwerpen ». Wil België den toestand van Nederland erkennen dan heeft het Kabinet de overtuiging dat er gemeenschappelijke formules zullen kunnen worden gevonden ». Er wordt geen nadere uitleg verstrekt. In werkelijkheid komt men niet vooruit.

B. — BEVAARBAARHEID VAN DEN STROOM, WERKEN EN KOSTEN.

Het *Schema* van Nederland van 23 October 1928 stelt voor :

1^o De verbintenis vanwege beide landen het behoud en de verbetering der vaargeulen van de Schelde en van haar uitwegen naar de volle zee te verzekeren en tevens de overige belangen te vrijwaren die betrekking hebben met dezen stroom, inzonderheid de belangen der belendende gronden;

2^o De arbitrage in geval van betwisting;

3^o Den waarborg van een vlugge afhandeling der zaken;

4^o Wat de kosten betreft, zou Nederland bereid zijn voor de helft tusschen beide te komen tot een zeker overeen te komen maximum.

Op 12 Januari 1929 antwoordt België het volgende :

1^o De Nederlandsche afgevaardigden hebben verklaard dat zij het woord « verbetering » anders opvatten als wij. Zij hebben niet aangenomen dat de Schelde zou moeten doorvaart verleen aan de grootste schepen en voorzien in al de stijgende noodwendigheden van het verkeer en van den handel ter zee.

Welnu dit is van hoofdzakelijk belang.

De afgevaardigden hebben trouwens geen naderen uitleg gegeven aangaande de beteekenis die dient gehecht aan het woord « verbetering ».

Het *Schema* van Den Haag verklaart niet of zij aanneemt dat de belangen van de scheepvaart den voorrang hebben. Zij maakt geen ladder op van

de betrokken belangen, hetgeen nochtans onontbeerlijk is « indien men niet wil dat bijkomende belangen, zooals bij voorbeeld het aanleggen van Polders enz., een hinderpaal zouden zijn voor werken die onontbeerlijk waren voor de uitbreiding van de scheepvaart ».

2^o Den Haag geeft geen uitleg over de arbitrage.

Nochtans dient het stelsel van de arbitrage met volledige klaarheid vastgesteld.

Volgens den aard der gevallen is er een afzonderlijke procedure noodig. In dringende gevallen, inzonderheid voor het uitvoeren van werken of voor maatregelen op den stroom te treffen, is er een bestendig college van scheidsrechters noodig.

3^o Waarin zal de waarborg van vlugge afhandeling der zaken bestaan?

4^o Wat de kosten betreft :

Het Verdrag van 1839 legt al de kosten ten laste van Nederland. De ontwerpen van 1919-1925 beteekenden een achteruitgang. België stemde erin toe een gedeelte der kosten te betalen. Dit gedeelte bedroeg nochtans niet de helft, voor de eenvoudige onderhoudswerken. Het voorstel van Den Haag beteekent dus een nieuwe achteruitgang. Alleen nog de helft der kosten valt ten laste van Nederland en het zal alleen de helft zijn van een te bepalen maximum. Wat zal dit maximum zijn? Dit wordt niet gezegd.

In 1919, te Parijs, heeft de heer Struycken van de tusschenkomst van Nederland (dat op de Schelde soeverein is), in de kosten, een punt van eer gemaakt voor de waardigheid en de nationale eigenliefde.

België is niettemin bereid in dit opzicht een offer te brengen.

De Nederlandsche Regeering antwoordt op 7 Mei 1929 :

1^o *Verbeteringswerken*. — Betreffende de beteekenis van het woord *verbeteringswerken*, zegt Den Haag niets. Het is nochtans een hoofdpunt.

Wat betreft de wederzijdsche be-

langen van den waterweg en van het Zeeuwsch grondgebied, zegt Den Haag dat zij moeten overeengebracht worden. Elk geval zou onverwijld onderzocht worden. Desnoods zou een scheidsorgaan beslissen. Deze procedure komt ons redelijk voor indien de artikelen moeten uitgaan van het beginsel, dat Den Haag ongelukkig niet aanvaardt, volgens hetwelk de rivier moet beantwoorden aan de stijgende behoeften van de scheepvaart.

2^o *Arbitrage*. — Den Haag neemt, zonder het te verduidelijken, het onderscheid aan volgens den aard der gevallen en de stichting van een bestendig college voor « de onvoorziene moeilijkheden die mochten dringend blijken ».

3^o *Vlugheid*. — Niets wordt verduidelijkt, buiten hetgeen daareven gezegd werd betreffende de arbitrage.

4^o *Onkosten*. — Het bedrag ten laste van Nederland te leggen, zal, naar luid van de Nederlandsche nota, afhangen van de « wederzijdsche voordeelen » waarin België zal toestemmen.

Dit is een nieuwe eisch en bijgevolg een nieuwe achteruitgang. Tot dusver was er geen spraak van geweest aan België een vergoeding op te leggen voor de kosten door Nederland te betalen. Dit voegt er bij dat het niet van stonden aan het maximum kon bepalen, waarvan het slechts de helft zou betalen.

C. — GEMEENSCHAPPELIJK BEHEER

Wij zegden reeds dat dit een belangrijk punt is, wij kunnen het niet genoeg herhalen.

België is thans ontwapend. Indien werken geboden zijn en dat Nederland insluimert, dan zal het Verdrag ons niet het middel geven om het uit zijn slaap te wekken.

Wat te doen?

België had in de ontwerpen van 1919-1925 het gemeenschappelijk beheer van den stroom door beide landen doen aannemen; met het recht van

beslissing voor de Beheercommissie, en de vrijheid, in geval van betwisting, over het voorwerp van het geschil te doen beslissen door scheidsrechters, hetzij na tusschenkomst der Regeeringen wanneer er geen spoed bij was, hetzij buiten die tusschenkomst in geval van dringendheid.

In haar schema van 23 October 1928, bepaalt de Nederlandsche Regeering er zich bij voor te stellen dat « bevoegde personen, te eenre en te andere zijde aangeduid, het recht zouden hebben kennis te nemen van elk vraagstuk dat den waterweg van Antwerpen naar de zee werkelijk zou aanbelangen ». Zij zouden alleen bevoegd zijn « voorstellen aan beide Regeeringen te doen ».

In haar nota van 12 Januari 1929 antwoordt de Belgische Regeering dat zulks het verleden zou handhaven met al zijn ongemakken.

Volgens de verklaringen der afgevaardigden van Nederland, zou men er zich bij bepalen de commissie van beheer, in 1919 en in 1925 aangenomen, te vervangen door een commissie van technische raadgevers « zonder gezag noch macht » en « die alleen voor opdracht zouden hebben aanbevelingen tot beide Regeeringen te richten ».

Men ziet niet in hoe dit regiem zou verschillen van het huidige regiem van gemeenschappelijk toezicht, dat het voornaamste bezwaar van België heeft doen ontstaan, vermits het het Verdrag zonder bekrachtiging laat, en Nederland heeft toegelaten zich wederrechtelijk het recht van veto toe te eigenen.

Den Haag bepaalt er zich bij in zijn nota van 7 Mei 1929 te antwoorden dat het niet inziet waarom het huidige stelsel van het gemeenschappelijk toezicht ontoereikend is.

Welnu wij hebben nooit opgehouden te doen uitschijnen dat juist dit stelsel het Verdrag zonder uitwerksel, Nederland oppermachtig en België ontwepend laat.

VIII. — *De Tekortkoming van Nederland.*

In haar geheel genomen vat de nota der Belgische Regeering van Januari 1929 zeer goed en in korte woorden onze eischen samen.

Het volstaat deze eischen te herhalen om vast te stellen, na het onderzoek dat wij hebben ingesteld, hoe verre de Regeering van den Koning er van verwijderd is het eens te zijn met de Regeering van de Koningin.

« Om zijn zienswijze aangaande het regiem van de Schelde samen te vatten, verklaart de nota, legt de Belgische Regeering nadruk op de noodzakelijkheid de vrijheid der handelsscheepvaart in vreedstijd volledig te waarborgen en dezelve in oorlogstijd zoo ruim mogelijk te verzekeren; te zorgen voor het onderhoud en de verbetering van den stroom ten einde te allen tijde de doorvaart van de grootste schepen mogelijk te maken en te voorzien in de stijgende behoeften van het verkeer en van den handel ter zee. De belangen van het land moeten, volgens het advies van de Regeering des Konings, den voorrang hebben op de overige belangen onder voorbehoud van maatregelen, die mochten vereischt zijn om de veiligheid der belendende gronden te verzekeren en om de rechtstreeks aangerichte schade te vergoeden.

Ten einde de practische inrichting van het beheer van den stroom te verzekeren, oordeelt 's Konings Regeering dat er een gemeenschappelijk organisme dient opgericht dat zou bevoegd zijn om onmiddellijk te voorzien in de noodwendigheden van het normaal bestaan van den stroom, inzonderheid op het stuk van toezicht over de vaargeulen, baggerwerken, betonning, verlichting, loodswezen, enz. Een bestendig scheidsrechterlijk college zou terstond de geschillen beslechten die desaangaande mochten rijzen zoowel tusschen de leden der commissie van beheer als tusschen de Regeeringen.

Wat de verbeteringswerken betreft, zou deze commissie gelast worden aan de Regeeringen voorstellen te doen. In geval van oneenigheid tusschen de leden van de commissie of tusschen de Staten zou er door middel van arbitrage, gesteund op de beginselen die wij hooger hebben uiteengezet, binnen een bepaalden termijn over het geschil uitspraak worden gedaan.

Wat de kosten betreft behoudt de Belgische Regeering haar advies voor.

Deze samenvatting geeft ten volle den toestand der openbare meening in België weer.

En zonder vrees voor logenstraffing mag men bevestigen dat deze meening waarlijk eensgezind is.

Dit heeft trouwens de Nederlandsche pers niet zonder eenige teleurstelling vastgesteld, na de vergadering die in 1929 in Den Haag werd belegd door de katholieke Nederlandsche groepeerings voor den vrede, en waar onze collega E. Pater Rutten aangaande het Nederlandsch-Belgisch geschil de zienswijze van ons land heeft uiteengezet.

Welnu, door deze samenvatting van het memorandum onzer Regeering, kan men den afstand meten, die in het vraagstuk van de Schelde thans nog Den Haag van Brussel scheidt.

Den Haag wil de vrijheid van de scheepvaart begrenzen, de verbeteringswerken beperken en het onmiddellijk belang van de bevaarbaarheid van den stroom afhankelijk stellen van de ondergeschikte belangen van de oeverbewoners, het grootste gedeelte van de kosten, die ten laste van Nederland komen, op België doen wegen, in ruil voor zijn aandeel in deze kosten voordeelen bekomen die niet nader worden bepaald, het regiem van het gemeenschappelijk toezicht bestendigen waardoor het gemeenschappelijk beheer wordt uitgesloten maar dat voor Nederland het misbruikelijk recht van veto handhaaft.

Wij bevinden ons uren wijd van de ontwerpen die in 1919 en in 1925 door Nederland werden aangenomen.

IX. — *Een buitensporige eisch.*

En nu voegt Nederland bij zijn nieuwe eischen een eisch temeer; deze is zoo buitensporig dat hij onwaarschijnlijk lijkt.

In werkelijkheid wordt hij enkel zeer stil vooropgezet en als terloops in het Memorandum van 7 Mei van verleden jaar. Maar deze eisch wordt overgenomen in de overdreven nota van de Nationale Unie waar hij overvloedig wordt toegelicht.

Deze nieuwe eisch wordt in de nota van Mei 1929 volgenderwijze gesteld :

« Krachtens de eerste paragraaf van artikel IX van het Verdrag van 1839, valt de bevaarbare Schelde boven Antwerpen onder de toepassing van artikel 113 der Algemeene Akte van Weenen. Maar wanneer men de vraag stelt te weten of de Belgische Regeering daarop deze bepaling heeft toegepast volgens de interpretatie die zij daaraan wenscht te zien geven op de Beneden-Schelde, dan luidt het antwoord ontkennend. Zelfs bescheiden schuiten van 66 ton kunnen boven Gent niet varen. Derhalve heeft België zich op eigen grondgebied niet gekweten van een plicht, waarvan het op Nederlandsch grondgebied de erkenning en de vervulling door de Regeering van de Koningin vordert. »

De nota van de « Nationale Unie » doet er geen doekjes rond. Zij durft zelfs beweren dat Nederland de vaargeulen van de Schelde voorbij Antwerpen slechts moet onderhouden, indien België de Schelde *stroomopwaarts* verbetert, derwijze dat zij toegankelijk is voor schepen van 2,000 ton.

Terecht heeft de Belgische Regeering den stoot gepareerd. In haar memorie van 28 Mei laatstleden draagt zij er zorg voor te verklaren :

« De Schelde werd op Belgisch grondgebied steeds te gepasten tijde verbeterd om te voorzien in de toenemende behoeften van het verkeer. De talrijke werken, die sedert den oorlog werden vernieuwd en uitgebreid,

hebben de scheepvaart vergemakkelijkt. Talrijke werken zijn ontworpen en zelfs aangevat om tusschen de Zeeschelde en de Fransche grens de doorvaart van schepen van groote tonnenmaat te verzekeren. Ook heeft nooit een enkele vreemde Regeering geklaagd over de voorwaarden der scheepvaart op de Schelde in België. »

Dit is zeer goed gezegd...

België immers weet wel dat het er het grootste belang bij heeft de Boven-Schelde behoorlijk te onderhouden, vermits de storingen van eenigen duur stroomopwaarts, storingen kunnen teweegbrengen op den stroom inzonderheid in de streek Santvliet-Bath-Valkenisse.

Laten wij echter nadere toelichtingen geven, opdat deze ongehoorde aanspraak, die erin bestaat aan België de hervorming van heel de Schelde stroomopwaarts Antwerpen te willen opdringen, zich niet zou uitbreiden tot de kringen die vijandig staan tegenover het Verdrag en geen nieuwe en gunstige hinderpaal zou worden om de onderhandelingen te dwarsboomen.

Men verliest aan de overzijde van de grens drie punten uit het hoofd :

1. Het Verdrag van 1839 werd aan België en aan Nederland niet opgelegd om het aan de binnenscheepvaart mogelijk te maken de rivierhavens stroomopwaarts Antwerpen te bereiken, maar wel opdat de zeescheepvaart ongestoord en gemakkelijk van zee uit Antwerpen en van Antwerpen uit de zee zoude kunnen bereiken. De « bevaarbare vaargeulen » bedoeld bij

paragraaf 2 van artikel IX van het Verdrag slaan trouwens op de vaargeulen die noodig zijn voor de groote scheepvaart.

2. Het overeengekomen regiem, ingevoerd bij het Verdrag van 1839 tusschen België en Nederland betreffende de Westerschelde, en inzonderheid het regiem van de « scheepvaart op de Schelde » wordt in het Verdrag bij paragraaf 2 van artikel IX enkel voorzien « stroomafwaarts Antwerpen ». Wat verband houdt met de scheepvaart stroomopwaarts valt niet rechtstreeks onder de toepassing van het regime dat onder gemeenschappelijk toezicht staat en moet dus niet in aanmerking komen, wanneer de herziening van het Verdrag voor de scheepvaart stroomafwaarts wordt besproken.

3. Ten slotte, overeenkomstig hetgeen de Belgische Regeering beweert, zijn wij niet alleen thuis stroomopwaarts van Antwerpen en hebben wij aldaar geen enkele verplichting, doch heeft België nooit opgehouden de vereischte maatregelen te treffen opdat de Schelde stroomopwaarts Antwerpen zou beantwoorden aan de noodwendigheden van de scheepvaart, en nooit werd aan België desaangaande het minste verwijt gemaakt door eenige mogendheid, wier schepen op de Boven Schelde varen.

Men ziet door den aard zelf en door de ijdelheid van het verwijt, dat men desaangaande tracht voorop te zetten, hoezeer men in Nederland, tot zelfs in Regeeringskringen, geneigd schijnt uit alle hout pijlen te maken om de herziening te dwarsboomen.

X

HET KANAAL GENT-TERNEUZEN

Een lid van de Senaatscommissie heeft op de noodzakelijkheid gewezen een tweede sluis te Terneuzen te bouwen.

Hij heeft cijfers (1) aangehaald waaruit blijkt, enerzijds de aanzienlijke toeneming van het verkeer in de Gentsche haven, en anderzijds de bezwaren die, wat de uitbreiding betreft, gepaard gaan met het bestaan van een enkele sluis aan de monding van het kanaal, dat Gent met de Schelde verbindt.

Nu reeds is deze sluis ontoereikend. Het doet zich voor dat men er niet in slaagt al de stoomschepen te schutten die zich bij vloed aanmelden en sommige daarvan zijn aldus verplicht een dag te verliezen. In 1922 reeds deed de Bond der Gentsche havenbelangen opmerken dat een groot aantal bodems, wegens hunne afme-

tingen en de ontoereikende sluis van Terneuzen niet op Gent konden varen. Het bouwen van de sluis zou vijf jaar vergen. De stad Gent heeft reeds besloten een eerste vak van de kaaimuren te bouwen langs het kanaaldok op Belgisch grondgebied. Zij verhoopt dat de nieuwe sluis niet op zich zal laten wachten.

Zij is de meening toegedaan dat Nederland, dat op de Nederlandsche oevers van het kanaal talrijke fabrieken telt, bij het vlug bouwen van de sluis evenveel belang heeft als België.

Het lid van de Commissie, dat de aandacht zijner collegas op dit vraagstuk had gevestigd, voegde daarbij dat het bouwen eener tweede sluis voorzien wordt bij de Nederlandsch-Belgische Overeenkomst van 1895-1902 en dat de noodige gronden voor de sluis sedert 1913 voor rekening van de Belgische Regeering werden aangekocht. Zij verklaarde dat Nederland niet heeft laten blijken van zijn voornemen zich te verzetten tegen de toepassing van artikel 13 der Overeenkomst van 29 Juli 1895. Zij heeft gevraagd of de Regeeringen van Brussel en van Den Haag het bouwen van de sluis niet zouden kunnen onderzoeken, buiten het kader der onderhandelingen tot herziening van het Verdrag van 1839.

Over dit verzoek lijken enkele aanmerkingen hier niet ongepast.

1^o Men mag vooral niet vergeten dat het bouwen van een tweede sluis te Terneuzen essentieel verband houdt met de herziening van de verdragen van 1839. Eerst en vooral had het ontwerp tot herziening van 1919-1925 aan het kanaal van Terneuzen, dat 32 kilometer lang is, waarvan 15 kilometer op Nederlandsch grondgebied,

(1) De haven van Gent heeft in 1929, 5,928,712 ton goederen ingevoerd en 2,777,609 ton uitgevoerd tegen 2,925,938 ton en 2,142,279 ton in 1928.

Het totaal der behandelde koopwaren — 8,706,321 ton overschrijdt dus het verkeer in 1928 (5,065,217 ton) met 72 t. h. en dit in 1913 (1,906,204 ton) met 357 t. h.

Gent is vooral een overlaadhaven voor zware goederen en volledige ladingen. Zij is daarvoor speciaal uitgerust. Dit laatste punt oefent eene groote aantrekkingskracht uit voor de stortgoederen. De hoeveelheid overgeladen *steenkolen* is gestegen van 1,125,914 ton in 1928, op 3,453,500 ton in 1929.

De in- en uitvoer van *ijzer en staal*, die in 1928 aanzienlijk was gestegen en waarvoor men groote inzinking verwachtte, is op peil gebleven. Ondanks de aanzienlijke inzinking voor den uitvoer, aanvang van dit jaar vastgesteld, is het totaal verkeer gestegen van 1,154,742 ton tegen 1,315,723 ton in 1928.

De invoer van *ijzererts* stijgt van 326,155 ton in 1928 op 380,085 ton.

De invoer van *hout*, die ongemeene vordering had gemaakt in 1929, is nog gestegen en bedraagt 551,882 ton.

De invoer van *katoen* is gestegen van 42,663 ton tot op 48,609 ton en de invoer van *glas* van 45,488 ton op 58,044 ton.

Gent met een verkeer van 8,706,321 ton is een Europeesche haven geworden.

Gedurende de maand Januari 1929 zijn 263 schepen met een netto maat van 276,545 Moorsom-ton de dokken binnengevaren tegen 231 schepen met 181,582 ton gedurende dezelfde maand van het vorig jaar; een verhooging dus met 52 t. h. Voor de maand Januari 1928, gedurende dewelke 128 schepen met 94,826 ton in Gent binnenvoeren, bedraagt de verhooging 192 t. h.

hetzelfde lot beschoren als aan de Schelde, zoowel wat betreft de verbetering van het kanaal, de sluizen, de bruggen, de electricische energie, het jagen en den trekdienst, als wat betreft het beheer.

Voortaan moest het beheer gemeenschappelijk zijn.

Het kanaal en zijne toegangen moesten in de stijgende behoeften van de scheepvaart voorzien. De kosten van de verbeteringswerken op Nederlandsch grondgebied moesten voor vijf zesden door België worden gedragen.

Zoo men overdenkt dat het kanaal thans op Nederlandsch grondgebied niet kan worden verbeterd, zoo Nederland zich daartegen verzet, en dat de uitbreiding van de Gentsche haven aldus kan worden stopgezet, dan moet men wel toegeven dat de Gentsche haven het meeste belang heeft bij de herziening van de verdragen.

2^o De Gentsche haven is geen zuiver lokale haven. Het is werkelijk een nationale haven die, ten aanzien van invoer, uitvoer, behandeling en opslaan van sommige producten voor het gansche land van belang is.

De verbetering van hare toegangswegen is dus een algemeen belang.

3^o Men heeft de betreuwenswaardige fout begaan, in overigens beperkte Gentsche kringen, de Gentsche belangen tegenover die te stellen van de Antwerpsche haven en van hare verbindingen met den Rijn en te beweren dat de verbinding Antwerpen-Rijn een

zuiver Antwerpsch vraagstuk was en dat de Gentsche haven geen belang kon hebben bij het graven van het Moerdijkkanaal.

Men heeft aldus over het hoofd gezien dat het vraagstuk der verbindingen van België met den Rijn niet alleen voor Antwerpen, maar voor het gansche land van belang is. Men heeft eveneens uit het oog verloren dat de schepen uit Gent die langs het kanaal van Hansweert varen, ten minste 20 kilometer minder zouden moeten afleggen zoo zij, door de vertakking die allicht te Bath zou worden gegraven, zich naar Dordrecht konden begeven langs het kanaal dat de Antwerpsche dokken met den Moerdijk verbindt, en dat de reis aldus met meer veiligheid zou kunnen worden voortgezet. Aldus zou het al te drukke verkeer op den tegenwoordigen waterweg eenigszins worden afgeleid. Men heeft ook vergeten dat de stad Gent erkend heeft dat de tegenwoordige weg naar den Rijn haar nadeelig is, vermits, niet tevreden over het kosteloos sleepen (1), zij, te zelfden titel als Antwerpen, het voordeel van de compensatiepremiën heeft gevraagd.

Dit blijk van lokalen geest stond overigens alleen. Het werd in het heele land op algemeen protest onthaald. Na het in een persgesprek openbaar te hebben gelogenstraft, stelde de burgemeester van Gent er prijs op in briefwisseling te treden met den voorzitter van de Antwerpsche Kamer van Koophandel, om duidelijk van zijn

(1) Ziehier waarin dit kosteloos sleepen Gent-Dordrecht en terug bestaan heeft in den loop der jongste jaren (de vervoerde goederen in de richting Straatsburg zijn vooral cokes en in de richting Gent staal en metaalslakken).

	<i>Aantal schepen</i>				
	1925	1926	1927	1928	1929
Gent-Straatsburg	6	13	34	34	68
Gent-Straatsburg	1	—	5	3	4
Gent-Straatsburg (ledige aken)	4	8	10	2	8

	<i>Tonnenmaat in goederen</i>				
	1925	1926	1927	1928	1929
Gent-Straatsburg	4,750	9,081	28,208	31,204	73,576
Straatsburg-Gent	670	—	3,586	1,711	2,613
Straatsburg-Gent (ledige aken) (scheepsten)	5,420	9,081	31,794	32,915	76,189
	6,116	8,174	8,702	2,558	11,199

bedoeling te doen blijken in het Nederlandsch-Belgische vraagstuk een eenheidsfront te handhaven en om, uit naam der « gezaghebbende Gentsche kringen », van de bezorgdheid te doen blijken « de uitbreiding van onzen zeehandel te bevorderen door de samenwerking van eenieder en met al de middelen waarover wij kunnen beschikken ».

4^o Men mag evenwel nagaan of een tweede sluis niet eerlang te Terneuzen kon worden gebouwd binnen het kader der geldende overeenkomsten, en mits deze overeenkomsten aan de nieuwe behoeften aan te passen, wanneer het verdrag van 1839 in zijn geheel zal kunnen worden herzien. Het is echter duidelijk dat dit werk voor ons de linzenschotel niet mag worden, waarvoor België de aanzienlijke belangen zou offeren met de herziening van het Verdrag verbonden.

5^o Zoo 'men den geachten Senator moet gelooven, die spoedige uitvoering van dit werk heeft gevraagd, zou Nederland daartegen geen bezwaar hebben.

Op te merken valt evenwel dat Nederland, als voorwaarde van zijne instemming een overdreven voordeel heeft gevraagd, — dat weinig strookt met de belangen van het land en met de belangen zelve van de Gentsche haven. Nederland vraagt gelijkstelling van de haven van Terneuzen — dat wil zeggen van een vreemde haven — met de Belgische havens, op het stuk van spoorwegtarieven. Dat is een ernstige vraag die reeds verdiende te worden overwogen in ruil voor de aanneming van het Verdrag van 1925 in zijn geheel, doch die niet opweegt tegen het bouwen van een sluis, even nuttig voor Nederland als voor België en die trouwens niet alleen van den Staat afhangt. Het verzoek is bovendien niet nieuw. In 1871 reeds heeft Nederland getracht het ons op te leggen. Daar België besloten had het kanaal van Terneuzen op zijn grondgebied te verbreden en uit te

breiden, zoo had het gewenscht dat, op het Nederlandsch gedeelte, dezelfde werken zouden worden uitgevoerd. Te dien einde kwam een Nederlandsch-Belgische Commissie tot stand. Na twee jaar talmen vroeg Nederland de gelijkstelling van de haven van Terneuzen met de Belgische havens. Onder drukking van de Gentenaren gaf de Regeering toe. Zij ondertekende de overeenkomst van 24 Juli 1874 waarvan artikel 11 het volgende bepaalde :

« De Regeering verbindt zich op al de door haar geëxploiteerde spoorwegen *al de differentieele tarieven voor in-, uit- of doorvoer, bestaande of in de toekomst ingevoerd* ten gunste van het vervoer uit of naar de meest begunstigde Belgische havens, toe te passen *op het vervoer uit of naar de haven van Terneuzen.* »

Het geheele land kwam heftig in opstand tegen deze gelijkstelling die in strijd was met onze economische beginselen en met de belangen van onze havens.

Op 24 Mei 1876 werd de overeenkomst door de Kamer verworpen.

De onderhandelingen werden door de Regeering hervat. Zij werden besloten met de overeenkomst van 31 October 1879, die aan België meer offers oplegde voor de werken op Nederlandsch gebied en voor de bezoldiging van het personeel belast met het onderhoud van en het toezicht op het kanaal en met het versassen.

In 1895 werd een aanvullende overeenkomst gesloten voor den eventueelen bouw van eene nieuwe sluis te Terneuzen. Voor het land had zij een verhooging van 59,000 op 92,000 gulden voor gevolg, ten bate van het personeel, met daarbij nog al de onderhoudskosten.

Deze twist uit het verleden mag niet weer oplaaien.

Wij mogen niet nalaten ten spoedigste, als het mogelijk is, een tweede sluis te Terneuzen te doen bouwen.

Dit voordeel evenwel mag niet worden verworven ten koste van onaanneembare offers. Derhalve moeten al de Belgen, welke ook de lokale of nationale belangen mogen zijn, nauw verbonden blijven om, waar het geldt de verbinding van België met zijn hinterland, het geheel programma van onze eischen te doen zegevieren.

XI. — *De Schelde.*

De onzekerheid, waarin na meer dan tien jaar onderhandeling de verdraging der herziening ons stelt, heeft aanleiding gegeven tot een ontwerp dat er toe strekt de Schelde te vervangen door een rechtstreeksch kanaal, van Antwerpen over Gent naar Zeebrugge en de zee. Dit kanaal is langer, zijn mondingen zijn onzeker, en op dit kanaal zou men niet, evenals op de Schelde, aan de scheepvaart de kostbare hulp der stroomingen kunnen verzekeren; bovendien zouden de kosten van dit kanaal zoo hoog oploopen dat alleen de interessen der voorziene uitgaven zouden volstaan om jaarlijks op den stroom werken uit te voeren die zijn bevaarbaarheid volkomen zouden verzekeren. Het geldt hier een desperado-ontwerp. Het is ongewettigd, zoowel met het oog op den natuurlijken en onvergelykelijken vaarweg, dien de natuur ons heeft gegeven als met het oog op de internationale positie van eersten rang, waarin de Mogendheden ons hebben geplaatst, en op ons goede recht om het behoud en de verbetering van den grooten zee-weg te verzekeren. Laten wij dit ongepast initiatief van de hand wijzen!

Wij zouden er niet over spreken, indien dit ontwerp aan een gedeelte der openbare meening in Nederland niet had doen gelooven dat wij, bij gemis van onmiddellijke overeenkomst, zouden bereid zijn er het bijltje bij neer te leggen, en indien Senator Van der Landen daarin geen voorwendsel had gezocht, naar aanleiding van zijn voordracht te Brussel in 1929, om ijverig aan België aan te bevelen zich

door het graven van dezen nieuwen waterweg vrij te maken van den Nederlandschen stroompas. Zoover is het nog niet gekomen!

Gewis, de Schelde is een wispelturige stroom. Zij moet gestadig worden bewaakt. Haar bevaarbaarheid hangt tevens af van de regelmatige werking van het water en van het onderhoud harer bedding. Om deze reden dient er zorgvuldig vermeden, zooals wij hooger hebben bewezen, dat de omvang en het spel van de tijen zou worden verminderd door gevaarlijke werken.

Om deze reden ook moet men het baggeren doen ingrijpen zoodra er drempels tot stand komen op de inflexiepunten van ebbe en vloed, die gaan van den eenen oever tot den andere, afwijken van de bolle oevers en loopen langsheen de holle oevers.

Om deze reden nog, indien de thalweg zich verplaatst onder den invloed van het water of door het ontstaan van ondiepten of kribben, moet men niet alleen de onderhoudswerken maar ook desnoods verbeteringswerken aan den stroom kunnen uitvoeren,

Om deze redenen willen wij dat er op de oevers geen ontijdige werken zouden worden uitgevoerd en dat al de op den stroom noodig bevonden werken onverwijld zouden kunnen worden uitgevoerd. Derhalve willen wij deel hebben in het zoo kiesche beheer van den waterweg. Maar, bijaldien dit actief toezicht blijft waargenomen, is de Schelde een onvergelykelijke waterweg.

De groote scheepvaart vindt daarin de volledigste veiligheid. Het is een echt genoeg op dien stroom met indrukwekkende statigheid een reuzenschip te zien glijden zooals de *Belgenland*, dat zonder moeite langsheen de kaaien van den stroom komt aanmeren.

Op dit oogenblik zelf wordt er een aanzienlijke krachtinspanning gedaan om de Schelde te verbeteren. De uitbreiding van de Noorderdokken en de

zoo ruim opgevatte ingang van de Kruisschans dragen er merkelyk toe bij het meren in diep water en de rendeering van den stroom te vermeerderen.

De thalweg werd pas verbreed op twee belangrijke punten. Hij werd van stonden aan gebracht op 8^m50 diepte stroomafwaarts de Kruisschans. Eerlang zal hij tot in de vaargeul van Bath gebracht worden op een minimum van 9 meter en men hoopt weldra 9^m50.

De diepten en breedten, zelfs bij lage tij, zijn trouwens bijna overal aanzienlijk en overal toereikend.

Ziehier :

	<i>Diepte</i> (bij ebbe) m.	<i>Breedte</i> (bij vloed) m.
Austruweel van 8 tot 18	140 tot 180	180
Sinte-Maria van 8 tot 17	150 tot 260	260
Kruisschans van 9 tot 21	225 tot 270	270
Bath van 9 tot 18	280 tot 335	335
Valkenisse tot 22	275 tot 450	450
Walsoorden tot 34	300 tot 450	450
Hansweert tot 35	720 tot 1600	1600
Terneuzen tot 53	700 tot 1300	1300
Borsselen tot 45	1000 tot 1600	1600
Vlissingen tot 28	2200 tot 3000	3000

Men ziet hoe groot deze breedten zijn behalve op twee punten, tegenover Austruweel en tegenover Sinte-Maria, waar zij nochtans op juist voldoende wijze beantwoorden aan de huidige noodwendigheden van de scheepvaart.

Men ziet ook hoe groot de diepten zijn. Gewis, zij zijn niet eenvormig, over heel de breedte van de vaargeul. En om deze reden wordt er gebaggerd onder meer te Bath en stroomafwaarts de Kruisschans.

Men denke trouwens niet dat er over heel de lengte van den stroom dient gebaggerd. De Schelde is 90 kilometer lang. Op dezen grooten afstand dient er, op trouwens van elkaar verwijderde punten, enkel gebaggerd op ongeveer 5 kilometer. Op de 85 overblijvende kilometer hoeft er niet gebaggerd.

Deze 5 kilometer zijn verdeeld over negen punten, waar er mogelijk drem-

pels kunnen tot stand komen. Zij zijn gelegen :

1^o Vlak tegenover de Jordaenskaai (op een lengte van 400 meter);

2^o Vlak tegenover Austruweel (op 500 meter);

3^o In de Krankeloon (op 500 tot 1,000 meter);

4^o Aan het fort « De Perel » (op 300 tot 400 meter);

5^o Nabij Lillo (op 300 tot 400 meter);

6^o Te Frederik (op 400 meter);

7^o Te Bath (op ongeveer 1 kilometer);

8^o Te Valkenisse (op 1 kilometer);

9^o Te Walsoorden (op 1.5 kilometer).

Deze drempels dienen vooral in het oog gehouden.

Zooals men weet, nemen deze diepten nog toe bij vloed. Zij laten toe, bijaldien wel te verstaan men zich niet in het tijdperk van storing bevindt, aan de schepen die tot 11^m50 diepgang hebben, den stroom op te varen tot op de reede van Antwerpen. Hiertoe volstaat het de drempels te handhaven op peil — 9.00.

Het spreekt vanzelf dat de baggerwerken dienen uitgevoerd zoodra drempels tot stand komen; het volstaat immers dat één enkele drempel niet te gepasten tijde worde weggeruimd opdat deze min of meer den stroom zou versperren.

Daarom mag er tevens gezegd worden dat de Schelde bestendig toezicht en bestendige werken vergt en dat deze stroom, op voorwaarde dat bedoelde werken worden uitgevoerd, een der schoonste waterwegen van de wereld is.

XII. — *Besluit.*

Welke moet de houding zijn van België ten opzichte van Nederland? Moet België verder geduldig wachten? Moet het eenvoudig bij zijn standpunt blijven?

Nederland schijnt het te wenschen.

Iedere nieuwe phase der onderhandelingen is vanwege Nederland een nieuw

offensief op eenig punt, en een nieuwe achteruitgang op den weg der toegevingen.

Het officieele Nederland betuigt plechtig zijn verlangen tot een overeenkomst te geraken; het herhaalt tot vervelens toe dat het de herziening van het verdrag heeft aanvaard; maar zijne notas, en meer nog de taal, door zijn afgevaardigden gevoerd in 1929, bewijzen dat het de herziening alleen opvat in den zin van eene eenvoudige en trouwens wederrechtelijke interpretatie van het verouderd en onvolledig Verdrag van 1839, van een weigering eenige toegeving te doen, van een vast besluit zelfs de schijnvoldoeningen, die het voorstelt, te doen vergoeden door wat het noemt « een wederzijdsche ruil van voordeelen en toegevingen ».

In dusdanige voorwaarden bij onze burens verder aandringen zou voor ons niet alleen een fopperij beteekenen, maar ook wijzen op een gemis van nationale waardigheid.

Gewis, indien Nederland, in stede van ons verder om den tuin te leiden, eindelijk van houding veranderde en, terwijl het ons positieve en aanneembare voorstellen doet, ons een vriendenhand reikte, dan zouden wij ons over deze kentering moeten verheugen en de hand vatten die het ons toesteekt.

Maar, in afwachting van dit zoo onwaarschijnlijk gebaar, zullen wij wijs handelen met beslist een anderen weg op te gaan.

Help u zelve, zoo helpe u God. Laten wij ons zelf beschermen.

Wij mogen niet vergeten dat de Mogendheden bij deze bescherming belang hebben. Hunne vlag wappert in onze haven. Hun belang gaat gepaard met ons goed recht. Gewis, zooals wij hebben doen uitschijnen, bedreigt ons thans geenerlei onmiddellijk gevaar op de Schelde. Moest Nederland trouwens de vaargeul laten verzanden of weigeren de werken uit te

voeren die voor de scheepvaart onontbeerlijk worden geacht, dan zou de openbare meening in opstand komen en, om zich te rechtvaardigen, zou zij den titel van schuldvordering overleggen, die de Mogendheden ons hebben ter hand gesteld met ons een billijker en zekerder regiem te beloven.

Maar dat is niet het vraagstuk. Het is om de toekomst te verzekeren dat wij het moeten oplossen. Deze toekomst kan niet onzeker blijven. Wij mogen niet toelaten dat België verder leve in de dubbelzinnigheid van het Verdrag van 1839.

Wij hebben niet het recht aan onze nazaten het risico over te laten dat voor ons in het verleden ligt besloten.

Houden wij dus eveneens de oogen gericht naar Parijs, dat wil zeggen naar de Mogendheden die ons de herziening van het Verdrag hebben beloofd.

Lijkt een overeenkomst tusschen onze burens en ons onmogelijk, dat zij dan optreden om het werk der herziening te doen voortzetten.

Laten wij nagaan in welke voorwaarden van practische toepassing de internationalisatie van de Schelde zou kunnen worden verzekerd.

Daar zal, bij gemis van overeenstemming die nochtans zoo gemakkelijk kan worden verwezenlijkt, waarschijnlijk de oplossing worden gevonden.

Terecht stipte de *Observer* van Londen onlangs aan, na het verschijnen van het *Grijs Boek*: « Het lijkt ongelooft dat een haven, zooals Antwerpen, die gemak biedt voor den handel van een zoo groot aantal landen, zou worden beroofd van de natuurlijke voordeelen of dat haar bestaan zelf zou worden in gevaar gebracht door beschouwingen of vooroordeelen van politieke aard. Rechten van souvereiniteit mogen niet eeuwig de normale ontwikkeling van verkeersmiddelen, waarbij de heele wereld belang heeft, in den weg staan. »

HOOFDSTUK II

HET VRAAGSTUK VAN DE TUSSCHEN- WATEREN EN VAN ONZE VERBINDINGEN MET DEN RIJN.

I. — *Het belang van het vraagstuk : Antwerpen, Rijnhaven.*

Het vraagstuk van de rechten van België in de tusschenwateren, die ook Ooster-Schelde worden genoemd, heeft wel aanleiding gegeven tot het meeste geschrijf.

Indien bijna al de niet vooringenomen geesten, zelfs in Nederland, aannemen dat de Wester-Schelde (van Antwerpen naar de zee) vrij moet blijven, dat zij doortocht moet verleen en aan de grootste schepen, dat wij, tusschenkomende in het gemeenschappelijk beheer van den stroom, moeten in de mogelijkheid worden gesteld zijne bevaarbaarheid te verzekeren en het *veto* van Nederland te beletten, dan zijn er nog veel meer lieden die, onvolledig ingelicht omtrent onze rechten, weigeren onze verbindingen met den Rijn te laten verbeteren.

En nochtans is het vraagstuk van hoofdzakelijk belang voor België. Antwerpen is hetzelfde titel als Rotterdam eene *Rijnhaven*.

Dit is waar op aardrijkskundig, geschiedkundig en economisch gebied.

Aardrijkskundig, wordt de Schelde door de delta en de armen van haar Oostergedeelte verlengd naar Waal en Rijn.

Geschiedkundig hebben Schelde en Rijn nooit opgehouden producten te ruilen. Ook de Rijn stort zich gedeeltelijk in de Ooster-Schelde.

Economisch vindt de Antwerpsche haven in de Rijnstreek een ruim gedeelte van haar hinterland.

In de Nederlandsche kringen heeft men getracht aan Antwerpen zijn aard van Rijnhaven te betwisten.

Het is derhalve noodig de zaken in hun waar daglicht voor te stellen.

1. Het is Duitschland, het Duitschland van den Rijn, dat wil zeggen de belendende Staten van den stroom (Pruisen, Beieren, het Groot-Hertogdom Baden, het Groot-Hertogdom Hessen, het Hertogdom Nassau) zoowel als Frankrijk, die vanaf 1831, met op 30 Maart 1831 met Nederland het protocol van Mainz te onderteekenen « zich het recht hebben voorbehouden vrij met Antwerpen en met België in verbinding te staan *door de tusschenwateren* ».

Deze woorden werden opnieuw aangehaald door de Mogendheden, wanneer Nederland op 14 December 1831 verzet aantekende tegen de waarborgen ten voordeele van België voorzien om aan hetzelfde degelijke verbindingen met het Oosten te verzekeren door de tusschenwateren en door Limburg.

Aldus hebben de Mogendheden in hun Memorie van 4 Januari 1832 het belang doen uitschijnen dat Antwerpen biedt voor de scheepvaart en den handel van den Rijn, maar zij hebben tevens in het licht gesteld het belang dat de handel en de scheepvaart van den Rijn voor Antwerpen en voor België bieden.

En wanneer de Mogendheden alsdan in het protocol van 27 Januari 1831 herinneren dat met instemming van Nederland werd bepaald « dat België, bloeiend en voorspoedig land, in zijn nieuw politiek bestaan de middelen zou vinden die het noodig heeft om dit te steunen », dan doen zij uitschijnen dat deze middelen wel te verstaan die zijn welke België vindt in « een vrije scheepvaart op de Schelde, en een vrije verbinding met Duitschland langs de meest rechtstreeksche wegen ».

Het volstaat trouwens terug te denken aan den economischen toestand van België op dat oogenblik om zich rekenschap te geven van de gebiedende beteekenis der beslissingen die aldus werden getroffen door de Mogendheden ten bate van ons land, dat werd

bevrijd van de overheersching van Willem van Oranje.

Eensdeels had Nederland, door het Verdrag van Münster, de Schelde gedurende bijna twee eeuwen gesloten en het economisch leven van ons vernederd land verwoest. België, slagveld van Europa, waar sedert één eeuw oorlog regel en vrede uitzondering waren geweest, verkeerde in armoede. Nederland, dank zij vooral zijn koloniën, was rijk. Anderdeels had koning Willem, sedert de vereeniging van België met Nederland, daar hij niet meer beschikte over dezelfde redenen als in het verleden om onzen handel en onze nijverheid ten onder te brengen, blijk gegeven van een ware bedrijvigheid ten einde aan onze provinciën economischen voorspoed in te blazen. Hij beurde den landbouw op, deed kanalen en wegen aanleggen, ontwikkelde de nijverheid (vestigde de werkhuizen van Cockerill en de glasblazerijen van Val-Saint-Lambert), riep in het leven de Société Générale des Pays-Bas, enz.

Ook was deze economische bloei van dien aard dat hij een vertraging deed ondergaan aan de omwenteling, die hoofdzakelijk te wijten is, zooals de heer Pirenne zoo duidelijk in het licht stelt, niet aan redenen van stoffelijken aard maar wel aan oorzaken van zedelijken en godsdienstigen aard.

Maar deed men, met tusschen Noord en Zuid de scheiding tot stand te brengen, aan België geen gevaar loopen andermaal door Nederland aan onze provinciën de levensbronnen te zien afsnijden en de uitwegen voor hare economische ontwikkeling te zien sluiten? Welnu, de Mogendheden, ofschoon zij tegen ons de verdragen hebben opgemaakt die voor ons aanleiding gaven tot onze betrekkelijke zelfstandigheid, zijn er nochtans niet toe gekomen te willen dat wij andermaal ingesloten en arm zouden zijn. Zij wilden juist het tegenovergestelde.

De Mogendheden legden dus nadruk

op hun bedoeling voortaan « België *bloeiend en voorspoedig* » te zien.

Loopt het derhalve niet in het oog dat de vrijheid van onze verbindingen met het Oosten, dat onder economisch opzicht ons hinterland moest zijn, geboden was en wel « langs de meest rechtstreeksche wegen ».

Het is daarom dat er in het Verdrag van 19 April werd bepaald, behalve wat wij reeds hebben gezegd over de Schelde en wat artikel IX, § 7, van het Verdrag verklaart over de Maas :

1^o Dat de rechten en tolgeden tusschen Antwerpen en den Rijn op het vak van de Ooster-Schelde niet de tarieven van Gorkum naar de zee zouden te boven gaan;

2^o Dat de scheepvaart in de tusschenwateren tusschen Schelde en Rijn *om van Antwerpen den Rijn te bereiken en omgekeerd* zou vrij blijven, en dat zij enkel zou onderhevig zijn aan gematigde tolgeden en wel dezelfde voor den handel van beide landen.

3^o Dat de bepalingen van de artikelen 108 tot 117 van de algemeene akte van het Congres van Weenen (die aan Nederland de verplichting opleggen deze verkeerswegen te onderhouden en te verbeteren *derwijze dat er geenerlei belemmering bestaat voor de scheepvaart*) zouden worden toegepast op de waterwegen « die het Belgisch en het Nederlandsch grondgebied scheiden of doorloopen ».

4^o Dat « zoo *natuurlijke* gebeurtenissen of *kunstwerken* in de toekomst deze vaarwegen *onbevaarbaar* mochten maken, de Regeering van Nederland *aan de Belgische scheepvaart andere wegen zou verzekeren die even veilig en even goed en gemakkelijk zijn*, ter vervanging van bedoelde onbevaarbaar geworden wegen ».

5^o Dat het gebruik van de kanalen die beide landen doorkruisen verder zou vrij blijven en gemeenschappelijk voor hunne bewoners die er wederzijds zullen van genieten in dezelfde voorwaarden en dat er op deze kanalen

slechts gematigde rechten zouden worden geheven.

6^o Dat de handelsverbindingen over Maastricht en Sittard volkomen vrij zouden blijven en onder geenerlei voorwendesel zouden mogen worden belemmerd, dat de wegen naar *Duitschland* in goeden staat zouden dienen onderhouden en dat de tolrechten voor het onderhouden dezer wegen gematigd zouden zijn, dat het *transito-verkeer er geenerlei hindernis zou mogen ondervinden*;

7^o Dat in geval België een nieuwen weg zou aanleggen of een nieuw kanaal zou graven, dat zou uitloopen in de Maas recht over het Nederlandsch kanton Sittard, Nederland op verzoek van België *den weg of het kanaal zou moeten verlengen tot aan de Duitse grens*.

Al deze bedingen bewijzen duidelijk dat de Mogendheden aan België verbindingsmiddelen met den Rijn langs alle natuurlijke wegen wilden verzekeren.

Bovendien verduidelijkt het Verdrag van 5 November 1842 nog den toestand, waar het bepaalde dat: « al de waterwegen welke de Westerschelde met den Rijn verbonden, met inbegrip van de Sloe, de Oosterschelde en de Maas, aangezien zullen worden als verbindingswateren tusschen beide stroomen ».

Wij zullen verder zien dat indien België sedertdien niet meer over die natuurlijke wegen beschikt, die het Verdrag aan ons land verzekerde, zulks de schuld is van Nederland, dat de « noodige werken om geen enkel hinder aan de scheepvaart te doen ondergaan » heeft verwaarloosd, zooals dit het geval was in het Kreekerak, de Eendracht, de Mosselkreek en het Hellegat en dat zoover ging de Sloe en de natuurlijke geul te Bath brutaal af te sluiten door den dam van Woensdrecht.

De haven van Antwerpen is dus wel door den wil der Mogendheden, en de toestemming van Nederland, evenzeer als Rotterdam, een *Rijnhaven*.

2. Sedert het Scheidingsverdrag heeft Antwerpen niet opgehouden zijn verbindingen met den Rijn uit te breiden.

Wij zouden te ver gaan indien wij hier de beweging van het verkeer en de statistieken die het aantoonen, moesten omschrijven.

De havens van Antwerpen en van Rotterdam hebben overigens, als Rijnhavens, naast een gedeeltelijk gelijkwaardige rol, een verschillende en aanvullende rol te volvoeren (1).

In deze rol aan de Antwerpsche haven toebedeeld, komt het onmisbaar vervoermiddel in aanmerking, dat voor onze haven haar *Rijnvloot* is.

Het is niet van belang ontbloot aan te halen dat deze vloot op 1 Januari 1929, als regelmatig op den Rijn varende, telde :

231 groote aken, type kast,	
met meer dan 750 ton .	T. 291,554
380 booten, Kempisch type,	
met meer dan 500 ton .	T. 209,000
650 booten met minder dan	
500 ton.	T. 213,750
73 motorbooten (3,160 P.K.)	T. 18,761
12 stoomlastschepen . .	T. 8,500
3 radersleepbooten van 1,275	
	PK. 3,825
40 schroefsleepbooten. .	PK. 7,860

Dus een totaal van 1,389 eenheden die het eigendom zijn van Belgische onderhoorigen of maatschappijen, met 741,565 ton booten en 11,685 paardenkracht sleepbooten. (Uittreksel uit de

(1) De heer J. Dekenster, die onlangs een onderzoek heeft ingesteld voor het blad *Neptune* van Antwerpen, over de mededinging van de groot Noord-Europeesche havens, stelde in het volgende besluit de onderscheiden voordeelen en nadeelen van Rotterdam en van Antwerpen in het licht :

« Te Rotterdam overheerscht het verkeer van massa-goederen en de beweging is er in hoofdzaak transitie, hetgeen doorgaans minder profijt geeft aan de haveninrichting. De haven bezit een zeer volledig net waterwegen en een moderne uitrusting voor de overlading van stortgoederen. Het ontbreekt haar aan gemakkelijke spoorverbindingen en een gepaste uitrusting voor de behandeling van stukgoederen. Haar handels- en nijverheidsbeweging zijn niet voldoende ontwikkeld en men tracht ze uit te breiden.

« Te Antwerpen, integendeel, is het andersom en indien de uitrusting er voor stukgoederen en de spoorverbindingen uitmuntend zijn, de waterwegen zijn er ontoereikend, wegens het nitblijven van een algemeene politiek van samenwerking onder de takken van vervoer en het bestaan van een belachelijke nationale mededinging tusschen het vervoer per spoor en per waterwegen.

Situation économique de la Belgique, 1928).

Deze vloot is sedertdien nog vermeerderd. Op 31 Januari 1930 telt zij inderdaad : 248 groote aken type kast, met meer dan 750 ton, metende samen 306,602 T.; 405 booten, Kempisch type, met meer dan 500 ton, metende 231,000 T.; 670 booten met minder dan 500 ton, metende 220,750 T.; 95 motorbooten, metende 25,360 T. en met een gezamenlijke kracht van 4,560 paarden en ten slotte 12 stoomlastschepen, metende 8,500 T. Bovendien zijn er 3 raderleepbooten van 1,275 PK. met een gezamenlijke kracht van 3,225 PK. en 40 schroefsleepbooten met een kracht van 7,860 PK.

Voegen wij daarbij dat de haven van Antwerpen sedert de akkoorden ontstaan tusschen België en Frankrijk, betreffende het vervoer van kali en granen tusschen Antwerpen en Straatsburg als Rijnhaven, een stijgend belang heeft gekregen. Spijts gelijkaardige voordeelen door Rotterdam nagestreefd, doch die aan Antwerpen een onverdiend nadeel zouden berokkenen, heeft zij thans een nieuwen economischen plicht te vervullen. Ziehier namelijk de statistiek in zake den invoer van potasch, met het oog waarop uitgebreide magazijnen in de Antwerpsche haven werden opgericht, en in zake de verzending van granen naar de groote Antwerpsche binnenhaven en haar hinterland.

Jaren	Kali (ton).	Granen (ton).
1925.	173,000	131,000
1926.	138,000	150,000
1927.	318,000	160,000
1928.	466,000	421,000
1929	ongeveer	600,000

* Haar uitrusting voor de overnading van stortgoederen is ontoereikend en men tracht ijverig dit te verhelpen.

* Haar handelsbeweging is meer uitgebreid, doch heeft geleden onder de gevolgen van den onvasten financieelen toestand. Men stipt gelukkig een opbloei aan. Haar gewestelijke nijverheidsbeweging is meer uitgebreid en geroepen tot een nog grootere verruiming dank aan de industrialisatie van de Kempen, die vlug vooruit gaat en die nog vergemakkelijkt zal zijn wanneer men zal besluiten tot de spoedige verbetering der vaarten welke haar bedienen. *

3. Welnu, de moeilijkheden van onze verbindingen met den Rijn, het aanleggen in 1867 van een nieuwen weg, de sedertdien aan de scheepvaart opgelegde verplichting 20 kilometer meer af te leggen in het drukst bevaarde vak van de Schelde, de ontoereikendheid van het kanaal Hansweert-Wemeldinghe, de hinderpalen zooals de sluisen en de bruggen over den weg geworpen, de gevaren waaraan de hevige winden de schepen blootstellen in de Westerarmen der tusschenwateren, hebben een *gevoeligen en geleidelijken achteruitgang* van onze verzendingen te water van en naar de havens van den Duitschen Rijn meegebracht.

Ziehier het bewijs :

Verzending van de Duitsche havens van den Rijn naar Antwerpen (in tonnenmaat) :

Jaren.	Steenkool	Metaal of andere product. goederen	Stuk
1913	1,070,000	560,000	585,000
1925	1,508,000	550,000	280,000
1926	1,298,000	1,185,000	338,000
1927	1,312,000	857,000	321,000
1928	743,000	795,000	348,000

Verzendingen van Antwerpen naar de Duitsche Rijnhavens (in tonnenmaat) :

Jaren	Erts.	Granen	Stuk- of andere goederen.
1913	250,000	621,000	770,000
1925	147,000	645,000	360,000
1926	103,000	750,000	264,000
1927	165,000	948,000	301,000
1928	319,000	457,000	187,000

Wanneer wij daarbuiten het aandeel beschouwen, niet meer van Antwerpen doch van geheel België, in het Rijnverkeer, dan stellen wij denzelfden achteruitgang vast.

De Nederlandsche Rgeering heeft het ontkend in haar Memorandum van 7 Mei 1929.

Zij kon het slechts doen met de cijfers weg te laten die haar beweringen verzwakken en haar dwalingen onthullen.

De Belgische nota van 7 Mei 1929 heeft het Memorandum van Den Haag streng weerlegd (blz. 39 en 40 van het *Grijs Boek*).

Daaruit volgt duidelijk :

« a) Dat terwijl vroeger *het aandeel van België in het Rijnverkeer* voortdurend toenam, deze stijgende beweging thans is *uitgeschakeld*. »

Dit aandeel in het totaal verkeer bedroeg :

In 1913, 24 t. h.;

(9,073,000 ton op een totaal van 37,529,000 ton).

In 1925, 21 t. h.;

In 1926, 19 t. h.;

In 1927, 20 t. h.;

In 1928, nog niet bekend gemaakt.

« Indien het aandeel van België hetzelfde ware gebleven als in 1913, dan zou ons Rijnverkeer in 1927, 2,800,000 ton meer bereikt hebben dan het berekende cijfer van 10,309,000 ton.

b) « Dat de tonnenmaat van Antwerpen naar den Rijn verzonden een *aanzienlijken achteruitgang* heeft ondergaan ».

Het aandeel van de Antwerpsche haven in het algeheel verkeer naar den Rijn, volgens de statistiek zelf van de Nederlandsche douane te Lobith, bedroeg :

In 1913, 8.8 t. h.

(1,746,000 ton op een totaal van 19,814,000 ton.)

In 1923, 9.3 t. h.;

In 1924, 11.1 t. h.;

In 1925, 9.2 t. h.;

In 1926, 10 t. h.;

In 1927, 7.5 t. h.;

In 1928, 8.1 t. h.;

(1,767,000 ton op 21,704,000 ton.)

Deze 1,767,000 ton bevatten 532,000 ton voor Antwerpen gewonnen krachtens de Fransch-Belgische overeenkomst.

c) « Dat gedurende hetzelfde tijdstip Rotterdam zijn Rijnvervoer met 50 t.h heeft zien *stijgen*. »

Volgens de verslagen van de Kamer van Koophandel te Rotterdam bedroeg het (1928 : blz. 256) :

In 1913, 22,764,000 ton;

In 1925, 22,844,000 ton;

In 1926, 32,401,000 ton;

In 1927, 33,268,000 ton.

Het verkeer in de Antwerpsche haven, zooals men ziet, is dus ongewijzigd gebleven en de tonnenmaat stukgoederen is gedaald van 1 miljoen 476,000 T. (1923) op 851,000 T. (1928).

d) Dat het normaal verschil tusschen de scheepsvracht Ruhr-Rotterdam en Ruhr-Antwerpen op goud-basis *ten nadeele van Antwerpen* verdubbeld is sedert 1913.

« Het normaal verschil van de scheepsvracht bij het afvaren van de Ruhr ten nadeele van de Antwerpsche haven bedraagt thans Mk. 0.65 terwijl dit verschil voor den oorlog gemiddeld niet Mk. 0.25 overschreed (1).

In een zakelijk artikel in de *Revue Economique internationale* van Januari laatstleden verschenen, lezen wij onder de pen van een ingewijde die *Brabo* teekent (Les communications fluviales du port d'Anvers avec le Rhin), dat « het onevenwicht dat in 1913 in onze havens bestond tusschen het binnenkomen en het uitgaan van goederen herkomstig van of bestemd voor den Rijn, sedert 1927 sterk is toegenomen. Terwijl het verschil vóór den oorlog ongeveer 3 miljoen ton bereikte, is het gestegen tot 4 miljoen ton in 1927 en daaruit volgt dat 55 t. h. van onze Rijnaken ledig naar den Rijn moeten terug varen. »

Een andere aanduiding wordt ons ten opzichte van den achteruitgang van ons vervoer naar den Rijn gegeven door de statistiek opgemaakt bij de sluis van Hansweert, bij het binnenvaren zelf van het kanaal dat men in de plaats der vroegere wegen heeft gesteld. Wij zien er doorvaren :

In 1926, 19,058 Rijnschepen, metende 14,516,000 ton.

In 1927, 16,261 Rijnschepen, metende 12,421,000 ton.

(1) Welnu, Mk. 0.25 vertegenwoordigde 25 t. h. van de vracht Ruhrort-Rotterdam, zoodat de Rijnvracht Ruhrort-Antwerpen (1 Mk. 70, voor steenkool thans ongeveer 70 t.h. meer bedraagt dan de vracht Ruhrort-Rotterdam (1 Mk.)

In 1928, 15,241 Rijschepen, metende 11,691,000 ton.

4. De toestand van Rotterdam als Rijnhaven is nog verbeterd sedert de haven van Dordrecht, die thans als een soort verlenging van Rotterdam naar den Rijn dient, haar inrichtingen heeft verbeterd (1).

De heer Bongaerts, vroeger Minister van Waterstaat, heeft in dit opzicht aan de Nederlandsche Kamer het na te streven doel aangetoond.

« Dicht bij Dordrecht ligt de knoop der machtige Nederlandsche stroomen en de natuurlijk aangewezen plaats voor een zeehaven van den Rijn naar de Maas. Volgens ons standpunt moet dit terrein zich uitbreiden tot aan de lagere stroomen bij Dordrecht. Dit beteekent eene uitbreiding van den invloed van de vaargeul « Hoek van Holland », waarvan de verwezenlijking heeft aanleiding gegeven tot groote uitgaven, maar die een grooten bijval heeft gekend. En het is volstrekt niet rechtvaardig op kunstmatige wijze dezen invloed te beperken alleen tot de haven waar thans de transatlantiekers kunnen aanleggen ».

Dordrecht heeft bovendien een kosteloozen sleepdienst tusschen Rotterdam en Dordrecht ingericht.

5. Een ernstiger voordeel nog werd aan Amsterdam verzekerd door de

(1) In dit opzicht lezen wij in een stuk van den heer Van Meek in het blad *La Métropole* van 5 oktober jl, bij gelegenheid van het bezoek aan Dordrecht op initiatief van « De Maasclub » gebracht :

« De uitvoering van de verbeteringswerken hierboven vermeld zal ongeveer 12 miljoen gulden kosten. De werken zijn zoo snel vooruit gegaan dat de kleinste diepte van den vaartweg 7 meter en over een grooten afstand reeds 9 meter bedraagt. Het Krabbeneiland dat de invaargeul van de zeehaven belemmerde, werd het vorig jaar doorgegraven, hetgeen aan de groote schepen een zeer gemakkelijk toegang tot de zeehaven waarborgt. De brug van Barendrecht, op de Oude-Maas, die aan de schepen slechts een opening van 18 meter breedte overliet en aldus een hinder voor de schepen uitmaakte, zal vervangen worden door een beweegbare brug met een opening van 70 meter die tot 48 meter hoogte kan worden opgeheven. De verbinding te land is hier bijzaak. De Regeering en de stad Dordrecht doen al het mogelijke om dezen waterweg te verbeteren en het laat geen twijfel dat dit jaar de grootste schepen Dordrecht zonder het minste bezwaar bij dag en bij nacht kunnen bereiken. Op dit oogenblik reeds is de nieuwe weg volkomen bevaarbaar voor de schepen met een diepgang van 6 meter, dus schepen van gemiddelde grootte. Zij kunnen Dordrecht bereiken zoowel langs Helvoetsluis als langs het Hollandsche Diep, zoodat de schepen thans toegang hebben tot Dordrecht langs twee wegen : de oude Maas en het Hollandsche Diep. Deze omstandigheid is van het grootste belang voor een doorvoerhaven. »

jongste beslissing een nieuw kanaal van Amsterdam naar den Rijn te graven, dat zal evengroote uitgaven vergen als het graven van een kanaal Antwerpen-Moerdijk. Anderdeels werd er een voordeel, dat ook niet te verismaden is, aan Rotterdam verzekerd door de voltooiing in 1914 van het Rijn-Herne kanaal, dat loopt langs de grootste steenkoolcentra van de Ruhr en een vervoer afleidt van meer dan 15 miljoen ton, in eene streek waar in 1913 de spoorweg het eenige vervoermiddel was. Daar deze koopwaren te water worden vervoerd en het verkeer van de Ruhr over Antwerpen wordt belemmerd door de slechte verbindingen met den Rijn, is Rotterdam een nieuwen bloei tegemoet gegaan als overlaadhaven.

Indien Antwerpen in de toekomst niet wordt in staat gesteld te beschikken over verbindingen met den Rijn, die even gemakkelijk en even vlug zijn als die waarover thans hare Nederlandsche en Deutsche mededingsters beschikken, derwijze dat de zware producten kunnen worden vervoerd tegen de verminderde tarieven die reeds worden toegepast op het Rijn-sche net, dan zou onze groote nationale haven slechts met zeer groote moeite het hoofd kunnen bieden aan de mededinging met de overige Rijnhavens die gunstiger verbindingen bezitten met de groote scheepvaartwegen, zooals het Rijn-Herne kanaal, waarover wij hooger hebben gesproken, en het kanaal van de Lippe, dat eerlang voor het verkeer zal worden opengesteld, door eene belangrijke mijnstreek die tot nog toe uitsluitend door den spoorweg werd bediend, en zooals verder nog de gemoderniseerde Main en Neckar, het verbindingskanaal Main-Donau, het Mittelland-kanaal, het groot kanaal van Elzas en van de gekanaliseerde Moezel, en het nieuwe kanaal *Amsterdam-Rijn*, waartoe werd besloten ten einde Antwerpen zoowel als Rotterdam te berooven van een gedeelte van hun verkeer met den Rijn.

6. Ten slotte, om beter haar *Rijn-verkeer* uit te breiden, heeft de haven van Rotterdam niet geaarzeld over te gaan tot het offensief tegen Antwerpen.

Zij heeft tegen onze haven een na-deeligen maatregel van *dumping* genomen. De *Graan Elevator Maatschappij* (G. E. M.) te Rotterdam, die het monopolie bezit van het overladen van graangewassen, heeft aan de *Grano*, den Zwitserschen Bonds-dienst voor den invoer van graangewassen, een terugbetaling op den vrachtprijs toegestaan, die tot 20 Hollandsche centen, per ton door hare tusschenkomst overgeladen, kan bedragen.

Het verkeer naar de Duitsche havens werd stelselmatig uitgesloten van dezen beschermingsmaatregel, die voor gevolg heeft gehad aan de *Antwerpsche haven 20 t. h. van het vervoer van graangewassen naar Zwitserland te ontnemen*.

Dit is nog niet alles. Krachtens de officieele regeling voor de scheepvaart op het Merwedekanaal, van Amsterdam naar den Rijn, wordt de voorrang voor de vaart door de kunstwerken verleend aan de geladen schepen die komen van den Duitschen Rijn of er zich heen begeven, en het reglement betreffende de havenrechten verleende aan deze schepen vrijstelling van de taxes die per ton en per reis ongeveer 60 centiem bedragen.

Aldus verdedigt Amsterdam zich tegen Rotterdam, maar Amsterdam en Rotterdam treden samen op tegen Antwerpen.

Antwerpen — *Rijnhaven* — heeft dus het recht en den plicht zich te verdedigen door geschikte maatregelen en inzonderheid door de toepassing van compensatiepremiën, waarover wij verder zullen handelen, maar vooral door de geschiktmaking en het aanleggen van verbindingswegen overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag van 1839 en ook overeenkomstig het recht op herziening dat de vijf groote mogendheden, te dien einde te Parijs vergaderd, ons in 1919 in overeen-

stemming met Nederland hebben verzekerd (1).

II. — *De huidige verbindingen.*

Wijzen wij enkel op eenige onontbeerlijke gegevens met een oogslag te werpen op de bij dit verslag gevoegde kaart (kaart 3) :

1. Krachtens het Verdrag van 1839 ging de binnenscheepvaart uit van *Bath* in stroomend water langs het *Kreekerak* (ten Oosten van den eersten arm van de Oosterschelde) vervolgens langs de *Eendracht* (ten Oosten van het eiland Tholen) (of het Brabantsch en Engelsch vaarwater) vervolgens ging zij recht uit naar den *Krammer* langs wateren die thans door vasten grond zijn vervangen tengevolge van het ophoogen van het *Sint-Filipsland*. Van daar sloegen de schepen den weg in naar het Oosten langs het *Volkerak*, het *Hellegat*, het *Hollandsche Diep* naar Dordrecht en den grooten arm van den Rijn, *de Waal*.

2. In 1867 werd deze weg *afgesloten te Bath* tengevolge van de afdamming van Woensdrecht, door Nederland aangelegd met het oog op de spoorlijn van Bergen-op-Zoom naar het eiland Walcheren. Nederland, om het aanleggen van den spoorweg naar Vlissingen en Middelburg mogelijk te maken, damde tevens de *Sloe* af tusschen

(1) In de memorie door de Kamer van Koophandel van Maastricht onlangs overgemaakt aan de Regeering van den Haag en aan de Staten Generaal leest men het volgende :

« In het belang van de goede verstandhouding tusschen beide buurstaten en wel vooreerst in het belang van de bewoners der grensstreken, waartoe wij behooren, meenen wij het volgende te moeten doen opmerken: dat Nederland door de zonderlinge configuratie van zijn grondgebied, ervan afzie den voorspoed van België op eenigerlei wijze te belemmeren; Antwerpen moet de volledige ontwikkeling kunnen bereiken, waarvoor het vatbaar is in België, in handelsopzicht, indien het vrij over de Schelde kon beschikken. Wij zeggen hetzelfde voor de *Rijnscheepvaart van Antwerpen*. Indien de cijfers, verstrekt door Staatsminister Segers aangaande den achteruitgang van het Antwerpsch verkeer met den Rijn juist zijn, dan mag Nederland niet beletten dat deze haven haar verkeerspeil handhave. »

En verder nog :

« Wij meenen te moeten doen opmerken dat, afgezien van de juiste juridische interpretatie van de bepalingen van het verdrag, die daarop betrekking hebben, de plicht van eenvoudige broederlijkheid en van goed nabuurschap van ons de erkenning eischt dat de Schelde, in zoover de menschelijke macht dit vernag, in dusdanigen staat dient gehouden, dat Antwerpen toegankelijk weze, zonder eenig bezwaar, voor het groot modern verkeer ter zee en voor het verkeer van den modernen Rijn, even gemakkelijk als in 1839 voor de toenmalige *Rijnscheepvaart*. »

de eilanden Walcheren en Zuid-Beveland.

3. Zooals wij hooger in herinnering brachten bepaalde het verdrag van 1839 dat « zoo natuurlijke gebeurtenissen of *kunstwerken* bedoelde wegen *onbevaarbaar* mochten maken, de Regeering van Nederland aan de Belgische scheepvaart andere wegen zou aanwijzen die *even veilig, even goed en gemakkelijk* zijn, ter vervanging van bedoelde onbevaarbaar geworden vaarwegen. »

4. Nederland, ter vervanging van de twee onbevaarbaar geworden wegen : *de Sloe* en *de Bath*, heeft een kanaal gegraven van 7,759 meter lengte doorheen Zuid-Beveland, van Hansweert naar Wemeldinghe.

5. België heeft krachtdadig en herhaaldelijk verzet aangeteekend tegen het vervangen van den vroegeren weg door dezen *minder veiligen, minder goeden en minder gemakkelijken weg*. Toen het kanaal voor de scheepvaart werd opengesteld heeft het *het meest uitdrukkelijk voorbehoud* gemaakt.

6. Sedertdien heeft België steeds volgehouden :

a) dat de nieuwe weg *minder veilig* is omdat de schepen, behalve dat zij 20 kilometer meer moeten afleggen op de Westerschelde in het meest belemmerde gedeelte van den stroom, zijn blootgesteld in het Westergedeelte der armen van de Ooster-Schelde, aan de hevigste winden en er vaak het slachtoffer worden van ongevallen.

b) dat de nieuwe weg *minder goed* is, omdat de afstand merkkelijk wordt verlengd. Hij bedraagt 135 Kilometer, terwijl hij vroeger langs de *Eendracht* slechts 95 kilometer lang was. En deze 135 kilometer, worden er virtueel ten minste 150, indien men rekening houdt met de hindernissen van dezen weg.

Trouwens de schepen vinden niet meer zoo zeer, als vroeger de hulp van de stroomingen en van de aangewezen ankerplaatsen.

c) dat de nieuwe weg *minder gemak-*

kelijk is omdat de schepen tweemaal moeten schutten en worden opgehouden door vier beweegbare bruggen op de vaart en omdat deze vaart evenals de meeste sluizen al te eng en ontoereikend is en omdat de wendingen tegenover de sluishoofden en in de voorhaven van Hansweert gevaarlijk zijn wegens de windstooten en wegens de schikking van de kunstwerken.

7. De klachten van België zijn gestadig levendiger en angstwekkender geworden, sedert dat de groote scheepvaart de doorvaart der schepen op den stroom tusschen Bath en het kanaal minder gemakkelijk maakt en sedert dat de schepen, dank zij den vooruitgang van dit stelsel, varen in slepen die vaak 200 meter lang zijn, sedert dat de scheepvaart langs de tusschenwateren uitbreiding heeft genomen en sedert dat de 74,000 schepen, die jaarlijks doorvaren langs de Schelde en langs het kanaal, vooral vóór de sluizen van Hansweert een belemmering zijn voor de scheepvaart op de Schelde.

8. Nederland kan den vroegeren vaarweg aan België niet teruggeven. Immers wanneer het vroeger reeds, vóór 1867, dezen weg zeer onvolmaakt onderhield, heeft het er zich niet toe bepaald doorheen de geul van Bath den spoordam op te richten en doorheen de geul ten Oosten van Sint-Filipsland den dam van den buurtspoorweg, maar het heeft eenvoudig de twee onontbeerlijke vaargeulen, *Kreekerak* en de *Eendracht*, laten verzanzen. Volgens zijn gestadige politiek die wij ten aanzien van de Schelde in het licht hebben gesteld heeft Nederland land aangewonnen op het water.

Desaangaande is het van het hoogste belang zich rekenschap te geven van deze definitieve afdammingen op de kaart die wij hierbij voegen.

9. Overeenkomstig zijn recht op herziening eischt België, meer nog dan uit hoofde van de strenge toepassing van het verdrag, een weg die *even veilig, even goed en even gemakkelijk*

is als de vroegere weg. Het kanaal van 1867 verzekert aan België dezen weg niet.

10. In het ontwerp van verdrag van 1919 te Parijs hebben wij voorgesteld, en de onderhandelaars van het departement van Buitenlandsche Zaken hebben op hunne beurt in het ontwerp van verdrag van 1925 voorgesteld, een kanaal te graven « dat zou uitgaan van de dokken van Antwerpen en uitloopen in het Hollandsch Diep in de omstreken van Moerdijk » en waarvan België grootendeels de kosten zou hebben gedragen.

11. *Gedurende negen jaren* — van 1918 tot 1927 — was Nederland het eens om dit kanaal, gekend onder den naam van Moerdijkkanaal, te aanvaarden.

De Nederlandsche onderhandelaars te Parijs, het Departement van Buitenlandsche Zaken van Den Haag, de Waterstaat, de Regeeringen van de Koningin van 1918 tot 1927 hebben het eenparig aangenomen.

Onder de drukking van baatzuchtige onruststokers van Rotterdam en van Utrecht, heeft de Eerste Kamer het verdrag verworpen nadat het door de Tweede Kamer werd goedgekeurd. En sedert dien verklaart de Regeering, die aldus een logenstraffing toedient aan zoovele Nederlandsche bewindsmannen uit het verleden, dat zij moet rekening houden met eene openbare meening die, naar wij meenen, kunstmatig wordt opgezweept onder aandrang van de mededinging op zeevaartgebied, en zij weigert nog in aanmerking te nemen het eenig ontwerp dat doeltreffend de vaarwegen zou kunnen vervangen die in 1867 door Nederland vrijwillig werden prijsgegeven.

12. De Regeering van Den Haag zegt ons dat, bijaldien wij zulks zouden aanvragen, zij ons het kanaal zou toestaan dat bekend is onder den naam van ingenieur Van Konijnenburg of een tracé dat ongeveer op hetzelfde neerkomt en dat wij hebben beschreven in ons verslag van 1929 en waar-

van wij tevens de ernstige gebreken hebben doen uitschijnen.

Het spreekt echter vanzelf dat, — zoo de nieuwe verbindingsweg de binnenscheepvaart verplicht te Bath te schutten en aldus op de gevaarlijkste plaats van den thalweg de zeescheepvaart belemmert en zoo deze weg anderdeels de scheepslieden verplicht het Hollandsch Diep ten Westen van het Hellegat, waar zij meest zijn blootgesteld, binnen te varen, terwijl zij op 3 of 4 kilometer vandaar in volledige veiligheid den Schelde-arm zouden binnenvaren, — Nederland niet ernstig zou kunnen staande houden dat het ons een *veiligen, goeden en gemakkelijken* weg biedt, die gelijk staat met den weg dien wij thans zouden hebben, indien onze bureu de geul in stroomend water te Bath niet hadden afgedamd, en indien zij de vroegere geulen hadden onderhouden derwijze dat de scheepvaart geenerlei hinder ondervindt.

III. — *Nederlandsche dwalingen.*

Men heeft getracht de openbare meening te verschalken met te bevestigen dat de huidige verbindingswegen met den Rijn langs het kanaal Hansweert-Wemeldinghe, het *Engelsche Vaarwater* en het *Mastgat*, in werkelijkheid beter waren dan de wegen die werden gebruikt vóór 1867.

De Nederlandsche senator, de heer Van der Lande, was bij uitstek de verkondiger van deze nieuwe thesis.

De geachte senator heeft die thesis uiteengezet in de Eerste Nederlandsche Kamer, op 10 April 1929, naar aanleiding der bespreking van de begroting van Buitenlandsche Zaken en op de vergadering die werd belegd in het lokaal der Universitaire Stichting te Brussel in Juni laatstleden in antwoord op de vergadering van den *R. K. Vredesbond* in Den Haag.

In het Nederlandsche Parlement liet hij zich uit als volgt :

« De waarheid is dat het kanaal van Hansweert den afstand met 40 kilo-

meter inkort, *daar het Kreekerak niet kan in aanmerking komen als vaarweg* en daar de Sloe een grooten omweg van 40 kilometer beteekent. »

Vervolgens zegt hij :

« De eenige weg voor schepen met een zekeren diepgang liep sedert 1839 *over de Sloe*. In de veronderstelling zelfs dat het een degelijke vaarweg was, verliest de heer Segers uit het oog dat het een omweg is die door het kanaal van Hansweert met 40 kilometer werd ingekort. »

Deze beweringen hebben in België eene echte verwondering gebaard.

Inderdaad, in het verslag der internationale deskundigen aangesteld vóór 1867 naar aanleiding van de afdamming van de Sloe en van de geul van Bath en waarvan de geachte senator groot gewag heeft gemaakt, wordt er duidelijk gezegd dat 95 t. h. van het verkeer Antwerpen-Rijn vóór het oprichten van de afdamming te Woensdrecht geschiedde door de geul van het *Kreekerak* die volgens den Nederlandschen politicus « niet als vaarweg kon in aanmerking komen ».

De heer Van der Lande heeft nochtans den aftocht geblazen. Ongetwijfeld heeft hij in onze Belgische publicaties deze beschouwing ontdekt dat men slecht zou kunnen uitleggen dat België van 1848 tot 1867 een zoo hevig verzet heeft laten hooren tegen de afdamming van Woensdrecht, zoodanig dat het de diplomatische betrekkingen met Nederland wou afbreken, indien het *Kreekerak*, zooals de Nederlandsche spreker beweerde, als vaarweg practisch niet meer bestond.

Ongetwijfeld ook heeft de heer Van der Lande begrepen, alleen door het feit dat men aan buitenlandsche deskundigen (de Engelsche en Duitsche) de vraag heeft gesteld of het kanaal van Zuid-Beveland de afgedamde Ooster-Schelde *zou waard zijn*, dat het zou overdreven zijn te beweren dat het *Kreekerak* « niet in aanmerking kwam als vaarweg ».

Stellig ook heeft hij de weerlegging

van zijn thesis gevonden in het antwoord zelf van den Minister van Buitenlandsche Zaken van zijn land aan de Commissie van rapporteurs over de begroting van 1918. (*Parlementaire stukken*, Eerste Nederlandsche Kamer, blz. 438.)

In de bijlage van de Memorie van den Minister staat het volgende te lezen :

a) dat de kortste vaarweg tusschen Antwerpen en Dordrecht vóór de afdamming van de Ooster-Schelde *liep langs het Kreekerak*, dat op de vroegere kaarten nog vermeld staat onder de benaming van kanaal van Bergen-op-Zoom of Geule ofwel nog Sint-Pieterskreek; vervolgens langs de kreek ging het voorbij Bergen-op-Zoom langs de Eendracht en de Slaak naar den Krammer.

In de bijlage staat bedoelde weg vermeld als weinig gunstig voor de scheepvaart en slechts bij uitzondering gebruikt, maar op te merken valt dat daarin wordt aangegeven dat de Eendracht en de Slaak grootere diepgangen boden dan het *Kreekerak*. De eenige voordeelen van dezen weg, zegt verder het Nederlandsche document, waren de beschutting en de kortheid.

b) Dat er een langere weg bestond bezuiden het Eiland Tholen door het Lodijschegat en de Ooster-Schelde naar Dortsman en het Brabantsche vaarwater. In 1830 waren deze geulen diep (80 decimeter bij laagwater).

c) Dat er ten slotte nog een weg bestond langs de *Sloe* en de *Zandkreek die de langste en de minst beschutte was*. De minimumdiepte bij laag water bedroeg er, in 1830, 18 centimeter.

Hoe wordt hier de bewering gelogenstraft als zou de *eenige* bevaarbare weg van Antwerpen naar den Rijn de *Sloe* zijn !

In werkelijkheid heeft de officieele studiec ommissie door de *Nederlandsche Regeering* aangesteld na 1849 aangenomen dat : « slechts 5 t. h. van de schepen komende van of gaande naar

Antwerpen den omweg langs de Sloe maakten ».

Volgens het officiëel verslag van de tweede Belgische commissie voor de studie der afdammingen van de Ooster-Schelde en van de Sloe, dat op 2 December 1865 aan de Nederlandsche Regeering werd medegedeeld, waren 6,129 schepen komende van Antwerpen en *van andere plaatsen* op de Schelde in 1864 Bath voorbijgevaren om zich te begeven naar Nederland en naar den Rijn. En in dit getal zijn er 279 stoomschepen.

In tegenovergestelde richting telde men via Kreekerak 5,854 schepen. Totaal 11,983 *schepen*. Door de Sloe kwamen er in het geheel 5,951 schepen *komende van of gaande naar Gent*. De doorvaart door de Sloe van de schepen uit Antwerpen geschiedde slechts bij Ooster-wind. En dan nog was zulks slechts mogelijk met schepen van 7 tot 8 voet, zegge de grootsten. En dit geval was uitzonderlijk daar de Westerwinden overheerschend waren.

De officiële Nederlandsche studiecommissie heeft deze cijfers aangenomen.

Doch beter nog :

De eerste officiële Belgische commissie belast met het onderzoek van het ontwerp Dronkers (concessie van de afdamming van de Ooster-Schelde) verkoos boven het advies van buitenlandsche deskundigen, die buitenland-schen invloed konden ondergaan of misschien niet dezelfde practische ervaring hadden van de scheepvaart door het Kreekerak, het advies van de Belgische belanghebbenden die niet beter moesten vragen dan te hunnen voordeele een beteren verbindingsweg met den Rijn te zien aanleggen.

Zij deed derhalve vóór zich verschijnen de acht eigenaars en schippers die de meest ervaren practici waren en sedert lange jaren in deze wateren voeren. Eensgezind verklaarden zij dat de nieuwe weg (kanaal) « geen even veilige, even goede en even gemakkelijke weg zou zijn als de weg dien men

wou afdammen ». (Blz. 88 tot 111 van het verslag in 1907 uitgegeven door het Belgische ministerie van Openbare Werken betreffende den arbeid der commissies van de Zeeschelde sedert 1849.) (1)

Senator Van der Lande remde. Hij zegde inderdaad te Antwerpen :

« Zooals gij het kunt zien, is de vaart langs Hansweert ongeveer *even lang* als de andere langs het Kreekerak. Er is geen verlenging, en zoo de duur van de doorvaart ietwat langer is dan is het wegens de twee sluizen. »

Hier was onze verbazing nog grooter. Want elkeen weet dat de afstand Antwerpen-Dordrecht 135 kilometer bedraagt en virtueel ten minste 150 kilometer langs Hansweert, terwijl hij slechts 95 kilometer bedroeg langs het Kreekerak. En dat feit kan nog heden door elkeen worden nagegaan.

Het lijkt wel dat de heer Van der Lande nog andere dwalingen heeft begaan die ongelukkig door de Nederlandsche pers werden overgenomen :

1. Hij heeft betwist dat de gemiddelde duur der reizen Antwerpen-Dordrecht drie dagen beslaat. Hij herleidt dien duur op twee dagen. Het verschil ontstaat uit den gemiddelden tijd die moet voorzien worden voor het binnenvaren der aken op hun plaats in de *dokken*, hetgeen hun schutten te Antwerpen vergt, evenals voor hun uitvaart in den stroom.

Het Moerdijkkanaal schaft die vertraging af; om een juiste vergelijking te maken, moet men dus wel een gemeenschappelijk vertrekpunt nemen (Antwerpen-dokken). Trouwens vaarten van drie dagen en zelfs meer vanaf Antwerpen-*reede* tot Dordrecht zijn op verre na geen uitzondering in het slechte seizoen.

Bovendien wordt de reis Antwerpen-Ruhrort in vier dagen gedaan, terwijl

(1) Aangaande de werkzaamheden der commissie van de Zeeschelde sedert 1849, zal men nuttige inlichtingen vinden in het verslag dat in 1907 werd uitgegeven door het ministerie van Openbare Werken.

de reis Rotterdam-Ruhrort slechts twee dagen duurt (1).

2. Wat het aantal schepen betreft die schipbreuk leden in de tusschenwateren door de tempeesten van November 1928 en door de verzanding van het Hellegat, de volledige lijst er van werd opgemaakt volgens zorgvuldig nageziene gegevens.

De heer Van der Lande heeft van al die rampen slechts het geval van de *Nieuwe zorg* onthouden, dat vijf menschenlevens heeft gekost. Men vraagt zich af waarom hij vergeet het verlies te vermelden van de schepen *Stier*, *Vooruitgang*, *Twee Gebroeders*, *Jugus*, *Paula-Johanna* en *Amstel 4*, door de Nederlandsche pers zelf aangehaald. Indien er geen menschenlevens te betreuren waren bij deze ongevallen, dan is er toch geen reden om te beweren dat er geen schipbreuken zijn geweest.

« Doch er deed zich ook een schipbreuk te Antwerpen voor », zegt de geachte Senator. Gewis, en wij hebben er zorg voor gedragen haar zelf te vermelden. Het is het geval met het binnenschip *Julia*, dat geheel verloren ging in de Wester-Schelde bij Doel. Men vergete echter niet dat, met het aanleggen te vragen van een kanaal tusschen de Antwerpsche dokken en den Moerdijk, wij ook de vaart willen

vermijden van dergelijke booten door gevaarlijke zeewateren, niet alleen op Nederlandsch gebied, doch ook bij ons.

3. Betreffende de verzekeringen zegt de Nederlandsche Senator ons dat hij inlichtingen heeft genomen in de Beurs te Antwerpen over de weigering de zeevaartrisico's in Zeeland te dekken, en hij bevestigt dat geen gevallen van weigering van verzekering hem konden aangehaald worden.

Maar hij moet wel weten dat er om zoo te zeggen geen Belgische verzekerings-Maatschappijen meer bestaan, die nog scheepvaartrisico's Antwerpen-Rijn aanvaarden. Een dezer maatschappijen is in liquidatie wegens de geleden verliezen en de bijzonderste Belgische Rijnrederij moest haar eigen verzekeraarster zijn, wegens de hooge eischen der verzekeringsmaatschappijen.

Wat in het bijzonder de koopwarenverzekering betreft, neemt de heer Van der Lande eene bijpremie aan van $1/4$ of $1/2$ t. h., wat voor een gemiddeld schip van 1,000 ton, geladen met graan, van 0.35 tot 0.70 fr. per ton vertegenwoordigt. Maar wanneer men de bijkomende casco-verzekering daarbijvoegt gedurende de dagen van niet-productieve huur, die worden opgelegd door de grootere lengte van den huidige weg, vergeleken bij den weg langs het Moerdijkkanaal, dan stelt men vast dat alleen de factor verzekering voor het vervoer van goederen, zooals granen, een last beteekent van gemiddeld fr. 0.50 per ton meer bij het vertrek uit Antwerpen dan bij de afvaart uit Rotterdam. Het spreekt vanzelf dat deze last alleen niet volstaat om aanleiding te geven tot verlegging van het verkeer, maar wanneer die last wordt gevoegd bij talrijke andere factoren van handicap, dan wordt de toestand rampspoedig. De Nederlandsche senator heeft er trouwens aan gehecht persoonlijk den Minister van Waterstaat, den heer Vandervegte, verantwoordelijk te stellen voor de oorzaken van vertra-

(1) Ziehier wat wij hierover lezen in een interview verleend door een Nederlandsche personaliteit van den « Scheepvaartbond » van Rotterdam, die Rheins teekent, aan den Nederlandschen redacteur van het tijdschrift *La Navigation du Rhin* :

« De huidige toestand van elke der twee havens, wat betreft de Rijnscheepvaart die met slepen gebeurt, kan volgenderwijze worden uiteengezet :

« Een Rijnboot die op een bepaalden dag in een der dokken van Rotterdam voor het vertrek gereed ligt, kan in algemeenen regel den volgenden morgen vertrekken (eerste dag). Normaal kan die boot te Ruhrort aankomen in den namiddag van den vierden dag.

« Wanneer in den namiddag van een bepaalden dag een Rijnboot die zich in de dokken van Antwerpen bevindt, zeilree is, dan kan die boot naar de Schelde versast worden in den avond, in den nacht of den volgenden morgen, en zal zij kunnen vertrekken in den voormiddag (eerste dag). In normalen tijd kan die boot te Ruhrort aankomen in den namiddag van den zesden dag.

« Zelfde verschil voor de reis bij afvaart. De afstand Ruhrort-Rotterdam wordt in normalen tijd afgelegd in twee dagen, Ruhrort in vier dagen.

« Bijgevolg heeft Rotterdam op Antwerpen een voordeel van twee dagen ongeveer, in tijdsduur berekend, zoowel stroomopwaarts als stroomafwaarts.»

ging, die wij aanklagen, en hij heeft niet nagelaten te wijzen op de onge-looflijke traagheid waarmede het de-partement van Waterstaat de werken uitvoert, die de scheepvaart op België aanbelangen. « Ik heb in deze Kamer op de ministerbanken veertien ver-schillende ministers van Water-staat zien zitten, verklaart hij. De eene bevestigde in zijn memorie van antwoord dat hij het vraagstuk zou onderzoeken, een andere verzekerde dat hij een comiteit zou aanstellen, een derde dat hij eene Regeerings-commissie zou benoemen, en andere nog ten slotte dat zij over het vraag-stuk zouden nadenken. De huidige Minister houdt er een ander stelsel op na : hij schrijft de lasten op de begrooting in en doet niets. »

Aangaande de ophooging van de brug te Vlakte antwoordde hem de Minister : « dat hij overtuigd was dat de beslissing betreffende dit werk zoo nauw verband houdt met de onder-handelingen met België dat dit land nog wat zal moeten wachten met dit vraagstuk. »

Wij zijn den heer Senator Van der Lande — wiens volkomen hof-fe-lijkheid en werkelijken goeden wil wij hebben gewaardeerd bij zijn verblijf in België — dank schuldig omdat hij zich te dezer gelegenheid heeft laten leiden door onze belangen, en vooral omdat hij dit beteekenisvol antwoord heeft uitgelokt, dat in het licht stelt hoe onze aanvragen, zelfs de nederigste, in zekere officieele kringen worden onthaald. Kan men het overdreven vinden dat wij hierover eenige teleur-stelling voelen?

En bewijst het zoo uitdrukkelijk antwoord van den Minister zoowel als de kritiek van den Senator niet hoe-zeer onze voorzaten in 1867 gelijk hadden er niet in toe te stemmen dat men, in de plaats van de twee natuur-lijke vaarwegen, een vaarweg zou stel-len, waarvan het onderhoud op een zoo beslist kwaden wil zou stuiten?

Ongetwijfeld is het ook aan het

weinig aanmoedigende antwoord van den Minister van Waterstaat dat de heer Veder, voorzitter van de Kamer van koophandel te Rotterdam, dacht, toen hij ter eerste vergadering van de Kamer, in 1930, verklaarde, « met het oog vooral op de ophooging van de brug te Vlakte » dat : « het nuttig en noodig is dat wij ten spoedigste alles zouden doen wat in ons vermogen ligt ».

IV. — *Het Kreekerak. — De Eendracht.*

Het is van belang er hier op te wijzen dat de bewering betreffende de ontoereikendheid van de doorvaart in 1867 door het *Kreekerak* en de *Een-dracht* in Nederland in de heele pers werd opgenomen en dat daaruit in het tendentieuze geschied van de *Nationale Unie* overvloedig munt werd geslagen.

Laten wij dus nog een oogenblik daarbij stil blijven, want zekere legen-den zijn niet gemakkelijk uit te roeien, zelfs dan wanneer men meent haar den kop te hebben ingedrukt.

Wat is dan de Eendracht waarvan het Kreekerak slechts de verlenging is? Hoe heeft zij opgehouden bevaarbaar te zijn? Het is een heel geschied-kundig bedrijf dat wij moeten ver-halen.

Wij verontschuldigen ons daar wij, om deze geschiedenis uiteen te zetten, in enkele bijzonderheden moeten tre-den. Reeds vanaf het jaar 1621, had-den de heldere blik en de ervaring van de Nederlandsche waterbouwkundigen het gemunt op de Eendracht, den zee-arm die de Schelde met den Rijn verbindt, en die, in het Gat van Tho-len-Bergen-op-Zoom, den ebbestroom, door den Rijn versterkt en verlengd, aanbracht.

Het offensief is tweevoudig.

Het is in 1621, gelijktijdig met den dertigjarigen oorlog die drie jaar vroeger werd ingezet, dat de Nederlandsch-Spaansche oorlog zich afspeelt, waar-van de pijnlijke conclusie in 1648 zal zijn het sluiten van de Schelde langs den kant van de zee.

Het is omstreeks het zelfde tijdperk dat de oorlog — de oorlog tegen onze wateren — eveneens zal worden gevoerd op de Oosterschelde.

De Westerschelde is dood. Men moet ook de Eendracht dooden, die de levensader is waarop de Rijnschepen varen en die een grooten toevoer van zoetwater verzekert uit den machtigen stroom (den Rijn) die de ebbe in beide armen van de Oosterschelde versterkt en verlengt.

Merken wij terloops op dat thans nog, spijs de dijken die de natuurlijke geulen afdammen en den stroom wurgen — zooals ook het geval is in de Noordgeul te Rotterdam — men volgens de officieele Nederlandsche waterstanden de volgende peilen van de gemiddelde ebbe vaststelt onder de nul van de nieuwe peilschaal van Amsterdam (N. A. P.) langsheen den loop van den vroegeren Rijnstroom die de ebbe *versterkt* en *verlengt* en de vaargeulen *graaft* :

Moerdijk	— 0,75
Willemstad	— 0,80
Helsche Haven.	— 0,90
Dintelsas	— 1,10
De Heen	— 1,28
Nieuw Vossemeer	— 1,65
Tholen.	— 1,68
Bergen-op-Zoom	— 1,70
Woensdrecht	— 2,10

De stroom van den Rijn besloten in de Haringvliet (ten Noorden van Overflakkee) stortte zich vroeger uit, dank zij een helling van 2 meter, als langs een zijverlaat, door het Hellegat, dat in 1621 breed en diep was, vervolgens door de Volkerak en hij vond een zeer breeden uitweg naar de Eendracht — wat een symbolische naam! — tusschen de zeer kleine ondiepte van Sint-Filipsland en de reeds gevestigde polders langs de zijde van het vasteland naar Nieuw Vossemeer (polder die dagteekent van 1565).

Wij zeggen kleine ondiepte, omdat de oude polder van Sint-Filipsland, die één derde van het huidige land

vertegenwoordigt, blijft op het peil van 85 centimeter onder de nul van de N. A. P. en dagteekent van 1645 (de polder Anna Jacoba die hem ten Noorden aanvult naar de bevaarbare geul van Zijpe is onlangs ontstaan en dagteekent van 1847).

Dus, de Eendracht ten minste 800 m. breed in het smalste gedeelte tusschen het eiland Tholen en het vasteland, ving den Rijnstroom op komende van het Hellegat en van het Volkerak door twee trechters ten Westen en ten Oosten van den polder van Nieuw Vossemeer (1565).

Reeds in 1630 door de Boerengors, vervolgens in 1633 door den Heerenmeer, heeft Nederland er zich op toegelegd den ruimen Westertrechter van de Eendracht samen te knippen tegen de Hikke Polder van het eiland Tholen, dagteekenend van het jaar 1561.

Hierdoor werd de geul in eens gebracht op 700 meter breedte.

Tusschen den polder van Nieuw Vossemeer en het vasteland (Westlandpolder) is de trechter volledig afgesloten door den Eendrachtpolder in 1697. Langs daar vloeide, door de oude Rijnarm, de *Strine* (volkomen rechtlijnig sedert 1300 en gaande van Willemstad naar Tholen langsheen Steenberg).

En trouwens reeds in 1655, zeven jaar na het verdrag van Münster, had de Heensche Polder, ten Noorden van den polder van Nieuw-Vossemeer, de bevaarbare geul van den Rijn ruim naar het Noorden verplaatst.

En ziehier thans de laatste fasen van het bedrijf der wurging van de overblijvende geul van de Eendracht. Zij bestaan uit vijf achtereenvolgende bedrijven.

1^e bedrijf. — De Auvergne polder (1693) vernauwt de geul tot minder dan 250 meter voor de stad Tholen en vervolgens maakt hij er een bocht in.

2^e bedrijf. — De Becius polder (1869)

knijpt de geul toe rechtover Nieuw Vossemeer.

De gedroomde verslijking vordert met vlugge schreden : de vroegere breedte vaarweg heeft op sommige plaatsen bij ebbe bijna geen water meer; de vloed alleen maakt doorvaart mogelijk waar er een rechte breedte, diepe historische weg bestond.

3^e bedrijf. — In 1867 wordt de Oosterschelde afgesloten door den dam van den spoorweg Rozendaal-Vlissinge.

4^e bedrijf. — In 1908 *verbindt* een dam van den buurtspoorweg, de Slaakdam, van 3,000 meter, *met het vasteland* den polder van Sint-Filipsland, aangelegd in 1645, uitgebreid in 1776-1847-1856 (zooals wij hebben gezegd werd de polder van Nieuw Vossemeer van 1565 met het vasteland verbonden uitgebreid en afgerond naar het Noorden).

Ditmaal is de oude Rijnpoort van Antwerpen voorgoed gesloten; de sleutel is veilig : vóór en achter den polder van Slaakdam breidt het slik van de slikken zich thans uit zoover het oog reikt.

Het aanzienlijk gedeelte van het water van den Rijn, die in de geschiedenis bij ebbe stroomde langs het Hellegat en de Eendracht naar het Diepe Gat van Tholen-Bergen-op-Zoom, is (zooals voor Rotterdam, dank zij de bijna volkomen afsluiting van de Noordgeul) verplicht zich te vreden te stellen met de enge geul van *Zijpe*, die uitsluitend ten behoeve van Zeeland wordt opengehouden en onderhouden.

Nederland koesterde trouwens de hoop, dank zij het sluiten van de Eendracht, het Brouwershavensche Gat (tusschen de eilanden Overflakkee en Schouwen) overvloedig van water te voorzien in het uitsluitend voordeel van de Nederlandsche zeevaartbelangen, vooral van Dordrecht.

Om een juist begrip te geven van hetgeen deze stelselmatige politiek van ophoogingen en afdijkingen is geweest,

voegen wij bij dit verslag eene kaart die werd opgemaakt volgens de officiele Nederlandsche kaarten en waarop, evenals op een slagveld, worden voorgesteld de plaatsen waar met data vermeld staan de achtereenvolgende overwinningen van het land op het water.

Deze kaart is eveneens toepasselijk op hetgeen wij zooeven hebben gezegd over de vernauwing door Nederland rondom de Westerschelde.

5^e bedrijf. — Het *laatste* bedrijf is aan den gang.

Het stelselmatige aanleggen van polders in de slikken en de gorzen langsheen de Westerschelde berooft geleidelijk den stroom van het reserve-water van stroomopwaarts tegen de springtijden en vernauwt de ebbe in het laatste tijdperk van laag water, de eenige die werkelijk nuttig is (1).

De aanwinst van land ten nadeele van het water, waarop wij hebben gewezen voor de Westerschelde, wordt aldus voltooid voor de Oosterschelde.

En na dit alles, zou Nederland beweren ons de vroegere geulen terug te schenken. Wat een hersenschim!

Nederland zou ongetwijfeld zeer verwonderd zijn indien wij moesten vragen, liever dans ons het voorgestelde kanaal naar Moerdijk te geven, de gesloten geulen van het Kreekerak en van de Eendracht opnieuw te openen en te onderhouden, overeenkomstig de behoeften van de scheepvaart en den Slaakdam door te boren, dien onze burenen zoo volhardend hebben opgericht ten Oosten van Sint-Filipsland om den natuurlijken loop van de ebbe en van de wateren van den Rijn tegen te houden en af te leiden.

Wie ziet in het licht van het verleden, dat zoo moorddadig is geweest, niet in hoe kinderachtig de thesis was die in Januari jl. door professor L. van Vuuren werd verdedigd in den Aard-

(1) Wijzen wij er hier op dat, met het stroomen van de wateren van het Noorden en inzonderheid de stroomingen van den Rijn naar de Eendracht en de tussenwateren te verminderen, Nederland eveneens ten doel heeft gehad de hoeveelheid water naar Rotterdam te verhoogen.

rijkskundigen Kring te Amsterdam, en die wil doen aannemen dat de Delta Schelde-Maas-Rijn niet kan beschouwd worden als een eenheid, dat de kom van de Schelde met al hare bijrivieren volstrekt afgescheiden is van de kom van Maas en Rijn en dat derhalve Antwerpen geen Rijnhaven is.

Burggraaf Ch. Terlinden, de befaamde leeraar aan de Hoogeschool te Leuven, doet terecht opmerken dat, zoo men aan de toehoorders eene kaart van hun land had voor oogen gelegd, zij daarop met één enkelen oogslag zouden hebben gezien dat de Schelde te beginnen met het Zuiden de eerste is van de zeven zeemonden die zich uitstrekken vanaf den Hond of Westerschelde tot aan den ouden Rijn, met een alleringewikkeldst net van tusschenwateren en dat men een dergelijk hydrographisch complex geen andere benaming kan geven dan die van Delta.

Wanneer iemand de zakken vol geld heeft en dat hij op een draai van den weg wordt overvallen, dan mag men aan zijn aanvaller verklaren dat zijn slachoffer arm is.

Wanneer Nederland achtereenvolgens de verschillende armen van de Oosterschelde zal hebben opgehoogd, dan zal de heer Van Vuuren kunnen beweren dat de geschiedkundige delta niet meer bestaat op de kaarten van Europa. Het is niet omdat men iemand doodt dat men mag beweren dat hij nooit heeft geleefd.

Wat komt het er na dit alles op aan, dat een jonge hoogleeraar te Utrecht, waarvan men weet dat hij in nauwe betrekking staat met de Nationale Unie, zich naar Londen heeft begeven om de verslagen te bestudeeren die rond 1867 werden opgemaakt door twee deskundigen, de heeren Hertley en Hagen, waarvan de eene een Engelschman en de nadere een Duitscher was, aangaande den invloed dien de afdammingen van Woensdrecht en van de Sloe zouden kunnen

uitoefenen op de scheepvaart van Antwerpen.

De heer Gerretson, die bekend is met onze bibliotheken, vermits hij vroeger de gastvrijheid van de hoogeschool van Brussel heeft genoten, zou deze verslagen hebben kunnen vinden in de publicaties van de Belgische Regeering (1), die er nooit een geheim heeft van gemaakt, maar die evenwel er zorg voor heeft gedragen ze toe te lichten met de drie volgende opmerkingen, die nog actueel zijn :

1^o Reeds in 1867 werd de geul van het Kreekerak op onvoldoende wijze onderhouden. Nederland trachtte grond te winnen op het water.

2^o Zelfs in den toestand, waarin hij zich bevond was de verbindingsweg beter dan de weg die in de plaats werd gesteld nadat de geul te Bath en de Sloe werden afgedamd. Indien vreemde deskundigen de vergelijkende waarde van de twee wegen hebben betwist, zijn de Belgen niettemin steeds gebleven bij de meening van hunne eigene technici en van hunne schippers die er belang bij hebben te weten welke de beste verbindingsweg met den Rijn is.

Indien de heer Conrad, hoofdinspecteur van den Waterstaat, zich in 1867 heeft vergist over het verslag van den heer Hartley om het toekomstig kanaal Hansweert-Wemeldinghe aan te prijzen, heeft hij anderzijds de besluiten van dit verslag verworpen wat betreft den invloed dien de afdammingen zouden kunnen hebben op de bevaarbaarheid van de Westerschelde.

3^o Indien sommigen hebben kunnen gelooven dat onder technisch opzicht (diepte, enz. van den weg), het kanaal van Hansweert zekere voordeelen bood en dat de nieuwe weg niet minder goed was dan de oude, dan was hij nochtans in geen geval even veilig en gemakkelijk. En het blijft niettemin waar dat de talrijke dienstbaarheden, waaraan de scheepvaart op het kanaal werd

(1) Zie *Les Commissions de l'Escaut maritime depuis 1849*, bij Lesigrie, te Brussel, 1907.

onderworpen (sluizen, bruggen, ver-
traging, tijdverlies, hevige winden in
het Westergedeelte van de zeearmen,
afstand die verscheidene kilometers
meer bedraagt, gevaren op de Zee-
schelde tusschen Bath en Hansweert,
enz.) kunnen worden vergoed door de
zeldzame voordeelen die het kanaal zou
kunnen bieden. Op dit oogenblik,
wegens de uitbreiding van de scheep-
vaart, zijn de hindernissen en de
gevaren op den huidigen weg zoo
groot geworden dat de oude weg
oneindig beter ware geweest. Het
spreekt vanzelf dat, opdat deze weg
bestendig goed blijve, zooals de Akte
van Weenen het voorschrijft, en opdat
hij geenerlei hinder zou hebben
opgeleverd voor de scheepvaart,
Nederland hem verder had moeten
onderhouden. Maar met welke zorg
zou Nederland zich van dezen inter-
nationalen plicht hebben kunnen kwij-
ten, indien het eenvoudig aan dit
onderhoud de millioenen guldens, aan
hoofdkapitaal en interesten, had besteed
die het bouwen van de afdammingen
en het kanaal hebben gekost, en hoe
zeer zou de natuurlijke weg zijn onbe-
twistbare superioriteit hebben be-
houden op den kunstmatigen weg die
al te lang en met gevaren bezaaid is (1).

(1) De heer J.-Ph. Backx, zoon van den bestuurder van
het groote stuwadoorsbedrijf N. V. Thonisen Havenbedrijf
te Rotterdam, heeft in Juli 1929 een proefschrift aan de
universiteit uitgegeven (Uitgeversfirma Nijgh en van Dit-
mar te Rotterdam) onder den titel *De Haven van
Rotterdam*, enz., waarin hij het economisch belang van de
caven van Rotterdam onderzoekt vergeleken bij de haven
van Hamburg en van Antwerpen.

Op blz. 67 zegt hij dat « de thans bestaande verbinding
tusschen den Rijn en Antwerpen geen volledige voldoening
schenkt en dat er verbeteringen dienen aan toegebracht ».

In de tweede alinea, zelfde bladzijde, neemt hij aan
dat « de drie bruggen alsmede de spoorwegbrug over het
kanaal Hansweert-Wemeldinghe, dat nauwelijks 9 kilo-
meter meet, een belemmering zijn voor de scheepvaart ».
Schrijver voegt er aan toe dat « de spoorwegbrug het
ernstigste bezwaar is omdat zij alleen kan worden open-
gesteld gedurende beperkte tijdvakken wegens het
spoorwegverkeer ». Hij doet opmerken dat de « Neder-
landsche Regeering nieuwe sluizen van zeer groote afme-
tingen heeft gebouwd te Hansweert en te Wemeldinghe ».
Maar hij voegt er onmiddellijk aan toe :

« Het spreekt nochtans van zelf dat deze weg nooit, evenals
een weg zonder sluizen, zal kunnen beantwoorden aan de
behoefte geboren uit de gestadige toeneming van de tonnen-
maat der schepen. »

Wij hechten er ook aan te doen opmerken dat men zich
niet geneert om op alle oogenblikken de scheepvaart op
het kanaal te belemmeren. Aldus laden de schepen van
de beurtdiensten op Rotterdam en Amsterdam in het
Sas zelf van de sluis de meest verscheidene goederen.

V. — Het Hellegat.

Men heeft in Nederland eene tweede
dwaling begaan met te loochenen dat
de geul van het Hellegat gevaarlijk
is en dat zij niet behoorlijk wordt
onderhouden, alsook dat zij verzandt.

De Nederlandsche Regeering heeft
zich vergenoegd in hare nota van
7 Mei 1929 te antwoorden, dat al de
gevallen van aan den grond loopen
van schepen niet allen rampen zijn,
terwijl zij tevens verklaart dat, zoo de
Belgische nota geen nadere inlichtingen
verstrekt over deze ongevallen, « zij
geen zoo vage bewering kan onder-
zoeken ». En zij aarzelt niet de Bel-
gische Regeering ervan te beschul-
digen dat « zij pogingen aanwendt om
den *onnauwkeurigen indruk* te geven
dat het Hellegat bijzondere gevaren
biedt voor de scheepvaart. »

Wij geven aan den minister een vier-
voudig antwoord :

1^o Wanneer hij in de nota van
7 Mei 1929 verklaarde dat hij de
namen van de schepen en de data
der ongevallen van November niet
kende, had het verslag onzer commis-
sie, op 27 Februari 1929 verschenen, de
lijst opgegeven van elf schepen op
29 Januari aan den grond geloopt
en in dit verslag werden tevens om-
standige inlichtingen gegeven voor
ieder schip.

Sedertdien is de lijst verschenen in
de heele pers. Sedert 26 November 1928
waren er twee en twintig schepen
aan den grond geloopt, waaronder
één schip van den Nederlandschen
Staat.

In hetzelfde verslag, en daarna in
de nota der Belgische regeering van
28 Februari, werd er gewezen op de
ophooging der diepten van het Helle-

Gedurende deze verrichtingen van het laden moeten de
slepen maar geduldig hunne beurt afwachten om in de
sluis te komen.

En nochtans zijn er te Wemeldinghe drie ladingskaaien
die bijzonder zijn ingericht voor het verhandelen der koop-
waren.

Er bestaan fotos die ter plaatse werden genomen en
waarop men kan zien hoe kudden schapen, balen, kisten,
en zakken van allen aard aan de sluis zelve worden inge-
scheept.

gat en werd er nadruk gelegd op het feit dat de officieele berichten van het Nederlandsch bestuur (n^{rs} 25/245 en 26/253) toegaven dat de diepten een vermindering van 60 centimeter vertegenwoordigden ten opzichte van den vroegeren toestand en van 1 meter op de minima-diepte van 3.3 meter aangegeven in den wegwijzer voor de binnenvaart, uitgegeven door den Waterstaat. De groote Rijnschepen, die 2^m75 tot 3 meter diepgang hebben en bovendien moeten beschikken over 30 tot 50 centimeter water onder de kiel van het schip, bevonden zich dus in de onmogelijkheid door te varen.

2^o Het *Utrechtsch Dagblad*, dat reeds de aandacht van het publiek op zich had getrokken, door de hatelijke publicatie van de valsche dokumenten van Utrecht, beging de gewilde onvoorzichtigheid, met het klaarblijkelijk doel de betrekkingen tusschen beide landen nog meer te vertroebelen, een brief bekend te maken van den heer van Eysinga, gericht tot den heer Beelaerts van Blokland, waarin de geachte professor, die Nederland vertegenwoordigt in de Rijn-Commissie, niet aarzelde de tekortkomingen van den Waterstaat in het Hellegat in het licht te stellen.

Zoowel wegens de hooge bevoegdheid en de groote faam van den schrijver als wegens het voorwerp zelf der uitgebachte klachten, verdient de tekst te worden overgenomen.

Schrijver verklaarde :

« Blijkens het schrijven van den Minister van Waterstaat van 17 September 1929, gevoegd bij Uwer Excellenties meer genoemden brief van 19 September 1929, zal in 1930 door baggerwerk de toestand van het Hellegat belangrijk verbeterd zijn en wordt bovendien vastlegging van de vaargeul door vaste werken door de Regeering voorzien. Wanneer de Minister van Waterstaat aan het slot van zijn zooeven genoemden brief van 17 September zegt, dat met dit baggerwerk voor de scheepvaart hetzelfde

bereikt wordt als met de permanente werken, meen ik mij echter te mogen veroorloven hierbij een vraagteeken te plaatsen. Het is, n. m. b. m. voor een gemakkelijke vaart niet alleen *noodig*, dat er een vaargeul van voldoende diepte zij, maar het is volstrekt niet onverschillig, waar die vaargeul ligt en een der in het Hellegat ondervonden bezwaren is juist die, dat de Noorderlijke monding van genoemd waarwater de neiging heeft zich Westwaarts te verplaatsen, waardoor de te volgen weg *langer* wordt en *bij slecht weer meer blootgelegd* is. Het vastleggen van de geul is m. i. niet iets bijkomstigs maar de hoofzaak. »

Kan men daarna beweren dat Nederland voorziet in het behoorlijk onderhoud van deze zoo bijzonder gevaarlijke geul van het Hellegat, vroeger « Hillegat » genaamd, en dat beteekende « het gat » aan den voet van het heuveltje, maar waarin eenig etymologisch toeval *Hell* heeft in de plaats gesteld van *Hill*, en door een zonderlinge ironie van de waarheid er de hel bij tepas gebracht, hetgeen ons heeft toegelaten te zeggen dat de duivel zelf er vaak het tempeest schijnt te blazen.

Het socialistisch blad *Het Volk* heeft er trouwens aan gehecht rechtzinnig in te stemmen met den Leidschen professor, waar het schrijft dat :

« Men zich nochtans alleen kan verheugen over deze publiciteit. Immers lang reeds hebben wij den indruk dat er bij den Waterstaat lui zijn die onbewust of bewust, een zeer nadeligen invloed uitoefenen op de Nederlandsch-Belgische betrekkingen. De brief van professor Eysinga behelst eene heele reeks grieven ten opzichte van den Waterstaat. Hieruit volgt onder meer dat dit beheer, om het Hellegat te verbeteren, enkel baggerwerken wil uitvoeren en de *nochtans beloofde* en *volstrekt onontbeerlijke* regeling van deze geul tegenwerkt, die enkel kan worden bekomen door metselwerken. »

3^o Om een nog gepaster antwoord

te geven, volstaat het aan de Senaats-commissie eene nieuwe lijst voor oogen te leggen van dertien rampen en ongevallen, waarvan schepen van de binnenvaart het slachtoffer zijn geworden op den slechten weg van Antwerpen naar Dordrecht, op wat minder dan één maand, tusschen 10 December en 18 Januari jl. Ziehier deze lijst, zooals zij werd opgemaakt door toedoen van het Verdedigings-comiteit van de binnenvaart :

1^o *Lichter « Lieschen »*. — Op 10 December is de lichter *Lieschen*, 900 ton, gestrand bij het binnenvaren van de haven van Hansweert, tengevolge van den storm. Kon worden vlot gemaakt en in de haven binnengesleept door de sleepboot *Wavre*;

2^o *Lichter « Zuid-Holland »*. — Werd op 10 December door den storm op een bank gedreven nabij Hansweert. De toestand was zoo critisch dat de schipper de noodvlag heesch. Drie Nederlandsche sleepboten hebben getracht het schip te redden, maar wegens het boos weer was zulks onmogelijk. Ten slotte heeft een Belgische sleepboot het schip kunnen redden;

3^o *Lichters « Van Es »* en *« De Key »*. — Geladen met sulfaat en gesleept door stoomschip *Herbosch* 19, zijn vergaan op 22 December tengevolge van het slecht weer. De bemanning kon gered worden, maar de schepen worden als totaal verloren beschouwd

4^o *Motorschip « Serphine »*, 360 ton; motorschip *Tamsa* 34, 330 ton; schuit *Margarite*, 1,000 ton; lichter *Dranaco*, 630 ton. — Gedurende het tempeest van 29 December zijn deze vier schepen gestrand op de Middelpaalt in de Oosterschelde en hebben zij bergingscontracten moeten sluiten om te worden teruggesleept naar Wemeldinghe;

5^o *Zeilschip « Vertrouwen »*. — Zag zijn zeilen stukgereten door den storm op 31 December in het Engelsche vaarwater (Oosterschelde) en is in nood gebleven. Ten slotte kon het op

sleeptouw worden genomen door de sleepboot *Zeehond* en naar Wemeldinghe gebracht;

6^o *De schuit « Saturne »*. — Is vergaan in het Hellegat op 2 Januari 1930, tijdens den storm. Deze schuit van 1,721 ton was op weg van Duisburg naar Willebroeck met eene lading steenkolen. De redding van de bemanning (drie man), van de vrouw en van de drie kinderen aan boord door de sleepboot *Presto IV* is bijzonder lastig geweest.

7^o *Tankschip « Naphta V »*. — Op 3 Januari 1930 werd het tankschip *Naphta V* van zijn kabels losgerukt tengevolge van het boos weer en verkeerde in groot gevaar vlak vóór Willemstad. De sleepboot *Brugge* heeft na veel moeite het schip kunnen terugbrengen naar de haven van Willemstad.

8^o *De tjalk « De twee gebroeders »*. — Was geladen en is op 12 Januari gestrand in het Hellegat nabij Ooltgensplaat. Er was de tusschenkomst noodig van de twee sleepboten *Zeehond* en *Trio* om de tjalk te redden;

9^o *De schuit « Rijnvaart 103 »*. — Geladen met 1,670 ton steenkool, is gestrand op 18 Januari nabij Hansweert. Twaalf sleepboten hebben te vergeefs getracht ze vlot te krijgen. Na evenwel van een gedeelte harer lading te zijn ontlast geworden, kon zij op den oever worden getrokken. De schuit is op drie plaatsen doorgebroken.

Wij vragen ons af of de Nederlandsche pers, bij het zien van deze pijnlijke opsomming van ongevallen, andermaal zal beweren, zooals in 1929 het geval was, toen een twintigtal rampen zich op één enkelen dag hadden voorgedaan, dat deze rampen te wijten waren aan de onvoorzichtigheid en aan de onbekwaamheid der kapiteins van de sleepboten.

Ten aanzien van zoo losse beweringen kunnen wij enkel ons protest voegen bij dit van het Nationaal Comiteit voor de verdediging van de

binnenscheepvaart, alsmede bij dit van de Kamer van Koophandel te Antwerpen, die in haar schrijven tot den Minister van Buitenlandsche Zaken op 18 Januari 1929 terecht het volgende verklaarde :

« Men vraagt zich enkel af hoe deze tekortkomingen zouden te wijten zijn geweest aan een tiental kapiteins te gelijk. En men vraagt zich vooral af hoe het is gebeurd dat het Nederlandsch hydrografisch schip met aan boord Nederlandsche ambtenaren, op zijne beurt even is gestrand en waarom het, samen met de vier peilschepen die het vergezelden, voorzorgen heeft moeten nemen om de noodige minimumdiepte te zoeken...

» Wij verzoeken in elk geval de Regeering met de uiterste krachtdadigheid in te grijpen opdat de door onze schipperij aangeklaagde toestand in het Hellegat onverwijld van dichtbij worde onderzocht. »

De gevaren van de geul van het Hellegat worden trouwens erkend in Nederland.

In een zijner artikelen wijst de heer Huysmans er op dat « de Nederlandsche schippers zich niet geneeren om te bevestigen, wat de Belgen niet hebben opgehouden te verklaren, dat zoo men in Nederland eenige terughouding heeft aan den dag gelegd, dit veeleer is om geen stof te leveren tot buitenlandsche kritiek dan om klaarblijkelijke moeilijkheden uit den weg te ruimen ».

Maar deze « terughouding » kon niet steeds de regel blijven. Aldus kon men in het Nederlandsch tijdschrift *Schuttevaer* van 27 Juli jl., onder de handteekening van « Speurder », waaronder een oud ervarene in de scheepvaart in de tusschenwateren schuil gaat, het volgende lezen :

« Men heeft reeds veel geklaagd en geschreven over het Hellegat, en wij kunnen maar niet begrijpen dat de betrokken overheden tot nog toe geen gevolg hebben gegeven aan de talrijke klachten en nog niet getracht hebben

aan den huidige toestand doeltreffende verbeteringen te brengen.

» Niemand, die eenigermate op de hoogte is van den toestand dezer geul en die weet hoeveel groote schuiten er moeten doorvaren, zal durven beweren dat het Hellegat nog aan de huidige noodwendigheden beantwoordt. *Wij durven beweren dat, zoover 's menschen geheugen reikt, de geul zelfs niet op verre na aan deze behoeften heeft voldaan.* Op de jongste vergadering van de afdeeling Rotterdam van de schippersvereeniging « Schuttevaer », werd het vraagstuk besproken, maar wij hebben daarvan den indruk weggedragen dat men er bevreesd was dat onze bedoelingen in zekere kringen verkeerd zouden kunnen geïnterpreteerd worden. (1) »

4. Wij zullen ten slotte op de nota van 7 Mei het volgende beslissende antwoord geven.

Nederland moet het Hellegat onderhouden, *krachtens het Verdrag van Weenen*, niet volgens eigen goeddunken, of, zooals de heer volksvertegenwoordiger Bongaerts voorstelde, mits compensaties te bekomen op de Maas maar derwijze — wij herhalen eens te meer de termen van het Verdrag — *dat de scheepvaart geenerlei hinder ondervinde.*

Zoolang Nederland ons geen nieuwe vaarweg heeft gegeven, is wel het minste wat het doen kan te beletten dat de huidige vaarweg de « Begraafplaats der schepen » zou worden.

Zal iedereen in de officieele kringen

(1) Aldus schreef een schipper van Dordrecht in een brief van 18 Februari 1920 aan het *Rotterdamsch Nieuwsblad* :

« *Het Hellegat is gevaarlijk.* Deze toestand zal nog eenigen tijd voortduren totdat de stroom een geul zal hebben gegraven langsheen den Brabantdijk. Er zou op dit punt nochtans iets kunnen gedaan worden : bijvoorbeeld een bakdienst die de schepen zou doen wachten bij het tij totdat het een zeker peil heeft bereikt; verbod elkaar te achterhalen; de slepen op afstand doen blijven, enz., enz. derwijze dat men voorzorgen kunne nemen in geval van mogelijke strandingen en om aanvaringen te vermijden. Wij zijn eveneens gestrand in het Hellegat op 31 Januari, terwijl wij werden gesleept naar Dordrecht door de sleepboot *Nina*, en samen met ons strandde het schip *Jugus* met een diepgang van 2^m30 (onze diepgang bedroeg 2^m50). Er zou niets gebeurd zijn omdat het bij opkomende tij was. Wij strandden slechts gedurende vijf minuten, maar eene sleep die ons volgde kwam in aanvaring met de *Jugus*. »

willen inzien wat de geleerde hoogleeraar van Leiden met zulke oprechtheid schijnt te hebben begrepen? Laten wij hopen dat men eindelijk het Nederlandsch spreekwoord in het ongelijk zal stellen :

*Wat baten kaars en bril
Als de uil niet zien en wil?*

IV. — Een nieuw onderzoek.

Eenige leden van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, behorende tot de socialistische groep, en waaronder de gewezen Minister van Openbare Werken, de heer Anseele, en de heer Huysmans, gewezen Minister van Kunsten en Wetenschappen, hebben er aan gehecht zich persoonlijk reenschap te geven van den toestand van den huidige verbindingsweg Antwerpen-Rijn. Zij zijn ter plaatse geweest en hebben de reis van Antwerpen naar Dordrecht gemaakt. Hunne bevindingen komen juist overeen met diegene welke wij verleden jaar in het verslag der Senaatscommissie hebben uiteengezet.

De heeren Anseele en Huysmans, die trouwens de meening hunner collega's weergaven, hebben hunne zienswijze uiteengezet in dagbladartikelen die onder meer verschenen zijn in *Le Peuple*, *Vooruit* en in den *Observer*.

Men kan haar samenvatten in de volgende woorden getrokken uit een artikel van den heer Huysmans :

« 1^o Het kanaal van Hansweert beantwoordt niet meer aan de heden-daagsche eischen noch voor de afmetingen noch voor de uitrusting.

» Spijts alles wat er werd gezegd, is het er nooit in geslaagd den vroegeren waterweg te vervangen, die vlugger verbindingen verzekerde;

» 2^o De Nederlandsche ontwerpen zijn onaanneembaar om drie redenen :

» a) Zij beginnen op een gevaarlijke plaats : Bath;

» b) Zij eindigen op eene zeer onveilige plaats : het Hellegat, en het tracé

zelf is gevaarlijk wegens de beweegbaarheid van den grond;

» 3^o Alleen het Belgische ontwerp kan verdedigd worden omdat het elk gevaar weert. Onze afgevaardigden hebben zich afgevraagd waarom men dezen gevaarlijken weg voorstelde, alswanneer het volstond enkele kilometer verder te gaan om een redelijke oplossing te vinden. Zelfs het status quo ware beter dan het Nederlandsche ontwerp. Een laatste opmerking. Drie cijfers zullen verklaren waarom men zoo weinig haast gevoelt onze oplossing bij te treden. De huidige weg over Hansweert bedraagt 77 1/2 tot 83 mijlen, de voorgestelde Nederlandsche weg zal 44 of 49 mijlen bedragen; het Belgische ontwerp voorziet er slechts 39 en het biedt ons twee voordeelen die ons thans ontbreken : de veiligheid en de snelheid.

» Is eene dusdanige negatieve politiek te wettigen? »

Zoo men deze opmerkingen — zooals trouwens ook de opmerkingen van onzen collega E. P. Rutten in Den Haag — vergelijkt met de uiteenzetting van het verslag der Senaatscommissie van 1929, zal men met genoegen vaststellen dat de partijen in België over dit vraagstuk, dat waarlijk van nationaal belang is, buiten alle partijbekommering om, een eenheidsfront vormen.

VII. — Het Grijs Boek.

Hoe ver staan de officieele onderhandelingen over de verbetering van onze verbindingswegen naar den Rijn?

Het wisselen van nota's van Regeering tot Regeering is hier ook slechts een proces-verbaal van niet bevinding. Ziehier inderdaad het gevolg :

1^o *Schema door Nederland aan de Belgische Regeering op 23 October 1928 voorgelegd.*

Het schema zegt eenvoudig :

« Waterwegen tusschen Schelde en Rijn (art. IX van het Verdrag van 1839. »

Meer niet !

2^o De Belgische Regeering haalt aan dat Jonkheer Beelaerts, bij het onderhoud dat hij had te Geneve einde 1928 met den heer Hymans, eerst voorstelde eenvoudig het kanaal van Hansweert te verbeteren. Vervolgens, ten overstaan van de bezwaren ingebracht door den heer Hymans wat de ontoereikendheid betreft dezer oplossing, toonde hij zich geneigd het graven van een nieuwen weg te overwegen echter meer Westwaarts gelegen dan het tracé door het Verdrag van 1925 voorzien.

« Hoewel de Belgische Regeering voortging het kanaal van den Moerdijk te beschouwen als de beste oplossing om de verbindingen van Antwerpen met den Rijn te verzekeren, verklaarde zij zich bereid een ander tracé te overwegen.

» Beide Regeeringen kwamen derhalve overeen aan deskundigen de zorg toe te vertrouwen de grondslagen op te sporen waarop de onderhandelingen konden hervat worden. »

De Belgische en Nederlandsche deskundigen kwamen bijeen in October 1928.

Van Belgische zijde had men een kanaal gevraagd van de Antwerpsche dokken naar den Moerdijk. Van Nederlandsche zijde stelde men een tracé voor uitgaande van Bath, in de Schelde, waar een sluis zou gebouwd worden, loopende langs het oude *Kreekerak*, in kanaal omgegraven, langs de oude *Eendracht*, om uit te loopen Westwaarts het *Hellegat* te Dintelsas. Dit tracé week af van het zoogenaamde Van Konynenburg-tracé, naar den naam van den oud hoofdamtenaar van den Waterstaat, — dat het kanaal meer Oostwaarts door het *Kreekerak* verlegde en het deed uitloopen tusschen de mondingen van den Dintel en van den Rozendaalschen vliet.

In de Nederlandsche pers heeft men gezegd en herhaald dat de Belgische deskundigen hun instemming hadden

betuigd met het plan Van Konynenburg. Dat is een legende.

De heer Joris, volksvertegenwoordiger, heeft in dit opzicht een vraag tot de Regeering gesteld.

De Minister van Buitenlandsche Zaken heeft hem geantwoord dat geen enkele Belgische deskundige, betrokken bij de onderhandelingen met Nederland in 1928, belast werd de besprekingen te leiden, noch ambtelijk noch halfambtelijk, met den Nederlandschen ingenieur Van Konynenburg en dat *geen enkel hunner eenige goedkeuring heeft gegeven* aan het ontwerp door dezen ingenieur opgemaakt.

De Minister voegt er bij dat de heer Van Konynenburg inderdaad te Brussel zijn plan is komen aanbieden aan Belgische deskundigen en dat het, naar hij bevestigde, de goedkeuring van de bevoegde kringen in Den Haag genoot. Deze Belgische technici hebben er zich bij bepaald hun zegman de gebreken van zijn ontwerp aan te toonen en wezen alle behandeling van dit ontwerp af omdat noch de heer Van Konynenburg noch zij zelf van hun respectieve Regeering mandaat hadden om het vraagstuk te onderzoeken.

Deze deskundigen zijn dus uiteen gegaan *zonder een uitslag* te bereiken.

Na dezen tegenslag meende de Belgische Regeering op omstandige wijze in hare nota van 12 Januari de wenschen van België te moeten uitzetten, op gebied van onze verbindingen langs de tusschenwateren.

Zij stelde vast dat de huidige weg ontoereikend is :

- a) De afstand is te groot;
- b) De sluizen en beweegbare bruggen veroorzaken ernstigen hinder;
- c) Het gevaar is groot in de Zeeuwse wateren en bijzonder in het Hellegat.

Zij toont vervolgens aan dat een ontwerp dat eenerzijds Bath en anderzijds Dintelsas tot uiteinde neemt niet niet mag goedgekeurd worden.

En wel om talrijke redenen :

A. Te Bath is de pas nauw en beschrijft een scherp bocht. De zeevaart is er moeilijk en gevaarlijk. « De aanwezigheid van een sluis in de nabijheid en het uitmonden van een vaart zouden op deze plaats de belemmering en het gevaar verhoogen. »

De booten zouden vertraging lijden, want zij zouden dikwijls den weg moeten vrij laten voor de zeeschepen.

De opstopping zou onvermijdelijk zijn wegens het getij dat de scheepvaart regelt.

De toegangsgeul tot de sluis zou moeten gewijzigd of verlengd worden indien de pas van Bath, die neiging vertoont om zich te verplaatsen, van bedding veranderde.

Daar deze pas zou dienen verbeterd te worden en men niet weet welke werken voor deze verbetering zouden noodig zijn, zou men geen definitieve werken kunnen uitvoeren in de nabijheid van Bath.

Het ontwerp voorziet de noodzakelijkheid twee sluizen door te varen. Het voorziet geen verbinding op vasten grond nabij Bath, met het vak van de vaart dat België op zijn grondgebied zou aanleggen van de Antwerpsche dokken naar Bath. Het behoudt integendeel in de Wester-Schelde een vaarweg die steeds gevaarlijker wordt (1).

(1) In de onlangs uitgegeven brochure *L'Avenir du Port d'Anvers et de l'Escaut maritime*, zegt de heer Haeneccour, hoofdingenieur en bestuurder van Bruggen en Wegen :

« Deze verbetering (van den stroom)... moet den toestand scheppen, waar de stroom natuurlijkerwijze naar streeft, te weten de rechte trekking van den hoek, dien de richting van den stroom te Bath vertoont. Deze hoek is overigens alleen hinderlijk geworden tengevolge van de ophooging en vooral van de kunstmatige versperring van de Ooster-Schelde, die de Noordschaar hebben gevormd, rechthoekig op de bevaarbare geul, en de Appelzak, zonder dewelke de afvoer van de ebbes niet zou kunnen gebeuren. »

En verder :

« De plotse storingen die zich na langen tijd voordoen in het regime van den stroom, hebben vooral in de nabijheid van Bath een voelbaren terugslag, wegens de scherpe bocht, die de stroom op deze plaats vertoont, en het aanvoeren van buitengewone hoeveelheden weggespoelde aarde, die men in deze streek, vooral bij deze storingen, vaststelt. »

En dan ook nog :

« Wij moeten er dus op wijzen, dat het, van een technisch standpunt, onmogelijk is een vaart te laten uitmonden in de bocht van Bath; deze bocht moet inderdaad op natuurlijke wijze verdwijnen tengevolge van de geleidelijke ophooging van de Ooster-Schelde; de afdamming van dezen arm in 1867 verhoogde de rechte trekking van den

B. Als eindpunt geeft het anderzijds *Dintelsas*, een blootgestelde en gevaarlijke plaats bij den ingang van het Hellegat, terwijl het volstaan zou een weinig de vaart te verleggen om veilig boven het Hellegat uit te monden.

Het vergt ontzaglijke kosten, veel hooger dan de vaart Antwerpen-Moerdijk zou vereischen, en dit voor problematische voordeelen.

De nota van 12 Januari zegt duidelijk dat de Regeering van den Koning « in de mate van het mogelijke heeft getracht rekening te houden met de Nederlandsche opvatting door een vaart voor te stellen, waarvan de Noordelijke monding dichtbij Willemstad zou komen », doch dat België « niet verder kan gaan zonder de rechten, die de verdragen het toekennen, op te offeren. »

De nota laat duidelijk uitschijnen, dat het onaannemelijk is, aangezien men ons vraagt de kosten te betalen van een vaart die overigens beide landen zou dienstig zijn, ons — met de bedoeling onze ontwikkeling te verhinderen — een bepaald slechte en overdreven kostelijke vaart op te dringen, terwijl het voldoende was de richting eenige meter te verplaatsen en vooral de monding eenigszins te verleggen om een behoorlijken verbindingsweg te krijgen,

3. — *Memorandum van de Nederlandsche Regeering van 7 Mei 1929.*

Dit memorandum, bedoeld als antwoord op de Belgische nota, geeft ons niets dan een pijnlijke ontgoocheling, die in drie woorden kan samengevat worden :

a) « Een behoorlijke verbetering van de vaart van Zuid-Beveland zou aan alle behoeften voldoen. »;

b) De heer Beelaerts heeft niet geweigerd het aanleggen van een nieu-

stroom, waarvan de bevaarbare geul ten Noorden van het eiland Saftingen zich binnen een halve eeuw een kilometer naar het Westen heeft verplaatst. Geen menselijke macht kan in deze streek de wetten, die de vervorming van den stroom regelen, breken; een sluis in de bocht van Bath is bijgevolg een kunstwerk dat binnen korten tijd onbruikbaar moet worden, tegelijk met de vaart waartoe het toegang moest verleen.

wen weg tusschen de Schelde en den Rijn in aanmerking te nemen.

Doch deze waterweg « zou de natuurlijke bestaande waterwegen of deze die in 1839 bestonden, moeten volgen ». Hij zou eenerzijds nabij Bath, en anderzijds te Dintelsas moeten uitmonden. Te Bath laat de uitmonding « zich zeer wel ten Oosten van de geul door de zeevaart gevolgd begrijpen »; de scheepvaart « zou dus geen gebruik moeten maken van deze geul » (*sic*). Indien de pas zich verplaatst zou men door gepaste werken het vrije verkeer van de zeevaart en van de binnenvaart kunnen verzekeren.

De Nederlandsche Regeering verwerpt de gedachte van een rechtstreeksche vaart Antwerpen-Moerdijk en neemt zelfs niet aan, dat de vaart, waarin het toestemmen zou, verbonden zou worden met de dokken van Antwerpen, die zich aldus « op Nederlandsch grondgebied zouden voortzetten. »

c) De Regeering van Den Haag doet daaromtrent overigens geenerlei voorstel. België is aanlegger in deze zaak. Slechts indien België het initiatief neemt van een verzoek, zou Nederland er in toestemmen het plan te laten uitvoeren zooals het door zijn deskundigen werd aangeduid.

Men ziet dat de Regeering van de Koningin het feit over het hoofd ziet, *dat de huidige vaart niet voldoet, dat de oude wegen definitief verzand en ontoegankelijk zijn, en dat de bocht van Bath zich niet leent tot het bouwen van een havenhoofd en van een sluis, die gevaar loopen te moeten gewijzigd worden, noch tot de bewegingen, waartoe de slepen bij het binnenvaren zouden verplicht zijn en die de zeevaart in strijd zou brengen met de binnenvaart.*

4. — *Nota van de Belgische Regeering van 28 Mei 1929.*

In deze nota, gestaafd door belangrijke bijlagen, betwist de Regeering, zich het recht voorbehoudend naderhand op den grond van de kwestie terug te komen, dat een vaart, ver-

bonden met de dokken van Antwerpen « feitelijk een kunstmatige uitmonding van den Rijn te Antwerpen » en « een verlenging van de dokken van de groote Belgische haven op Nederlandsch grondgebied » zou kunnen beteekenen. Het is een feit, dat de wateren van den Rijn vroeger langs natuurlijke geulen tot in de Wester-Schelde, niet ver van Antwerpen, stroomden. Doch hooger toonden wij aan, hoe, door het dempen van deze natuurlijke wegen, Nederland in feite de wateren van den Rijn van hun natuurlijke loop had afgeleid. Een kanaal, ook al wordt het gedeeltelijk door deze wateren gespijsd zou aan Antwerpen toch maar een schamel deel teruggeven van wat men vroeger heeft ontnomen.

Voor het overige kan alleen een rijke verbeelding zich de fictie indenken, dat het Moerdijkkanaal Antwerpen zou toelaten zich op Nederlandsch grondgebied voort te zetten; men moet daarbij vergeten dat deze verlenging van de vaart, overigens alleen bestemd voor den doorvoer, zou onderbroken zijn door sluizen, die niet bestonden toen Antwerpen op veel doelmatiger wijze langs natuurlijke wegen van stroomend water met Nederland was verbonden, wegen, die onze naburen hebben afgesloten door ons te beletten onze scheepvaart door Nederland naar den Rijn zoo rechtstreeks als vroeger te verlengen.

De nota van 28 Mei draagt zorg daar aan toe te voegen, dat « de hoofdzakelijke reden van het verzet tegen den nieuwen weg dient gezocht in het feit dat zij aan de scheepvaart diensten zou bewijzen die men minder groot zou wenschen », terwijl de Regeering van den Koning ervan overtuigd is, dat « Rotterdam er eveneens voordeel zou bij hebben », aangezien de ontvinding menigmaal heeft bewezen, dat gemakkelijke verbindingen het gezamenlijke verkeer doen toenemen, en zij niet kan gelooven dat « de verbetering van een internationale verbindingsweg, open voor alle volkeren, nadeel

aan één van hen zou kunnen berokkenen ».

Men stelt vast, dat de beide Regeeringen bij hun standpunt blijven.

Tot nog toe hebben wij niet de minste toegeving bekomen.

VIII. *De vooruitzichten*

Kunnen wij in de naaste toekomst toegevingen verwachten?

Laat ons objectief de feiten nagaan.

Men moet zich eenerzijds afvragen of men den bestaanden weg zal verbeteren, en anderzijds of men er toe besluiten zal een nieuwen weg aan te leggen.

Men weet inderdaad, dat de ontwerpen van verdrag van 1919 en van 1925 aan onze wenschen, van dit dubbel standpunt gezien, zouden tegemoet komen.

A. — *De huidige weg.*

Laat ons de begrooting van Waterstaat voor 1930 nagaan :

a) Een krediet van 50,000 gulden is op de begrooting voorzien voor de ophooging van de Vlakebrug. Doch het krediet geldt slechts voor het opmaken van de plans en teekeningen;

b) Een krediet van 540,000 gulden, op afrekening van de totale uitgave van 800,000 gulden, is op de begrooting uitgetrokken voor het herstel van de nieuwe sluis van Hansweert. Het geldt de derde sluis, tijdens den oorlog gebouwd en die niet waterdicht is. De sluis zal hierdoor op zekere tijden niet kunnen gebruikt worden. Doch ook hier zint men op vertraging, vermits, volgens de Memorie van Toelichting, de werken aan het hoofd stroomopwaarts en aan de sluismuren eerst in 1931 en 1932 zullen aangevangen worden.

c) Men kondigt ons werken aan tot verbetering der waterwegen tusschen Antwerpen en den Rijn. Dewelke? Het wordt niet medegedeeld. De verbeteringsplannen in de gevaarlijkste geul, deze van het Hellegat, zijn echter niet

definitief. Men heeft er eenige volstrekt noodzakelijke uitbaggeringswerken uit gevoerd, doch de ongelukken uit de laatste tijden bewijzen hoe gevaarlijk de doorgang nog blijft.

In een rede uitgesproken door den heer Van Eysinga op de vergadering van 14 november 1929 voor de Centrale Rijncommissie, te Straatsburg, verklaarde de afgevaardigde van Nederland, dat men zich bekommert om het bestendigen van de geul door werken, die haar stabiliteit kunnen verhoogen en haar tegen de noordwesterwinden beschermen, doch hij voegde er aan toe dat de kwestie nog ter studie is.

De heer Van Eysinga had het nog over de verbreeding van de vaart en over de ophooging van de brug van Vlake, doch niet de minste opheldering werd gegeven betreffende de uitvoering van de werken.

Naar men beweert moeten de in het vooruitzicht gestelde werken in het geheel ongeveer 300 miljoen Belgische frank kosten.

Deze werken komen nagenoeg overeen met de verplichtingen die Nederland aanging in de ontwerpen van 1919 en van 1925 betreffende de verbetering van de huidige wegen.

Nederland voert deze werken uit omdat het zich door het verdrag van 1839 verplicht weet de verkeerswegen zoodanig te onderhouden, dat de scheepvaart er geenerlei hinder ondervindt. Het staat buiten twijfel dat de vaart niet meer beantwoordt aan de eischen van de scheepvaart, terwijl wij alle voorbehoud maken ten aanzien van den « zoo veiligen en zoo goeden en gemakkelijken » weg, waarop wij recht hebben.

De *Nieuwe Rotterdamsche Courant* constateerde het zelf, toen zij op 23 April 1929 schreef :

« Dan komt men met klachten over het kanaal. Dit is, zegt men, thans te klein, maar men vergeet daarbij dat destijds, toen het kanaal van Hansweert is gemaakt, het grootste schip

dat er passeerde maar circa een goede 100 last was, en dat thans schepen van 1,000 last nog maar scheepjes worden genoemd en er geregeld passeeren van 12, 13, 14 en 1,500 last, zoodat dus de grootte van de binnenschepen gemiddeld het tienvoudige bedraagt van vroeger. En dagelijks passeeren er wel honderdmaal zooveel als destijds, want de Rijn- en binnenvloot is wel tweehonderd maal zoo groot geworden. »

Op te merken valt dat de heer Bee-laerts van Blockland, in zijn Memorie van antwoord in de Eerste Kamer, betreffende de Begroting van Buitenlandsche Zaken, niet aarzelt te verklaren dat « volgens de gegevens van het Centraal Bureau voor Statistiek in 1928, iets meer dan 60 t. h. van het verkeer op de tusschenwateren tusschen de Belgische en Nederlandsche havens plaats heeft en dat men zich dus op deze omstandigheid beroepen mag tegenover degenen die mochten beweren dat de maatregelen op de tusschenwateren genomen eerst en vooral het Belgische belang zouden dienen. »

B. — *De nieuwe weg.*

Wat echter het aanleggen van een nieuwen weg betreft, zijn wij ver van de verdragen van 1919-1925. Deze voorzagen het bouwen van de vaart Antwerpen (dokken)-Moerdijk.

De Nederlandsche Regeering wil er niet meer van hooren. Zij zou alleen nog toestemmen in de vaart Van Konynenburg of in een plan dat deze nabij komt, door Nederlandsche deskundigen geraamd op 45 miljoen gulden, waarvan de nota van 12 Januari 1929 van de Belgische regeering zoo duidelijk de gebreken heeft aangetoond en waarvan een Nederlander, de heer Beeckman, in het Novembernummer van het *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap* verklaarde, dat zulke onderneming waarlijk al te *belachelijk* zou zijn en dat de talrijke miljoenen noodig voor dit *nutteloos*

werk op nuttiger wijze... elders konden besteed worden.

In Nederland blijft nochtans niet iedereen onverschillig voor onze gewettigde grieven.

Het privaat initiatief tracht het gemis van initiatief der verantwoordelijke overheden goed te maken.

Onlangs zette de voorzitter van de Kamer van Koophandel der Zuid-Nijmegenche mijnstreek, met het oog op het verbeteren van den huidige weg, de gedachte vooruit van een nieuwen weg naar Antwerpen langs de Kempische vaart tot Bocholt. Daarna langs de Noordervaart, de vertakking Wessem-Nederweert en de gekanaliseerde Maas tot Venlo, vanwaar een vertakking van 40 kilometer lengte zou worden gegraven tot Urdingen, ten zuiden van Ruhrort.

Dit ontwerp is doodgeboren, aan zien de verbreeding van de kanalen, die het op Belgisch grondgebied en op Nederlandsch grondgebied tot aan de Maas wil doen ontleenen, slechts aan schepen van 600 ton toegang moet verleen.

Een ingenieur, de heer I. Koster, stelt zijnerzijds in de *Nieuwe Arnhemse Courant* een weg voor gaande langs de rechtstreeksche vaart van Antwerpen naar Lanaken en vandaar langs de Sint-Pieterssluis, Maastricht, het Juliana-kanaal en de gekanaliseerde Maas tot Venlo, vanwaar uit de vertakking, voorzien door den voorzitter van de Kamer van Koophandel van Maastricht, zou worden gegraven tot Urdingen.

Behalve dat de nieuwe verbinding hoofdzakelijk op Duitsch grondgebied zou worden aangelegd, is dit ontwerp van Nederlandsch standpunt zeer vernuftig, in dezen zin, dat wij er dan belang zouden bij hebben, dat het Juliana-kanaal van water worde voorzien, aangezien het lot van den nieuwen waterweg er zou aan verbonden zijn.

Doch naast andere opmerkingen die men er over zou kunnen maken,

is het lang niet zoo voordeelig als een rechtstreeksche verbinding tusschen Antwerpen en den Rijn langs de tusschenwateren, waaromtrent wij ons doorgangsrecht niet willen verzaken, en het zou ons verwijderen van de Rotterdamsche haven, waarmede Antwerpen nauw verbonden dient te blijven.

IX. *Een afleiding.*

Men heeft in Nederland een afleiding gezocht.

Er is ons gezegd : Vermits wij het oneens zijn over de verklaring die dient gegeven aan den « veiligen, goeden en gemakkelijken » weg, laat ons de kwestie voor het Permanent Hof van Den Haag brengen.

Dit zou natuurlijk voor onze Noorderburen het zekerste middel zijn om nogmaals tijd te winnen en den grond van de kwestie terzijde te schuiven.

Het zou ons zonder twijfel op een zijspoor brengen. Hoe naïef !

Zulke proceduur zou het geschil slechts verplaatsen zonder ons een oplossing te brengen.

1^o Wij zouden het geschil verplaatsen, aangezien wij den indruk zouden wekken ons alleen te bekommeren om de interpretatie van het Verdrag van 1839, terwijl de Mogendheden ons het recht hebben toegezegd om er ook de herziening van te bekomen.

Evenals in de Scheldekwestie, is het slechts in bijkomstige orde, dat wij de stipte toepassing van het Verdrag van 1839 eischen. In hoofdzaak vragen wij er de herziening van. Het Verdrag van 1839 werd gemaakt tegen ons. Het verslag Tardieu erkent het. Onze verbindingswegen met den Rijn moeten in de toekomst volkomen beantwoorden aan de eischen van onze economische ontwikkeling;

2^o De voorziening bij het Permanent Hof van Den Haag zou ons geen oplossing brengen. In de veronderstelling dat het Hof zou erkennen dat de huidige weg naar den Rijn, langs de

vaart van Hansweert, minder veilig, minder goed en minder gemakkelijk is dan de weg van 1867, en dat Nederland bijgevolg verplicht is ons een beteren weg te verschaffen, dan zou het Hof toch niet aanduiden welke deze nieuwe weg zal zijn en welk plan er zal dienen opgemaakt.

Wij zouden dus niet verder komen.

Het is nutteloos in een straatje zonder eind te loopen.

Waartoe zou het dienen, dat het Hof van Den Haag ons recht op een gezonder interpretatie van het Verdrag van 1839 zou erkennen, nu de Mogendheden, vergaderd te Parijs in 1919, meer en beter hebben gedaan dan dit recht te erkennen, toen zij, in overleg met Nederland, besloten, dat dit Verdrag zou worden herzien.

Aangezien Nederland nu in feite weigert in deze herziening toe te stemmen, waarom zou het niet eveneens weigeren op logische wijze de beslissing van het Hof te bekrachtigen?

X — *De redmiddelen.*

Wat dan?

A. — Evenals in de Scheldekwestie moeten wij in de eerste plaats het spreekwoord toepassen : « Help u zelf, zoo helpt u God. »

Wij moeten ons zelf helpen. Ons zelf verdedigen. Wij staan op het punt dezen weg op te gaan.

1^o De overeenkomsten met Frankrijk gesloten inzake de vrijstelling van stapelhuistaksen ten gunste van onze havens, verzekeren ons verder onze betrekkingen met den Rijn, Straatsburg en Elzas-Lotharingen.

2^o De kosteloze sleepdienst voor de booten tusschen Antwerpen en Dordrecht bevordert het verkeer tusschen Antwerpen en den Rijn (Fransch-Belgisch accoord van 9 October 1919).

Het zou overigens verkeerd zijn te meenen, dat alleen de Belgische binnenvaart er baat bij vindt. De buitenlandsche schepen vinden er veel meer

	België.	Fran- krijk.	Neder- land.	Duitsch- land.	Zwit- serland.	Totaal.
Uitvarende schepen T.	110,956	466,647	96,867	96,628	24,433	795,531
Binnenvar. schepen T.	19,821	364,255	89,960	53,930	17,010	544,976
	130,777	830,902	186,827	150,558	41,443	1,340,750
Percentage	10 p. c.	62 p. c.	14 p. c.	11 p. c.	3 p. c.	100 p. c.

voordeel bij dan de Belgische, en Nederland is voor 14 t. h., België slechts voor 10 t. h. in het verkeer betrokken. (1)

Ziehier overigens de verhoudingen in boven staande tabel.

3^o De compensatiepremies zijn ook een middel om in een zekere maat het evenwicht tusschen Antwerpen en Rotterdam te herstellen, in hun mededinging op den Rijn.

Hooger hebben wij uiteengezet door welke middelen Rotterdam en Amsterdam het Rijnverkeer bij zich bevorderen : stelsel van terugbetalingen te Rotterdam voor het vervoer naar Zwitserland; voorrang van doorvaart, vrijstelling van de gebruikelijke taxes te Amsterdam.

Vanaf 1 Juni jl. werd er echter te Rotterdam een nieuwe strijdmaatregel getroffen. « Vanwege de concurrentie van Antwerpen », zegt het *Algemeen Handelsblad* van 14 Mei 1929, « heeft men de overslagtarieven verminderd ».

Op deze tarieven verleent men voortaan een vermindering van 0.175 fl.

(1) De tonnenmaat is de volgende :

	Aantal schuiten :		
	1927	1928	1929
Antwerpen-Straatsburg	801	758	860
(uitvarende)			
Straatsburg-Antwerpen	151	597	608
(binnenvarende)			
	1,252	1,355	1,468
Id. (schepen op ballast)	109	89	63
	Tonnenmaat van waren aan boord (in tonnen)		
	1927	1928	1929
Antwerpen-Straatsburg	776,347	740,248	795,531
(uitvarende)			
Straatsburg-Antwerpen	171,695	576,263	544,976
(binnenvarende)			
T.	1,248,042	1,316,511	1,340,507
Id. (schepen op ballast) met een tonnenmaat van	133,372	112,549	74,979

per ton, dat wil zeggen fr. 2.50 *per ton* (1).

Deze politiek van onze mededingers verplichtte België een soortgelijken verdedigingsmaatregel te treffen.

Deze maatregel was nog dringender geboden wegens de vertraging in de herziening van het Verdrag van 1839 en wegens het behouden van een verbindingsweg met den Rijn, die « minder veilig, minder goed en minder gemakkelijk » is dan de vroegere weg, en wegens den achteruitgang van het verkeer Antwerpen-Rijn, dat hiervan het gevolg is.

(1) Dit tarief bedroeg vóór 1 Juni 1929 :

Tarwe : 0.625 gulden per ton.

Andere graangewassen : 0.675 gulden per ton.

Vanaf 1 Juni 1929 bedraagt het :

Tarwe en mais : 0.45 gulden voor het binnenland, 0.50 gulden voor het transitoverkeer.

Andere graangewassen : 0.60 tot 0.67 gulden per ton.

De vermindering bedraagt dus 0.175 gulden per ton, 't is te zeggen fr. 2.50 per ton.

Anderdeels tracht Amsterdam van zijn kant een ruimer deel van het Rijnverkeer in te palmen.

Ziehier in welke bewoordingen de socialist, de heer Polak deze politiek wettigde ter vergadering van den gemeenteraad van Amsterdam op 5 april jl. :

« De toestand van onze haven is niet zoo gunstig als men zou kunnen wenschen; in de twee laatste jaren is er stellig wat vooruitgang, maar men mag niet spreken van groote uitbreiding. Dit is te wijten aan de ontoereikendheid der verbindingen tusschen Amsterdam en den Rijn. Het groot Rijnverkeer doet nauwelijks onze haven aan : 70 t. h. gaat naar Rotterdam en het overige wordt verdeeld tusschen Antwerpen, Amsterdam en de andere centra. Amsterdam benijdt den toestand van Rotterdam niet, maar het staat onze haven, die eveneens goed uitgerust is, vrij te trachten te haren voordeele een ruimer aandeel van het Rijnverkeer in te palmen. Mededinging beteekent niet noodzakelijk een verlies voor de andere partij. »

Sedert lange jaren strijdt Amsterdam om het aanleggen van een groote moderne en rechtstreeksche waterverbinding met den Rijn te bekomen.

Onder den invloed van Rotterdam gebruikte men gedurende langen tijd tegen de Amstelstad de uitsteltaktiek die men thans gebruikt tegenover België.

Men vernienigvuldigde de ontwerpen : verbinding met Vreeswijk; verbinding met Wij-bij-Duurstede; doorsteken van de vallei van Gelder om uit te loopen in de Waal op een afgelegen punt dicht bij Tiel. Het is voor dit laatste ontwerp dat de gemeenteraad zich uitsprak ter vergadering van 5 April 1929.

Dit beteekent dus onder opzicht van het Rijnverkeer eene nieuwe mededinging voor Antwerpen waarop wij reeds hooger hebben gezinspeeld.

De waren, die van Antwerpen naar den Rijn worden vervoerd, betalen, vergeleken met het vervoer uit Rotterdam, een bijkomenden vrachtprijs die men heeft geraamd op fr. 2.50 per ton.

De Belgische Regeering heeft besloten deze schreeuwend verschillende gelijk te maken. Zij heeft dus vanaf 1 September 1929 compensatiepremiën verleend, die fr. 2.50 per ton bedragen voor de graangewassen en fr. 1.50 per ton voor de overige waren vervoerd van uit de Belgische havens. Het Parlement heeft een krediet van vijf miljoen gestemd om de premiën te kunnen verleen gedurende de vier laatste maanden van 1929 (1). Aldus heeft het willen redden wat nog overblijft van het verkeer te water van uit onze havens naar den Rijn.

Daar het graven van een kanaal Antwerpen-Moerdijk wordt geraamd op ongeveer 500 miljoen frank, mag België zonder overdrijving aan zijne economische verdediging den interest van dit kapitaal besteden, zegge 25 miljoen per jaar. Andere premiën, inzonderheid voor het transiteeren van uitgevoerd ijzer, zullen ongetwijfeld in aanmerking kunnen worden genomen.

De formaliteiten van toezicht geschieden op de meest normale wijze te Hansweert door den consul van België en slaan op de overeenkomst gesloten door de schippers, die de premie aanvragen, met den Belgischen dienst voor de Belgische scheepvaart, die de premiën verleent. De degelijke inrichting van dezen dienst werd vastgesteld door de pers en inzonderheid door de *Rhein- und Ruhr Zeitung*, het orgaan van de Westphaalsche grootheid.

(1) Een comitè, dat alle waarborgen biedt, werd opgericht om de premiën te verdeelen (« Bijzonder comitè der waterverbindingen België-Rijn »). Het hangt af van den dienst voor de scheepvaart, voorgezeten door den heer volksvertegenwoordiger Van Caeneghem totdat hij werd benoemd tot minister van Openbare Werken. Daarvan maken onder meer deel uit de heeren Van Cauwelaert, burgemeester van Antwerpen; Van der Stegen, burgemeester van Gent; Dehaene, secretaris-generaal van het ministerie van Openbare Werken, en Woestyn, bestuurder bij het ministerie van Zeezeven.

Dit beteekent niet dat wij dezen maatregel moeten beschouwen als een heilmiddel dat ons een toestand zal verzekeren die gelijkwaardig is met dien van Rotterdam onder opzicht onder meer van het overladen der massagoederen. Het geldt hier slechts den eersten maatregel van een algemeen plan dat methodisch en krachtdadig dient nagestreefd.

Nochtans, terwijl zekere bladen in Nederland en onder meer de *Schuttenaer* (van 21 September 1929) beweerden dat de premie zonder invloed zou zijn bij voorbeeld voor het vervoer van steenkool en erts, trachtten de Duitsche bladen plots door zonderlinge mededeelingen, waarvan de inspiratie niet twijfelachtig lijkt, te doen gelooven dat de compensatiepremie geenszins zal worden uitbetaald aan de Rijnschuiten van iedere nationaliteit, maar dat de bevoegde diensten onderscheid zullen maken, om de Belgische en Fransche reederijen te begunstigen ten nadeele harer Duitsche en Nederlandsche mededingsters. (*Deutsche Bergwerkzeitung* en *Hamburgische Korrespondenz*.)

Welnu, de officiële regeling betreffende den dienst der premiën voorziet op volstrekt duidelijke wijze dat er geenerlei onderscheid zal worden gemaakt tusschen de rechthebbenden, en dat al de verzendingen uitgaande van om 't even welke Belgische haven naar den Rijn over de Schelde of over het kanaal van Terneuzen zullen recht hebben op de compensatiepremie.

Anderdeels, zoodra de premie werd ingevoerd, besloten de groote Duitsche reederijen gevestigd te Mannheim dat, vanaf 1 September de aanvullende vrachtprijs voor de verzendingen uitgaande van Antwerpen en die tot dan toe 0.25 Nederlandsche gulden bedroeg, vergeleken bij Rotterdam, zouden verlaagd worden tot 0.10 gulden.

40. Deze verdedigingsmaatregelen dienen aangevuld door andere maat-

regelen van practischen aard en inzonderheid door diegene welke thans in de Antwerpsche haven worden getroffen :

a) Reeds heeft de stad aan de binnenschepen van het Rijnverkeer toegelaten op zekere uren gebruik te maken van de Kruisschans en aldus heel wat tijd te winnen;

b) Het gemeentebestuur heeft beslist den sleepdienst in de dokken te verbeteren en uit te breiden ten voordeele van de binnenvaart;

c) Het is eveneens voornemens een machtig en modern materieel aan te koopen voor overlading van massa-goederen. De vier machtige overlaadbruggen, die de stad heeft besteld, zijn 100 meter lang, 18 meter breed, 22 meter hoog en wegen 780,000 kilogram.

Zij zullen het verhandelen van steenkool en van erts aanmerkelijk vergemakkelijken en gedurende tien jaar zullen zij worden verpacht aan de maatschappij « Stocatra » die zelf over een aanzienlijk vervoermaterieel beschikt. Desaangaande is het wenselijk dat men niet blijve stilstaan bij de ongewettigde kritiek, uitgebracht in zekere onvoldoend ingelichte middens, die er niet genoeg van overtuigd zijn dat dergelijke ondernemingen niet vrij zijn van risico's voor diegenen die den moed hebben ze aan te vatten.

Ten slotte zullen de spoorweginrichtingen merklijk worden uitgebreid in de haven.

B. Buiten deze maatregelen van nationaal initiatief moet men in het vraagstuk onzer verbindings met den Rijn, evenals in het vraagstuk van de Schelde, verder aan de Mogendheden vragen dat zij Nederland zouden wijzen op de beslissing krachtens dewelke het heeft aanvaard zich te leenen tot herziening der Verdragen van 1839.

Waarin moet deze herziening bestaan?

1^o Vooreerst in het graven van een rechtstreeksch kanaal dat gaat van de Antwerpsche dokken naar het Hol-

landsch Diep, den eenigen weg die doeltreffend de vroegere geulen door Nederland afgedamd kan vervangen, den eenige die niet de bezwaren en de gevaren biedt waarop wij hebben gewezen voor andere ontwerpen, den eenige die ons volledige en wettige uitbreiding toelaat.

Dergelijk kanaal verre van ons de overhand te geven op Rotterdam, zou steeds aan de groote Nederlandsche haven het voordeel laten van den kortsten afstand naar den Rijn.

2^o In de aanpassing van het internationaal regiem van heel de delta der tusschenwateren aan den geest der Verdragen van Weenen van 1815 en van Londen van 1839 en vooral aan den geest van het nieuw internationaal recht.

De internationale Rijncommissie kan hier een grooten rol spelen met zich te herinneren dat de Rijn, zooals wij hooger hebben aangetoond, zich steeds heeft uitgebreid tot in de armen van de Schelde.

Reeds heeft de commissie van het verkeer en van het transito-verkeer van den Volkenbond, toen zij in Maart 1929 zich bezig hield met het onderzoek van het kiesche vraagstuk der toepassing van het regiem der bijkomende stapeltaxen op de waren naar Straatsburg ingevoerd langs den Rijn, een besluit aangenomen naar luid waarvan wordt vastgesteld dat de werkzaamheden betreffende de herziening der overeenkomst van Mannheim eene voor alle partijen aanneembare oplossing laten voorzien op voorwaarde dat « *de invoering van deze oplossing zou gepaard gaan met het invoeren van een waarlijk internationaal regiem* », op de waterwegen die de verbinding verzekeren tusschen de havens van den Rijn en de zeehavens.

Nederland schijnt te vreezen dat de tusschenwateren zouden worden onderworpen aan een waarlijk internationaal regiem of dat zij om zoo te zeggen zouden worden geplaatst onder het

toezicht van de centrale Rijncommissie.

Het schijnt evenmin te willen toegeven aan het internationaal belang als aan het Belgisch belang. Het kan zich slecht gewennen aan de gedachte dat het aan hetzelfde verboden is zekere armen van de Oosterschelde af te sluiten, zooals het vroeger de Westerschelde heeft afgesloten. Maar men mag hopen dat, in een tijdperk waar men meer en meer het begrip van het algemeen belang ziet zegevieren over de particularistische belangen en waar de begrippen van het internationaal recht meer en meer de bovenhand hebben op de egoïstische voorrechten en den dorpsgeest, de landen, die belang hebben bij het vrij verkeer doorheen Europa, deze wijze aanbevelingen van den gewezen minister van Buitenlandsche Zaken van Nederland, den heer van Karnebeek, zouden kunnen doen begrijpen :

« Nederland moet zich afvragen of het redelijk is, in een tijdperk waarin iedereen gesteld is op vrede, arbitrage en regeling der internationale geschillen, eene houding aan te nemen die niet overeen te brengen is met de beginselen gehuldigd door dezen internationalen geest en de verantwoordelijkheid op zich te nemen op betrekkingen van eene gansche streek van Europa het voortbestaan van een geschil dat Europa reeds zoo lang heeft gehinderd, te doen drukken. »

c) Ten slotte mag men niet afzien van de studie van het rechtstreeksch kanaal Antwerpen-Ruhrort.

Men weet dat het graven van dit kanaal door Duitschland werd aangenomen in het Verdrag van Versailles. Men weet ook dat in het ontwerp van Verdrag van 1919, Nederland had aangenomen dat dit kanaal zou loopen over Nederlandsch grondgebied en de Maas zou kruisen rond Venlo terwijl de waterweg een verbinding met den stroom zou bezitten.

In een redevoering uitgesproken in de Kamer der Volksvertegenwoordi-

gers op 10 en 11 Juni 1920 heeft uw verslaggever de voordeelen van dit kunstwerk uiteengezet.

Het Verdrag van Versailles beperkt ons recht op het graven van dit kanaal tot een termijn van 20 jaar.

Het is niet overbodig dit ontwerp verder te onderzoeken. Wij mogen geen enkel onzer rechten laten verjaren.

X. — *Besluit.*

Wij kunnen enkel krachtadig aandringen opdat het departement van Buitenlandsche Zaken, samen met de verbetering van den gebrekkigen weg waarover wij tijdelijk beschikken op dit oogenblik, verder zou aandringen op het graven van het rechtstreeksch kanaal van Antwerpen naar het Hollandsch Diep.

Laten wij vrij en vrank spreken.

Dit kanaal zou den afstand van Antwerpen naar het Hollandsch Diep met 55 kilometer inkorten. Het zou toelaten de reis naar den Rijn af te leggen in twee dagen in beide richtingen. Het zou den prijs van vervoer en sleepdienst verminderen met fr. 1.75 per ton bij het gaan en bij het komen. Hetgeen voor de 20 millioen ton die over Hansweert voorbijvaren, voor de scheepvaart een bezuiniging van ongeveer 35 millioen zou beteekenen.

Dergelijk kanaal zou de bezwaren van den huidige weg *grosso modo* met de helft verminderen.

Het kanaal Bath-Dintelsas, dat het kabinet van den Haag ons biedt, geeft niet de helft van de voordeelen die wij zouden mogen verwachten van het door België geëischte ontwerp, en het zou een veel hogere uitgave te onzen laste leggen.

Het zou niet alleen een overdreven last en een gevaarlijk werk zijn, maar ook een echte economische onzin.

Wij hebben hier verklaard dat, veeleer dan deze halfslachtige oplossing aan te nemen, wij verkiezen op onze stellingen te blijven, 't geweer in rust

Het Nationaal Comité voor de verdediging van de binnenvaart, dat zoo dapper strijdt voor de verdediging van onze rechten, gaf de meening van heel het land weer toen het in September jl. aan den minister van Buitenlandsche Zaken het volgende schreef :

« Wij weigeren aan te zetten tot aanvaarding van het koopje dat ons thans wordt geboden en dat erin bestaat eenerzijds door België al de lasten te doen dragen van het graven van een nieuwen bevaarbaren waterweg, die blijkbaar ontoereikend is, en anderzijds België te doen afzien van al de beschermingsmaatregelen die noodig zijn geweest om een economischen toestand te bekomen, die bevredigend is voor het Rijnverkeer naar den Boven-Rijn. »

Laten wij verder onze belangen vrijwaren. Volharden wij in den strijd voor de zegepraal van ons goed recht en vooral laten wij geen koopje sluiten waarbij wij bedrogen zouden uitkomen.

HOOFDSTUK III

HET VRAAGSTUK ONZER VERBINDINGEN MET DE MAAS EN MET HAAR HINTERLAND.

I. — *Het belang van het vraagstuk*

Men kent maar al te zeer de mededinging tusschen Rotterdam en Antwerpen.

Deze mededinging wil niet alleen het verkeer van den Rijn tot zich trekken, maar ook naar Rotterdam het vervoer en het transitoverkeer af leiden uit het land van Maas, Moesel en Elzas-Lotharingen.

De Maas stort zich in zee te Rotterdam. Nederland maakt daarvan gebruik om te beweren dat althans een gedeelte van het vervoer en van het transitoverkeer van het Luikerland en verder moet kunnen geschieden langs zijn natuurlijke uitweg.

Het mag evenwel niet uit het oog

verliezen dat de Maas practisch niet bevaarbaar is op een gedeelte van den stroom tusschen Luik en de Waal en dat de scheepvaart naar Rotterdam in werkelijkheid enkel geschiedt langs kunstmatige wegen. Het mag eveneens niet vergeten dat het Maasverkeer vooral een verkeer is van Belgische goederen en dat dit verkeer uit dien hoofde vooral toebehoort aan de Antwerpsche haven en dat, vermits Luik dichter bij Antwerpen dan bij Rotterdam is gelegen, zelfs langs de bestaande waterwegen, de Antwerpsche haven de natuurlijke haven is die voor dit verkeer is aangewezen.

Het mag evenmin uit het oog verliezen dat de Maas zelf gemeenschappelijk is langsheen een gedeelte van de Belgische grens, dat de verbindingsweg, die tot nog toe heeft gediend voor het vervoer van het Maasland en van verder, de Zuid-Willemsvaart is, die over Belgisch grondgebied loopt en die van Bocholt dank zij een dubbele vertakking, leidt ofwel naar Rotterdam ofwel naar Antwerpen.

Het Maasland, het Moeselland en Elzas-Lotharingen, die meer achterwaarts zijn gelegen, zijn dus eerst en vooral het hinterland van de groote nationale Belgische haven.

Het is dus van hoofdzakelijk belang dat Antwerpen zich ten voordeele van Rotterdam het vervoer en het transitoverkeer uit de streek van Maas en Moesel niet late ontnemen.

Het is althans van essentieel belang dat België aan Nederland niet toelate dit vervoer tot zich te trekken door twijfelachtige middelen en dat het in de mededinging blijf geve van een strikte eerlijkheid.

II. — *De ontwerpen van 1919-1929*

De ontwerpen van verdrag, medegebracht uit Parijs door de onderhandelaars belast met de herziening van het Verdrag van 1839, en later het verdrag dat in 1925 werd ingediend

bij het Belgisch en bij het Nederlandsch Parlement, verwezenlijkten deze eerlijke mededinging.

Met het kanaal van Luik naar Maastricht en het kanaal van Maastricht naar Bocholt, die thans toegankelijk zijn voor schepen van 450 ton, derwijze in te richten dat zij toegankelijk zijn voor schepen van 1,000 ton en later van 2,000 ton, handhaafden de onderhandelaars van Parijs het regiem der eerlijke mededinging, daar de schepen van groote afmetingen vanaf Bocholt hun weg naar keuze konden voortzetten naar Antwerpen of naar Rotterdam. En het was derhalve betrekkelijk van weinig belang voor België dat deze schepen zich eveneens naar Rotterdam kunnen begeven langs nieuwe wegen aangelegd op Nederlandsch grondgebied, het Julianakanaal, de gekanaliseerde Maas (van Maasbracht naar Mook) en het kanaal van 10 kilometer lengte van Mook naar Nijmegen, vermits de afstand naar Rotterdam niet noodzakelijk beter was — inzonderheid in opzicht zijner lengte — dan de verbeterde weg naar Antwerpen.

Maar het was anderdeels van hoofdzakelijk belang dat de kanalen Luik-Maastricht-Bocholt-Antwerpen voortaan doortocht zouden kunnen verleenen aan de groote schepen van de binnenvaart, die weldra zouden kunnen varen langs de nieuwe wegen gegraven in Nederland van Maastricht naar Maasbracht, Mook en Nijmegen, en inzonderheid dat men eens en voor goed een einde zou stellen aan de belemmeringen die de scheepvaart ondervond in de enclave van Maastricht (1).

(1) Honderdmaal werd er gewezen op den aard dezer belemmering. Wij zelf hebben er in ons verslag van verleden jaar nadruk op gelegd. Reeds twintig jaar geleden, in 1909, kloeg de Kamer van Koophandel van Maastricht hierover in deze betekenissenvolle woorden:

« Het kanaal Luik-Maastricht, benevens het gedeelte Zuid-Willemsvaart tot de Belgische grens bij Smeermaes, eertijds alleszins voldoende voor de scheepvaart, blijken geheel buiten den tijd te staan. Bij elke schutsluis te Maastricht kan men de schepen bij tientallen aan den wal zien liggen, geduldig afwachende het oogenblik om geschut te worden. Wel in den regel niet minder dan twee en een halven dag wachtens, bestaat er eindelijk gelegenheid om de schutsluis te passeeren. »

III. — *De bedrogen partij*

Nu echter heeft de verwerping van het verdrag van 1925 door de Nederlandsche Eerste Kamer, België in een even onrustwekkenden als onverwachten toestand geplaatst.

Deze verwerping laat de kanalen van Luik naar Maastricht en van Maastricht naar Bocholt-Antwerpen — de eenigen die het Maasland met de Antwerpsche haven verbinden — in hun huidige toestand. Deze kanalen echter zijn slechts berekend voor schepen van 450 ton. En aangezien deze kanalen samenkomen te Maastricht, op *vreemd grondgebied*, zoo kan België, zonder de medewerking van Nederland, deze kanalen niet uitdiepen. Nederland echter houdt te Maastricht den sleutel van onze verkeerswegen en, door de verwerping in 1925, heeft het zijn wil te kennen gegeven die kanalen niet aan de eischen van de moderne binnenvaart te doen beantwoorden.

En op zeer handige wijze heeft Nederland er inmiddels voor gezorgd, vóór de verwerping van het verdrag van 1925, over nieuwe breedte, moderne en voor de grootste binnenschepen berekende kanalen te beschikken zoodat het naar Rotterdam het geheele verkeer, dat tot nog toe Antwerpen aandeed, kon draineeren.

De nota van de Nationale Unie van Utrecht behelst dezelfde bekentenis. Zij verklaart dat, tot in deze laatste tijden, ernstige hindernissen de scheepvaart hadden belemmerd in de enclave van Maastricht, zoodanig dat men herhaaldelijk eene opeenhooping van twee honderd schepen heeft kunnen vaststellen bij den ingang van de enclave en dat de afstand van 8 kilometer op Nederlandsch grondgebied aanleiding geeft tot een tijdverlies van twee dagen en vaak van 8 tot 10 dagen.

Kan men uitdrukkelijker bevestigen dat Nederland — en dit is wel een der bijzonderste grieven die wij steeds hebben doen gelden aangaande het vraagstuk van de Maas — zich van zijn plicht niet kweet in de enclave? Sedert veertig jaar en meer heeft België te vergeefs Nederland gesmeekt de maatregelen te treffen die vereischt zijn om een einde te stellen aan de belemmering in de enclave van Maastricht en om de scheepvaart op Nederlandsch grondgebied normaal te maken. Gedurende veertig jaar en meer heeft Nederland zich doof gehouden.

Maar vanaf den dag waarop onze bureu zich bedreigd hebben gevoeld en hebben ingezien dat België zich wou bevrijden van de plagerijen in de enclave, heeft Nederland beslist de hindernissen weg te ruimen.

Uw verslaggever heeft verleden zomer tweemaal herhaaldelijk met eigen oogen kunnen vaststellen dat het verkeer in de enclave meer normaal was geworden.

Waarom heeft Nederland dan zoozeer ons geduld op de proef gesteld en ons verplicht onszelf vrij te maken?

Dit verkeer neemt echter met den dag toe. Dit moge blijken uit onderstaande cijfers. Zij geven de tonnenmaat aan die door sluis 19 langs Maastricht is voorbijgegaan :

Jaar	Opvaart	Afvaart	Totaal
1868	277	218	495
1878	310	302	612
1888	422	409	831
1898	803	763	1566
1908	1254	1139	2393
1913	2449	2170	4619
1923	2631	2591	5222
1928	3931	3680	7611

Hoe heeft Nederland zijne plannen verwezenlijkt?

1^o Het nam den oorlog te baat om zijn voorsprong te nemen. Vóór 1914 hadden België en Nederland getracht de verkeerswegen naar Antwerpen en Rotterdam te verbeteren, in den geest van loyale concurrentie, waarop wij hooger nadruk legden.

Beide landen waren het eens geworden om de kanalisatie van de Middel-Maas over eene lengte van 53 kilometer ter studie te leggen. Te dien einde werd een gemengde commissie samengesteld. In 1912 diende zij haar verslag in. Een plan werd gevoegd bij het verslag, waarbij de kanalisering van de Maas van Eysden tot Boxmeer werd voorgesteld. Dit werk moest veertien sluizen begrijpen en de gekanaliseerde Middel-Maas bevaarbaar maken voor schepen van 2,000 ton. Het verslag stipte de wijzigingen aan die aan de verdragen moesten worden toegebracht.

De onderhandelingen tusschen beide landen werden in 1914 door den oorlog onderbroken.

2^o Van af dit oogenblik had Nederland een drievoudige doelstelling :

a) Zijn eerste doelstelling was het kanaal van Nijmegen (op de Waal) naar Mook (10 km.) te graven en de Maas op Nederlandsch grondgebied te kanalisieren van Mook tot Maasbracht

(110 km.), dit alles voor schepen van 2,000 ton.

Nederland wilde aldus aan de mijnstreek van Nederlandsch Limburg een prachtigen waterweg naar Rotterdam verschaffen en, met tevens een vertakking te graven van Wessem naar Nederweert, lag het in zijn bedoeling deze streek dichter bij Noord-Brabant en Zeeland te brengen.

Te dien einde legde het te Maasbracht een voorloopige haven aan voor de overlading van steenkolen en andere goederen en voor de aansluiting met den spoorweg.

b) Zijn tweede doelstelling was van Maasbracht naar Maastricht een zijkanaal langs de Maas te graven, om niet alleen het kolengebied met Rotterdam te verbinden maar ook om met het centrum en het Noorden van Holland Maastricht en Zuid-Limburg, die zonder dit kanaal afgezonderd bleven, in verbinding te stellen. Dit was het Julianakanaal.

Dit ontwerp van kanaal kwam voor Nederland het ontwerp van kanalisering der Middel-Maas vervangen. Aldus maakte het zich alleen meester van den waterweg. Met de Middel-Maas te kanalisieren moest het den sleutel van den nieuwen waterweg met het naburige België deelen; het wilde echter alleen over dien sleutel beschikken.

c) Zijn derde doelstelling was de kanalisering van de Maas door Maasbracht en het bouwen, boven deze stad, van de Sint-Pieterssluis, langswaar de schepen uit Luik voortaan toegang zouden hebben tot de gekanaliseerde Maas en tot het Juliana-kanaal, zoodat zij *alleen nog maar naar Rotterdam* hun weg zouden kunnen vervolgen.

3^o Het eerste dezer drie doelstellingen werd tijdens den oorlog nagestreefd.

Thans is het werkelijkheid geworden.

Reeds bij de wet van 15 Januari 1915 werden beslist de kanalisering van de Maas van Maasbracht naar

Mook (Grave) en het graven van het verbindingskanaal van de Maas met de Waal en van het zijkanaal van Wessems naar Nederweert, dat een nieuwe verbinding tusschen de Maas en de Zuid-Willemsvaart (naar 's Hertogenbosch en Rotterdam) daartelt.

Met naarstigen spoed arbeidde Nederland aan de voltooiing van deze waterwegen. Zij zijn thans klaar.

4^o Van af 1921 werd de tweede doelstelling nagestreefd.

Nauwelijks waren de onderhandelingen van 1919-1920, met betrekking tot de herziening van het Verdrag van 1839 afgebroken, of, zonder het accordé af te wachten door de Regeeringen in verband met het ontwerp van verdrag van 1925 gesloten en zonder nog terug te denken aan het ontwerp van 1912 tot kanalisering van de Middel-Maas, deed Nederland, op 28 Juli 1921, eene wet aannemen waarbij het graven van het Juliana-kanaal langs de Maas, tusschen Maasbracht en Maastricht, mogelijk werd.

In Nederland heeft men onze verbazing moeten begrijpen dat aldus met het ontwerp van kanalisering van de Middel-Maas lichtvaardig omgesprongen werd, ofschoon daaraan veel gemeenschappelijke arbeid en onderhandelingen waren gewijd. Men heeft voorgewend dat tegen het ontwerp van kanalisering bezwaren waren ingebracht. Natuurlijk, België had op de gekanaliseerde Maas een behoorlijke verbinding naar Antwerpen moeten bekomen. Zooniet ware het geheele verkeer naar Rotterdam afgeleid geworden.

Ten stelligste kan uw verslaggever hier bevestigen dat op geen enkel oogenblik van de onderhandelingen te Parijs in 1919-1920, de Nederlandsche gedelegeerden eenig voorstel in verband met deze kanalisering hebben ingebracht; en dat zij alleen op het oog hadden de verbetering van de kanalen zooals die in het ontwerp van verdrag waren voorzien. Na de onderbreking van de onderhandelingen in

1920, heeft de Regeering van den Haag bovendien aan de Regeering te Brussel niet het minste voorstel in verband met deze kanalisering gedaan.

Den Haag nam dus onbetwistbaar in 1921 het afspringen van de onderhandelingen te baat om zich van elken Belgischen invloed en Belgische medesouvereiniteit op den waterweg tusschen Maastricht en Maasbracht vrij te maken.

Het graven van dit groote kanaal, dat door de Maas wordt gespijst, veel meer nog dan de kanalisering van den stroom tusschen Maasbracht en Mook, kunnen het peil van de wateren der Middel-Maas en der Maas op Belgisch grondgebied doen dalen en het regiem in gevaar brengen van de kanalen voorzien bij het verdrag van 1839, naar luid waarvan België het recht heeft, bij Maastricht, een minimum water af te tappen voor het spijzen der Zuid-Willemsvaart.

5^o De derde doelstelling houdt op dit oogenblik de bezorgdheid van Nederland in hooge mate gaande.

In Nederland had men gemeend dat België verplicht zou blijven langs Maastricht door te varen en dat het kanaal van Luik tot Nederlandsche grens (Klein Ternaaien) zou hebben aangepast aan schepen van 1,000 tot 1,350 ton, terwijl de vroegere kanalen door Maastricht naar Bocholt voor schepen van 450 of ten hoogste 600 ton bevaarbaar zouden zijn gebleven.

Men meende dus in Holland dat, met bij den ingang van Maastricht een sluis te bouwen waarbij schepen van 1,000 ton tot de gekanaliseerde Maas toegang zouden hebben, men al deze schepen in de onmogelijkheid zou stellen langs het ondiepe gedeelte van het Belgische kanaal naar Bocholt te varen en dat zij dus zouden worden verplicht langs Maastricht naar Rotterdam voort te varen.

Men hoopte aldus het geheele verkeer van Maas- en Moezeland van

Antwerpen ten bate van Rotterdam af te leiden.

Hier waren wij dus stellig de bedrogen partij. Het kleine verbindingskanaal en de sluis te Sint-Pieters werden trouwens uitgevoerd.

IV. — *Ons verweer*

Om zich te verdedigen tegen de verwerping van het ontwerp van verdrag in 1925 en tegen de Nederlandsche kanalenpolitiek was België verplicht tot het graven van het rechtstreeksch kanaal Luik-Antwerpen te besluiten.

Wij zullen geen verderen nadruk leggen op de voordeelen die voor België uit dit belangrijke werk moeten voortvloeien.

Dit hebben wij reeds gedaan in ons verslag tot de Senaatscommissie in 1929.

Het moge volstaan te zeggen dat, volgens het ontwerp, zooals het werd vastgesteld, de verbinding van het rechtstreeksch kanaal met het kanaal van Luik te Haccourt komen zal, op de hoogte van Visé op de Belgische Maas (waaraan het kanaal met een klein vak en een sluis zich aansluiten zal). Vandaar gaat het kanaal, steeds uitsluitend op Belgisch gebied, langs de Maas naar het Noorden; het buigt Westwaarts te Canne af, gaat langs de Nederlandsche grens over Vroenhoven, Kesselt, en Veltwezel tot Briegden, blijft onder Lanaeken waar het nieuwe kanaal zich in twee vakken splitst, het een Noordwaarts naar Neerharen, waar het de Zuid-Willemsvaart bereikt, het andere Westwaarts naar Hasselt.

Eerst was het vak Lanaeken-Neerharen niet voorzien geworden.

Het technisch en financieel comiteit voor de groote werken, op voorstel van den specialen dienst van het departement van Openbare Werken, sloot zich bij dit ontwerp aan, om onze schepen niet meer te verplichten langs Maastricht om te varen. De aansluiting van het kanaal Antwerpen-Luik met

de Zuid-Willemsvaart was te Smeermaes voorzien geworden.

De minister van Openbare Werken komt te besluiten haar naar Lanaeken te verleggen, 7 kilometer meer Noordwaarts om aldus de verbinding tusschen Oost-Limburg en het Luikerland te verbeteren en eene bezuiniging te doen van 20 millioen, die voor het tracé in de meer bergachtige streek rond Smeermaes noodig waren geweest.

De Nederlandsche pers heeft niet nagelaten de bedoelingen van de Belgische Regeering en van het land, in verband met de uitvoering van het rechtstreeksch kanaal, in twijfel te trekken. Zij ging zelfs zoover het ontwerp als een dreigement en een bluff af te schilderen. Zij heeft niet geaarzeld ons voor Zuiderlingen uit te schelden, alsof daarbij onze Noorderburen zelf niet van streek waren geraakt.

Daarop heeft de Regeering hun geantwoord met, vóór enkele weken, het eerste deel van het kanaal, tusschen Haccourt en Briegden, waarvan de uitvoering het meest tijd zal vergen, in aanbesteding te geven.

De termijn binnen denwelke de aannemer zich verbindt met het werk klaar te zijn — een maximum van zes jaar — was, zooals men begrijpen zal, niet vreemd aan de keuze van den aannemer.

Men moest zich aan hevig protest verwachten. Het werk is van belang. Niemand ziet zich gaarne afgewezen. Doch eens te meer moesten vervalschers zich in dit conflict komen mengen. Een Belgisch blad was zelfs verplicht zich bij zijne lezers te verontschuldigen, omdat het te goeder trouw apocriefe inlichtingen over het graven van het toekomstige kanaal had medegedeeld.

Wanneer de heer Jaspar, eerste minister, voor enkele weken in den Senaat deed opmerken dat men ongelijk had te meenen dat het ontwerp alleen op papier bestond, dan voegde hij daarbij dat de uitvoering van het

werk met den grootsten spoed zou worden doorgezet. De Regeering is inderdaad vast besloten het tweede gedeelte — Brigden-Genck — van de werken van het rechtstreeksch kanaal, vóór Juli aanstaande in aanbesteding te geven. Dit deel van het werk dat, slechts het wegruimen van 5 miljoen kubiekmeter grond bedraagt, terwijl het eerste deel van het werk 20 miljoen kubiekmeter bedraagt, kan ten minste even vlug klaar zijn als het vak Haccourt-Brigden.

De overige vakken van het kanaal en de kunstwerken zullen onmiddellijk daarna worden aanbesteed en wel aan meer dan één aannemer, derwijze dat zij in acht jaar klaar zullen zijn.

Volgens de eerste ramingen van ingenieur Klink had het Julianakanaal tegen 1932 moeten klaar zijn. Het moest 68 miljoen gulden kosten.

Sedertdien heeft men reeds ongeveer 100 miljoen gulden uitgegeven en men moet toegeven dat het kanaal niet vóór 1938 klaar zal zijn.

Het rechtstreeksch kanaal zal dus tegen hetzelfde tijdstip klaar zijn.

V. — *De aansluiting langs het Bossche-veld*

Zoodra men in België gewaar werd dat in de Nederlandsche plannen de Sint-Pieterssluis een *val* ging worden, waar de schepen uit Luik niet zouden uitgeraken tenzij om naar Rotterdam hun weg voort te zetten, gaf Nederland zijn bedoeling te kennen voorbij Maastricht een aansluiting tot stand te brengen. Deze zou erg kort zijn en op Nederlandsch grondgebied, door de vlakte van het Bossche-Veld heen gaan van de gekanaliseerde Maas tot het vroeger kanaal van Maastricht naar Luik, ten Zuiden van de Belgische grens, te Borgharen en aan de schepen toelaten terug in de Zuid-Willemsvaart te komen en hun weg naar Bocholt en Antwerpen voort te zetten.

Doch men slaagde er niet in België een rad voor de oogen te draaien. Spoedig zag men aldaar in dat het

ontwerp van aansluiting enkel zinsbedrog was en het nooit zou worden uitgevoerd.

Het werd in Mei 1927 aangekondigd. Een gekend journalist, de heer Nijpels van het *Algemeen Handelsblad*, begaf zich naar den Haag en had er een persgesprek met drie ministers, — den minister van Financiën, den minister van Waterstaat, en den minister van Buitenlandsche Zaken — waaraan hij trachtte een ophefmakende beteekeenis te geven.

De minister van Waterstaat verklaarde hem, echter niet zonder zijn bedoeling onder vaag voorbehoud te verhullen, dat hij geneigd was een verbindingskanaal door het Bossche-Veld te laten graven.

En de minister van Buitenlandsche Zaken voegde daarbij dat Nederland aldus aan België een onmiskenbaar bewijs van zijn goeden wil gaf.

Verder kwam het echter niet.

Pas in 1928 vernam men dat het kabinet De Geer het graven in het vooruitzicht stelde, door het Bossche-Veld, van een kanaal van dezelfde afmetingen (1,000 ton) als het Sint-Pieterskanaal.

De Nederlandsche pers (*Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 9 Juni 1928) wees erop dat dit kunstwerk vooral aan Nederland moest ten goede komen, want 50 t. h. van de schepen langs de Zuid-Willemsvaart gaan naar Rotterdam en Amsterdam.

Slechts op 14 October 1929 maakte de *Staatscourant* het Koninklijk Besluit bekend dat de perceelen op gaf die moesten onteigend worden voor het graven van de Bosscheveldvaart (1).

Dezer dagen hebben wij eindelijk

(1) Het ontwerp was in Maart 1929 ingediend. De memorie van toelichting bracht in herinnering dat in de begroting van 1929 een post van 500,000 gulden voor dien bouw was voorzien.

Het nieuwe kanaal zal ongeveer 1,150 meter lang zijn. Bij de Zuid-Willemsvaart zal men een sluis bouwen die zal kunnen benuttigd worden voor booten van meer dan 1,000 ton. Benoorden deze sluis, zullen perceelen worden voorbehouden voor een tweede sluis met kanalen die aan de komende behoeften zullen kunnen voldoen. Westwaarts van deze sluis zal de Zuideroever van de vaart zoodanig gebouwd worden dat er plaats is voor het zwenken en het aanleggen der schepen, terwijl de opgehoogde Zuidwester-

kunnen lezen dat men is overgegaan tot de aanbesteding van het werk. Doch de inlichting moet aldus begrepen worden dat men slechts kennis heeft genomen van de inschrijvingen — zonder dat de aannemer tot heden werd aangeduid.

In Belgisch opzicht is het ontwerp aldus te laat gekomen. Sedert eenigen tijd heeft de Belgische meening er zich aan gewoon gemaakt dat de Nederlandsche goede wil alleen in woorden bestaat. Zij heeft zich eenparig aangesloten bij het ontwerp van het rechtstreeksch kanaal Luik-Antwerpen, zooals het uit de beraadslagingen van de Commissie voor Groote Werken is gekomen.

Wij zijn op dit oogenblik niet overtuigd dat de Bosscheveldvaart ooit zal worden gegraven en dat Maastricht niet eerder een verbinding zal eischen die eenvoudig van de Maas te Maastricht tot Briegden loopt.

De heer Nijpels heeft in Nederland geschreven (*Algemeen Handelsblad*, 18 September 1929) dat indien het departement van Buitenlandsche Zaken den Waterstaat had verplicht dezès ontwerp vroeger uit te voeren, men misschien het graven van het rechtstreeksch kanaal Luik-Antwerpen had kunnen vermijden. De Kamer van Koophandel van Maastricht heeft in haar verslag van 1929 dergelijke verwijten tot den Waterstaat gericht. Deze verwijten werden bijzonder scherp onder de pen van de redacteurs der *Nationale Unie*.

Aan de Kamer van Koophandel te Maastricht en aan den heer Nypels werd geantwoord (zie de *Tijd*, 17 October 1929) dat dit verwijt niet gegrond is en dat men in België te allen prijs besloten was, vooral om militaire redenen, het rechtstreeksch kanaal aan te leggen.

De heer Nypels en de Kamer van

oever als laad- en losplaats zal kunnen dienen. Bezuiden de sluis zal een ontworpen dok in open verbinding zijn met de Zuid-Willensvaart, hetgeen de scheepslui zal toelaten er te schuilen indien zich een strooming op de vaart voordoet. Benoorden desluis zal de Zuid-Willensvaart verbreed worden tot 1,150 meter van de sluis 19.

Koophandel hebben geen ongelijk.

Indien de Waterstaat vanaf 1927 de hand aan het werk had geslagen, dan is het mogelijk dat een zeker aantal Belgen en namelijk de Luiker industriëelen zich zouden vergenoegd hebben met de bestaande kanalen en alleen de uitdieping van de kanalen Luik-Maastricht en Luik-Bocholt-Antwerpen voor schepen van 1,000 ton zouden gevraagd hebben.

Stellig kon de verbinding van het Bosscheveld, op Nederlandsch grondgebied aangelegd en waarvan Nederland alleen den sleutel behield, voor ons slechts boerenbedrog zijn geworden; stellig biedt de verandering van de bestaande kanalen een ontzaglijke verbetering die wij uitdrukkelijk in het licht hebben willen stellen in ons verslag van verleden jaar; doch het is niet minder waar dat de gevaren van de vaart door een kanaal dat in handen van onze mededingers blijft, en dat de superioriteit van het rechtstreeks kanaal nog niet het klaarblijkend uitzicht hadden verkregen, dat zij heden hebben in het oog van geheel België. De eenparige overtuiging der Belgen is langzaam gegroeid, vooral wegens de uitmuntendheid van het ontwerp, doch ook naar aanleiding van achtereenvolgende gebeurtenissen die zich in Nederland hebben afgespeeld en waarbij het past op te sommen: de aarzelingen en de vertragingen van den Waterstaat ten opzichte van de verbinding langs het Bosscheveld; de weinig aanmoedigende verklaring van het hoofd van den Waterstaat, minister Vandervegte, inzake de brug van Vlakte, die wantrouwen bij ons heeft gesticht (wij hebben het reeds in herinnering gebracht); de gewilde traagheid van de Regeering van Den Haag in onderhandelingen betreffende de herziening van het Verdrag van 1839, de hatelijke en overdreven geschriften van de *Nationale Unie*; de donderslag van het valsche Utrechtsch document; de rol die de Regeering der Koningin bij dit spijtig incident heeft vervuld; de

vloed van vijandigheid die bij deze gelegenheid over ons land werd uitgestort.

Al deze gebeurtenissen en andere, te lang om te melden, hielpen ons in België de voortaan eenparige openbare meening vastleggen over het ontwerp van het kanaal dat, naast al de voordeelen welke het biedt, ons van alle doorgangsdienstbaarheid op vreemd grondgebied moet vrijmaken (1).

Het kanaal dat den inham van Maastricht als in een keurslijf prangt, moet voor België een onverhoopt verweermiddel vertegenwoordigen. Het militair argument alleen zou echter niet volstaan hebben om de openbare meening te overtuigen, hoewel zij niet vergeten heeft dat Nederland in 1919 te Parijs de voorstellen der Mogendheden heeft van de hand gewezen betreffende de verdedigingsmodaliteiten in Hollandsch Limburg en dat het, na later het beding van het *casus belli* aanvaard te hebben, krachtens hetwelk het zich verbond, in geval van aanval van zijn grondgebied (namelijk in Limburg), met geheel zijn macht in oorlog te gaan — zorgvuldig vermeden heeft op dit gebied nog eenige andere verbintenissen te nemen dan deze welke het pact van den Volkenbond oplegt.

Bovendien heeft de pers in Nederland aan de Kamer van Koophandel van Maastricht haar logenstraffing beteeuend (zie de *Tijd*, 17 October 1929), wanneer zij bevestigde dat het besluit van België het rechtstreeksch kanaal Luik-Antwerpen te graven het gevolg is van het verwerpen van het Verdrag 1919-1925 en dat zij deze verwerping als een gewichtige politieke en economische fout aan het Nederlandsch Parlement verweet.

(1) Men begrijpt heel goed dat de heer Nypels, na dat alles, op 29 November jl. in het *Algemeen Handelsblad* heeft kunnen schrijven:

« Nederland moest vernijden dat men zou kunnen beweren dat het in de geschiedenis de verantwoordelijkheid zou dragen België tot deze ontzaglijke uitgave gedwongen te hebben..., omdat wij niet aan de goedkoope oplossing via Maastricht zouden hebben willen meewerken. »

Heel het artikel is trouwens vol lof over het rechtstreeksch kanaal.

De Kamer van Koophandel van Maastricht heeft volkomen gelijk. Wij kunnen hier met zekerheid bevestigen dat toen wij ons te Parijs in 1920 accoord stelden over de bewoordingen van de herziening van het Verdrag van 1839, het in de bedoeling lag noch van den Waterstaat, noch van de Belgische Regeering, dergelijk kanaal te graven. Men dacht er niet méér aan in 1925 toen het Belgisch Parlement het verdrag had aanvaard. België zou zich vergenoegd hebben met de verbeterde kanalen, op grond van de nieuwe overeenkomsten met Nederland. Het is slechts toen het Verdrag door de Nederlandsche Eerste Kamer werd verworpen dat men in België het middel zocht niet het slachtoffer te worden van het Nederlandsch manoeuvre en dat het ontwerp van rechtstreeksch kanaal gansch natuurlijk werd bestudeerd, vorm kreeg en zich aan de meening van het geheele land opdrong.

Er werd trouwens alleen toe besloten na nieuwe en ernstige studies, peilingen op de plaatsen van het overwogen tracé en na nauwkeurig onderzoek door de Commissie voor de Groote Werken, uitdrukkelijk met dit doel ingesteld (1).

(1) Wij vinden in dit opzicht hoogst belangrijke veropenbaringen in de memorie van den « Raad van Bestuur der Nationale Unie » van Utrecht in Februari 1929 tot de leden van de Staten Generaal gericht.

De nota haalt aan dat het Departement van Buitenlandsche Zaken in Den Haag — en dit heeft die bewering nooit gelogenstraft — langs particulieren weg aanraking gezocht en gevonden had met het Luikerland.

Degenen onder ons welke de gebeurtenissen van dichtbij hebben kunnen volgen, kennen die pogingen.

Het verslag verbergt niet dat het doel der tusschenpersonen eenerzijds was de Luiker nijverheid te overtuigen dat zij in de nieuwe waterwegen, in aanbouw van Maastricht tot de Waal, een voordeeligen weg naar Rotterdam zouden vinden, en anderzijds dat zij trachtten de Luikenaren aan te sporen zoo spoedig mogelijk van de Belgische Regeering de verbetering van het kanaal van Luik naar de Sint-Pietersluis, bij het binnenvaren van Maastricht te vragen. Nederland deed trouwens uitschijnen dat het de vaart door den inham, namelijk onder de brug van Maastricht, zou verbeteren, en dat het van Maastricht naar het bestaande kanaal op Belgisch grondgebied (van de Maas naar de Schelde) een vertakking door het zoogenaamde Bosscheveld zou aanleggen. Om van de Luikenaren bondgenooten te maken werd, zoo zegt het verslag, op 25 Mei 1927 in het *Algemeen Handelsblad* een drievoudig interview bekend gemaakt, toegestaan aan den heer Nypels door de drie Nederlandsche ministers van Buitenlandsche Zaken, van Financiën en van Waterstaat.

Op dit interview hebben wij hooger gewezen.

VI. — *De prop.*

Brengt het aanleggen van het rechtstreeksch kanaal Luik-Antwerpen voor België mee het opgeven van de aansluiten der vaart van Luik, te Klein-Ternaaien met de nieuwe waterwegen in Nederland aangelegd?

Geenszins. Deze aansluiting bestaat.

België moet echter natuurlijk vermijden dat de verbinding zich zoo zou ontwikkelen dat zij het rechtstreeksch kanaal hindere.

Dit zal pas voor het verkeer worden opengesteld rond 1938.

Men moet er zorg voor dragen dat de prop, die de verbinding gedeeltelijk te Haccourt sluit, niet derwijze springe dat het verkeer van ons hinterland op onbezonnen wijze verplaatst worde naar het Juliana-kanaal en Rotterdam.

Antwerpen heeft inderdaad recht op een groot deel van dit verkeer. Het is derhalve noodig dat onze groote nationale haven in de richting van het Maasland, het Moezeland, Elzas-Lotharingen, kunne beschikken over even goede wegens als die waarover Rotterdam zal beschikken.

De eerlijke mededinging is dien prijs.

Wij hebben overigens gezegd dat het aanleggen van het Juliana-kanaal niet vóór 1938 zal voltooid zijn, dus op het oogenblik dat ons eigen kanaal Luik-Antwerpen zal gegraven zijn.

Bovendien, opdat het Juliana-kanaal rond 1938 voor de scheepvaart kunne worden opengesteld, mag men te Elsloo, waar de grond verrassingen kan meebrengen, geen drijfzand noch onvoorzienbare moeilijkheden aantreffen en mag men er geen vertragingen ondergaan.

De nota zegt verder dat indien Nederland toegegeven heeft de verbinding van het Bosscheveld te graven, dit alleen is om het industrieel Luiker-centrum ertoe te brengen de verbetering der vaart van Luik bij de grens en haar aansluiting met de Sint-Pieterssluis te vragen, vanwaar het verkeer onvermijdelijk niet naar Antwerpen, doch naar Rotterdam moest gestuurd worden.

De opstellers van de nota stellen ten slotte met spijt vast dat tot de werken in den inham niet vlug genoeg is besloten geworden en dat de beslissingen voor het graven van het rechtstreeksch kanaal Luik-Antwerpen, dat heden een gedane zaak is, noodzakelijk de zienswijze van de nijverheidswereld van Oost-België hebben gewijzigd. En zij verwijten aan den minister van Buitenlandsche Zaken zich de les te hebben laten spellen door den Waterstaat.

De voltooiing van het Juliana-kanaal hangt trouwens bij de Zuidermonding af van de voorbereidende werken die in den inham van Maastricht moeten uitgevoerd worden.

Welnu, Nederland schijnt geen haast te hebben met de uitvoering dezer werken.

Men denkt de Maas in den inham te kanaliseeren voor schepen van 1,000 ton.

Daartoe dient een nieuwe brug gebouwd. De oude steenen brug moet aangepast worden. De vaargeul, welke moet toelaten den stroom te bezigen doorheen den inham, moet verbreed worden.

Beide laatste werken hangen af van het eerste, het bouwen van de nieuwe brug.

De Nederlandsche Schoonheidscommissie heeft echter een verslag ingediend dat besluit tot grondige wijzigingen van de oorspronkelijke plans van de nieuwe brug (1).

Dit initiatief veroorzaakt een nieuwe vertraging na vele andere.

De werken zullen volgenderwijze moeten worden uitgevoerd :

- a) Bouw van de nieuwe brug;
- b) Wegneming van een boog van de oude brug, aan de zijde van het station (Wijk);
- c) Afdamming van aftapping van *Heugem*;
- d) Voltooiing van het Zuidervak van het Julianakanaal.

(1) Men had eerst besloten de oude steenen brug door een nieuwe brug te vervangen. Doch de kunstkringen en de liefhebbers van landschappen verzetten zich tegen dit ontwerp. De oude brug is inderdaad schilderachtig en wellicht eenig in haar aard in Nederland.

Een nieuw plan werd opgemaakt dat men toeschrijft aan de heeren Klink en Van Konynenburg. Dit plan voorziet het wegnemen van den ouden boog van de vroegere brug, gebouwd in 1824, van een rondboog aan de zijde van het station en het aanleggen van een vaargeul van 50 meter. Dit ontwerp behoudt aldus bijna de geheele oude brug, die nog zal dienen voor de voetgangers en het licht gerij, terwijl de nieuwe brug, even meer rechts naar de stad te bouwen en verlengd door een rechte verbrede straat tot de Groote Markt, voor het zwaar gerij zal aangelegd worden. Na veel getalm werd het plan aanvaard door het Departement van Kunsten en Wetenschappen en door den Waterstaat. Doch, hoewel het ontwerp in beginsel werd aangenomen, laat de uitvoering nog immer op zich wachten. Thans willen sommigen om redenen van aesthetica het plan van de nieuwe brug wijzigen.

Terloops zij gezegd dat vermits Maastricht er echter niet voor te vinden is aan de oude brug te raken, de stad zulks kan vermijden indien zij zich met onze rechtstreeksche vaart te Briegden aansluit.

Wij hebben dus tijd van naderbij het type en de afmetingen van de nieuwe Belgische sluis te Ternaaien te onderzoeken. De waterbouwkundigen weten wel dat mechanische sluizen, wat betreft den waterafvoer, een geheel anderen invloed dan de sassluizen kunnen hebben.

Van stonden aan staat het vast dat, voor de voltooiing van het Juliana-kanaal, dus ten vroegste in 1938, geen enkel schip van meer dan 450 ton door de enclave varen kan.

Wij moeten dus van dichterbij de prop bij Klein-Ternaaien gade slaan.

VII. — *Het vraagstuk van de water-aftapping*

Het past dit in feiten en in rechten te onderzoeken.

A. — *In feiten :*

De Maas is een rivier die hoofdzakelijk gespijsd wordt door regenwater, die een afvoer heeft van maximum 3,000 kubiekmeter per seconde in regentijd en 40 kubiekmeter, en soms daaronder, in bijzonder drogen Zomertijd.

De gemengde commissie van de Middel-Maas geeft in haar verslag, als minimumcijfer voor den waterafvoer, 40 kubiekmeter per seconde op.

De Maas heeft evenwel nog geringeren afvoer gekend, bij voorbeeld 23 kubiek meter in 1912, 25 kubiekmeter in 1919, 13 kubiekmeter in 1921. Gedurende de droogste maanden is een afvoer van 20 tot 25 kubiekmeter geen uitzondering, zoodat men begrijpen zal dat, op een stroom met zoo wisselende diepten, men niet denken kan aan een bestendige scheepvaart.

Rond het midden van de vorige eeuw reeds, werd de regelmatige stoombootdienst tusschen Maastricht en

Venlo verricht met kleine bodems die slechts 50 centimeter diepgang vergden.

Deze ontoereikende waterstand van de rivier had voor gevolg dat men in 1826 het zijkanaal, de Zuid-Willemsvaart, van Maastricht naar Bocholt graven moest en dat men, in 1850, het zijkanaal langs de Maas van Luik naar Maastricht moest aanleggen.

Ten Zuiden van Luik heeft men de Maas gekanaliseerd, wat aan den stroom aldaar een groote superioriteit geeft op de Maas boven Luik. Ten Noorden van Luik en tot Roermond is de stroom slechts in sommige jaargetijden bevaarbaar.

De schepen wagen er zich echter toch bij voldoende hoogen waterstand, doch de rivier kan niet op bestendige wijze worden bevaren; ook werd er geen enkele regelmatige dienst ingericht.

Om de Maas ten Noorden van Luik te benuttigen had men het middenvak van den stroom moeten kanaliseeren zooals de gemengde commissie van 1912 het voorstelde, en had men ook het Nederlandsche gedeelte vanaf Maasbracht moeten kanaliseeren, zooals Nederland het gedaan heeft, krachtens het besluit van zijn Parlement in 1915.

In den Zomer bepaalt zich de afvoer van het Maaswater, gemiddeld gedurende tien tot vijf tien dagen elk jaar, tot 30 of 40 kubiekmeter per seconde.

Deze beperkte hoeveelheid volstaat om de Zuid-Willemsvaart te spijzen die slechts 6 tot 7.5 kubiekmeter per seconde vergt en om genoeg water in de middelrivier te houden om verdrooging van de oeverlanden te beletten.

Op te merken valt bovendien, dat door het bouwen van den stuwdam te Borgharen de bij het Verdrag van 1863 voorziene waterpeilschaal is komen te verdwijnen, wat ons het maximum van 10 kubiekmeter verzekert dat wij bij overeenkomst te Maastricht uit de Maas mogen tappen.

Van die 10 kubiekmeter moeten wij

er te Loozen maar 2 teruggeven. *Uit vrijen wil* voegen wij daar een zekere hoeveelheid bij om de scheepvaart te vergemakkelijken op het Willemina-kanaal en het kanaal van Wessem naar Nederweert, die onlangs voltooid werden.

Maar nu moeten het Julianakanaal en het rechtstreeksch kanaal op hunne beurt door de Maas worden gespijst.

Het Julianakanaal vergt zoowat 10 kubiekmeter per seconde.

Het rechtstreeksch kanaal vraagt in normalen tijd 8 tot 10 kubiekmeter

Men heeft in Nederland gezegd (zie *Limburgsche Koerier* en *De Tijd*) dat het rechtstreeksch kanaal niet meer dan 30 kubiekmeter per seconde zou kunnen opslorpen.

Zelfs zoo het zich tevreden stelt met 10 kubiekmeter, wie ziet dan niet in dat om de Middel-Maas te spijzen (die 20 kubiekmeter vergt) waarvan de oeverlanden niet mogen worden drooggelegd, het kanaal van Luik en de Zuid-Willemsvaart, het Julianakanaal en 't rechtstreeksch kanaal, er 40 tot 45 kubiekmeter per seconde nodig zijn.

Wie ziet tevens niet in dat het minimum van 40 kubiekmeter, opgegeven door de gemengde commissie, de uiterste grens van de behoeften blijft en dat een waterafvoer van 25 kubiekmeter, tijdens de droogste maanden vastgesteld, beslist ontoereikend is.

Wie ziet ten slotte niet in, dat zelfs buiten het spijzen van het rechtstreeksch kanaal, tijdens sommige Zomers de waterafvoer ontoereikend was om in de behoeften van het Julianakanaal, gevoegd bij die van de Maas en de kanalen van Luik en van Maastricht naar Bocholt te voorzien, en dat Nederland er dus belang bij heeft een waterbijslag te bekomen? Zoo België op zijn grondgebied het noodige water neemt om het rechtstreeksch kanaal te spijzen, dan kan Nederland op het zijne geen behoorlijk overschot vinden om de vraatzucht te voldoen van de groote maag die een

kanaal, voor schepen van 2,000 ton berekend, vertegenwoordigen moet.

Op sommige tijdstippen van den Zomer kan het Julianakanaal dus droogliggen.

Het rechtstreeksch kanaal zou overigens, in buitengewoon droge Zomers, hetzelfde lot kunnen deelen, zoo afdammingen, in de Ardennen op te richten, met behulp van den waterafvoer van Ourthe en Amblève dit niet kwamen verhelpen.

Deze stuwen kunnen ons hun overvloedig water geven. En het zou afhangen van de Belgische vrijgevigheid of van een met Nederland te sluiten overeenkomst dat dit teveel aan water ter beschikking van Nederland zou worden gesteld.

Men raamt op 300 miljoen het bedrag vereischt om in België dien stuwdam te bouwen. Men raamt bovendien op 200 miljoen de kosten om te allen tijde het teveel aan water aan Nederland te kunnen verstrekken.

Deze stuwdam opgericht ten Zuiden van Luik, bij de samenvloeiing der beide Ourthe — zonder de natuurschoonheid van den Hérou te schenden, — maakt het opvangen mogelijk van 150 miljoen kubiekmeter in één enkel groot reservoir. Dit laatste zou desnoods voor 250 miljoen kubiekmeter kunnen worden gebouwd. Dit water zou 60 meter boven den zeespiegel worden opgehouden.

Betekent zulks dat met behulp van het water dat België van de Maas zou aftappen « de Maas in de Schelde zal worden geworpen »?

Heeft men zich in Nederland zoo bedreigd gevoeld dat men een beeld, dat natuurlijk slechts een betrekkelijke waarheid bevat, naar den letter is gaan opnemen (1).

(1) Men ziet evenwel dat de *Limburgsche Koerier* een overdreven optimisme aan den dag legt waar hij meent dat zelfs zoo het rechtstreeksch kanaal 30 kubiekmeter per seconde van de Maas afneemt, er nog water genoeg zal overblijven om ook het Julianakanaal te spijzen (October 1929). Hij overdrijft gewis met een hooge borst op te zetten en te schrijven :

« De heele opzet om « de Maas in de schelde te werpen » is dus niets anders dan een *fraai luchtkasteel*, dat, met een Franschen slag opgebouwd, niet tegen ernstige critiek bestand blijkt. »

Al het water door België van de Maas afgenomen gaat niet noodzakelijk naar de Schelde. Een deel daarvan kan aan de Maas worden teruggeschonken stroomopwaarts van Neerharen, zoodat de Middel-Maas water genoeg terugkrijgt opdat de oeverbewoners hunne gronden niet zouden zien droog leggen.

Deze teruggave geschiedt weliswaar op een punt gelegen stroomafwaarts van de sluis ten Zuiden van Borgharen, dus stroomopwaarts van de plaats waar de gekanaliseerde Maas het Julianakanaal van water moet voorzien. Dit kanaal vindt daarbij dus geenerlei voordeel.

In Nederland voorzag men nochtans de mogelijkheid voor België dat het zich niet zou tevreden stellen met het water aan de Maas terug te geven te Neerharen. Men hoopt dat een vertakking of een afvoerkanaal zal kunnen worden gegraven te Maastricht en dat hetzelfde zou dienen om het Juliana-kanaal van water te voorzien.

Wij schenken hier klaren wijn. De Nederlandsche waterloopen staan 13 meter onder het peil van ons nieuw rechtstreeksch kanaal. Op het stuk van wateraftapping, blijven wij dus feitelijk volstrekt meester van den toestand.

B. — *De toestand in rechten.*

Laten wij onderzoeken wat het internationaal Staatsrecht (volkenrecht) voorschrijft wanneer een stroom loopt over het grondgebied van verschillende landen.

Onderzoeken wij anderdeels of de bijzonder overeenkomsten tusschen Staten hier ter zake de regelen van het volkenrecht hebben gewijzigd.

1° *Het volkenrecht.*

In internationaal recht zijn de schrijvers verdel. De eenen beweren dat ieder land van de wateren der rivier, die door zijn grondgebied loopt, het gebruik kan maken dat het wil.

De anderen daartegen beweren dat

een land de rechten van een naburig land niet mag schaden en dat het derhalve geen werken mag uitvoeren of installaties oprichten die de normale benutting van den waterweg door het naburig land kunnen beletten.

En het congres te Madrid in 1911 heeft, bij toepassing van deze thesis, een besluit aangenomen naar luid waarvan het verboden is op een rivier water af te nemen in zoo groote hoeveelheid dat « de essentiele aard van den stroom, wanneer hij op het grondgebied stroomafwaarts komt, hierdoor ernstig wordt gewijzigd. ».

Vooreerst twee verklaringen om in te gaan op dit besluit :

a) België, met het rechtstreeksch kanaal van de Maas op eigen grondgebied van water te voorzien, heeft niet de bedoeling — ofschoon het hiertoe het strikte recht zou bezitten — de voorwaarden van bevaarbaarheid van de Maas stroomafwaarts, zooals zij thans bestaan, te verminderen;

b) Nederland zou het Julianakanaal met het water uit de Maas niet kunnen spijzen zonder de bevaarbaarheid van de Maas stroomopwaarts op haar gemeenschappelijk gedeelte in gevaar te brengen.

2° *De overeenkomsten.*

De verdragen of de bijzondere overeenkomsten hebben geen afbreuk gedaan aan het volkenrecht :

a) 1839.

In 1839 stond België voor een volongen feit.

De Zuid-Willemsvaart gegraven in 1826 toen beide landen nog vereenigd waren, liep door de enclave van Maastricht. Het kanaal werd te Maastricht van water voorzien. Daar Maastricht, nadat Limburg van het overige gedeelte van België werd afgescheiden, voor ons vreemd grondgebied werd, kon België de in 1843 aangevangen Kempische vaart op eigen grondgebied niet meer van water voorzien en werd

het derhalve verplicht zijn toevlucht te nemen tot de bepalingen der overeenkomst betreffende de wateraftapping die noodig was om het kanaal te spijzen.

In het verdrag van 1839 vindt men echter daarover geen woord. Maar het verdrag, dat werd gesloten op 12 Mei 1863, bepaalt bij artikel 4 de hoeveelheden water die aan de Maas mogen afgetapt worden.

b) 1843-1863.

Eene overeenkomst van Maastricht, gedagteekend van 8 Augustus 1843, bepaalt in haar artikel 36 dat de wateraftappingen, die bestaan op het oogenblik der overeenkomst op de stroomen die als grens dienen, in haar huidige toestand zullen worden gehandhaafd en dat geen enkele nieuwe wateraftapping, die mocht aanleiding geven tot eenige wijziging aan de stroomen die de grens vormen, kan worden verleend zonder toelating van beide Regeeringen. Deze bepalingen zijn toepasselijk op de Maas.

Van den anderen kant regelt art. 12 van het op 12 Mei 1863 gesloten verdrag, houdende wijziging van art. 10 der overeenkomst van 8 Augustus 1843, het uitvoeren van werken overal waar de Maas grens vormt tusschen beide Staten; en het artikel voegt er bij dat geenerlei werk dat den stroom zou kunnen wijzigen en derhalve den tegenovergestelden oever zou kunnen schaden, zal mogen worden opgericht op een afstand van minder dan 150 meter van den thalweg van de Maas, daar waar zij grens vormt, tenzij mits overeenkomst tusschen beide landen.

Zooals men ziet, slaan beide bepalingen enkel op de gemeenschappelijke Maas.

Zij betreffen hoegenaamd niet de Maas op Belgisch grondgebied daar waar zij geen scheidsgrens of grens tusschen beide Staten vormt.

Men zal zelfs opmerken dat het Verdrag van 1863 enkel betrekking

heeft op werken uit te voeren in den stroom en op de oevers en niet op waterafnemingen.

Deze worden enkel voorzien bij de overeenkomst van 1843.

c) 1850.

In 1850 heeft België het zijkanaal van de Maas, van Luik naar Maastricht gegraven.

Dit kanaal werd op Belgisch grondgebied gespijsd met water uit de Maas.

Nederland heeft er geen enkel oogenblik aan gedacht aan België het recht te betwisten op eigen grondgebied het water te nemen dat noodig was voor het kanaal. Wel integendeel, vanaf 1845 kwam er een overeenkomst tot stand tusschen België en Nederland aangaande het graven van het zijkanaal. Deze overeenkomst sloeg op de uitvoering der werken en derhalve ook op de sluis van Coronmeuse en op die van Visé.

Wat beteekent trouwens een wateraftapping van 600 kubiekmeter per schutting, die noodig is om het zijkanaal Luik-Maastricht te voeden, wanneer men dit vergelijkt bij de hoeveelheid van 30,000 kubiekmeter per schutting die noodig is voor het Julianakanaal?

En zou men niet begrijpen dat, in elk geval, sedert Nederland besloten schijnt te Maastricht het water op te vangen dat noodig is om het Juliana-kanaal te spijzen, België, dat zich aldus bedreigd gevoelt, de voorzorg zou nemen zelf de Zuid-Willemsvaart te spijzen boven Maastricht?

d) 1919.

In 1919 erkenden de onderhandelaars van Nederland en van België te Parijs dat de hoeveelheden water die bij de overeenkomsten aan ons land werden toegestaan voor de wateraftapping te Maastricht, ontoereikend waren geworden.

'Het spreekt immers van zelf dat, buiten alle herziening der verdragen om, onze kanalen dienen vergroot

wegens den ombouw van de binnenschepen en derhalve ook wegens de noodzakelijkheid de afmetingen onzer kanalen aan te passen aan de afmetingen der kanalen in het buitenland.

Ook stelden de onderhandelaars zich in het ontwerp van overeenkomst te Parijs er over akkoord dat de hoeveelheden water, die België zich zou mogen toeëigenen bij de wateraftapping te Maastricht, merkelijk dienden verhoogd.

Practisch werd België gemachtigd per seconde 25 kubiekmeter af te tappen en stede van 7.5 kubiekmeter, wanneer de wateren zich beneden het peil bevonden en van 30 kubiekmeter wanneer zij boven het peil stonden.

Op geen enkel oogenblik heeft Nederland trouwens te Parijs aan België het recht betwist op eigen grondgebied water uit de Maas te tappen.

e) 1929.

Toen de wet van 28 Juli 1921 aan Nederland had toegelaten het Juliana-kanaal te graven (voor schepen van 2,000 ton) zag België in dat het kanaal van water zou dienen voorzien in de Maas beneden Maastricht ten Zuiden van Borgharen, waar men trouwens een stuwdam moet bouwen, en het vreesde dat de gemeenschappelijke Maas ten Noorden van Maastricht zou beroofd worden van het water dat zij noodig heeft om het droogleggen van de belenden de gronden te voorkomen, en dat ten Zuiden van de enclave het peil van de wateren in den stroom zou dalen.

België deed dit aan Nederland opmerken.

Deze opmerking was gewettigd, vermits het water dat te Maastricht werd afgetapt aan België toekwam krachtens de overeenkomst en vermits derhalve de opmerking in rechten gegrond was.

De Nederlandsche regeering antwoordde dat, bijaldien Nederland zich van water voorzag in de Maas op eigen grondgebied, het enkel gebruik maakt

van zijn recht. *Qui jure utitur neminem laedit*. In zijn eigen huis is ieder baas.

f) 1929.

Met het aanleggen van het rechtstreeksch kanaal Luik-Antwerpen en met dit kanaal te spijzen met het Maaswater op eigen grondgebied, beroept België zich tegenover Nederland op hetzelfde juridisch beginsel en op hetzelfde recht dat Nederland vanaf 1921 tegen ons aanvoerde.

Dwaling. — De toestand van Nederland is minder goed vermits Nederland dit recht wou uitbreiden tot een kanaal dat tot het uiterste werd gedreven en was ingericht voor de grootste schepen (2,000 ton), terwijl België dit recht alleen wil toepassen op een kanaal van geringere afmetingen ingericht voor schepen van 1,350 of 1,500 ton en vermits België dit kanaal enkel graaft om zich te weer te stellen tegen het offensief van het Julianakanaal.

Ook begrijpt men dat de *Maasbode* de volgende objectieve beschouwing neerschrijft :

« Wat men zelf van plan is, kan men zijn buurman niet gaan verbieden. »

Maar erger nog, terwijl België met zijn rechtstreeksch kanaal te spijzen, hoegenaamd niet het inzicht heeft aan de Maas het water, dat zij noodig heeft om in haar vroegeren toestand van bevaarbaarheid te blijven, te ontnemen of niet terug te schenken, wil Nederland daarentegen, om het Juliana-kanaal te spijzen, in de Maas voorbij Maastricht zoodanige hoeveelheden water putten, dat zulks ernstig den staat van bevaarbaarheid van de gemeenschappelijke Maas zou schaden.

Inderdaad, wat doet Nederland?

Vóór den ingang van deze gemeenschappelijke Maas richt het een ontzaglijk kunstwerk op, bestemd om al het water op te slorpen dat, vooral bij droogte, zou moeten dienen om dit vak van de gemeenschappelijke Maas te spijzen, dat *ons* gedeeltelijk toebehoort, waarover wij samen met

Nederland mede-souvereiniteit bezitten en waarvan Nederland ons dus wil berooven.

En vlak tegenover dezen inham, zien wij Nederland op onze gemeenschappelijke Maas een wateraftapping op den stroom inrichten die bestemd is om in het ontzaglijke kanaal niet 600 kubiekmeter per seconde te storten, hetgeen de normale schutting was voor de bestaande kanalen, maar bovendien 30,000 kubiekmeter per schutting, zegge vijftig maal meer, en meer zelfs dan de stroom op zekere tijdstippen kan leveren.

Ongetwijfeld zal Nederland antwoorden dat het deze ontzaglijke hoeveelheden water afleidt op den drempel zelf van het gemeenschappelijk huis, op het uiterste punt waar het zich nog strikt kan beroepen op eene uitsluitende souvereiniteit die aan hetzelfde enkele meters verder ontsnapt. Behalve dat het antwoord eene zonderlinge interpretatie zou beteekenen van de plichten als naburig land, op enkele schreden van de Middel-Maas zou het tevens het wapen te niet doen waarvan Nederland zich tegen ons zou willen bedienen met te bewerken, op de niet-gemeenschappelijke Maas in België, regelen toe te passen waarmede het zelf geen rekening houdt op de niet-gemeenschappelijke Maas te Maas-tricht-Borgharen.

Kortom, wij plaatsen Nederland voor het volgende dilemma : ofwel mogen wij het rechtstreeksch kanaal uit de Maas niet spijzen, maar alsdan mag Nederland evenmin het Juliana-kanaal uit de Maas spijzen. Dat het dan dit werk vernietige.

Ofwel mag het water aftappen uit de Maas op eigen grondgebied, op gevaar af de bevaarbaarheid van den stroom verderop in gevaar te brengen, maar alsdan mogen wij ons eigen kanaal bij ons uit de Maas spijzen.

In dit geval bestaat er tusschen ons en Nederland dit verschil dat wij aan de Maas het water kunnen terugschikken

dat noodig is om de bevaarbaarheid te handhaven, terwijl Nederland dit niet kan (1).

Onze stelling is dus onneembaar tegenover onze naburen.

g) Om de ongegronde vrees te bedaren en wel ons verlangen te onderstrepen ons in volle vriendschap met onze bureu te verstaan, voegen wij daaraan toe dat het nooit bij België zal opkomen ten nadeele van het Julianakanaal wederrechtelijk water van de Maas af te nemen, met het doel Nederland te schaden of zijn vaarten van het beschikbaar water te berooven.

België wenscht integendeel niet alleen aan de gemeenschappelijke Maas, op lager peil gelegen dan het Julianakanaal, doch aan het Juliana-kanaal zelf het overschot af te staan van het water dat de afdamming van de Ourthe ons zou kunnen bezorgen.

Vermits de Nederlandsche diplomatische nota's voortdurend herhalen dat onze onderhandelingen voortaan enkel kunnen steunen op wederzijdsche toegevingen, staat het buiten kijf dat wij deze politiek van geven en nemen — hoewel wij niets voelen voor een koopje, daar wij op de Schelde en naar den Rijn slechts de erkenning van ons goede recht eischen — voor-

(1) De heer Kamiel Huysmans schreef in *Vooruit* van 10 November jl : « Dat beteekent ongeveer dat, wanneer de Belgen doen wat de Hollanders doen, zulks een misdaad heet. Maar wanneer de Hollanders diezelfde daad begaan, dan beantwoordt die daad aan hun natuurlijk recht en mag zij niet nagevolgd worden. »

En in *Le Peuple*, op hetzelfde oogenblik, voert hij deze uitstekende redeneering :

« Indien, met kracht van millioenen, Nederland kanalen graaft, die de Limburgsche mijnen moeten verbinden met zijne groote bedrijvigheidscentra, dan nog is het noodig dat deze kanalen met water worden gevuld.

» Welnu, indien België kanalen graaft op eigen grondgebied krachtens dezelfde beginselen, wie ziet dan niet in dat deze politiek Nederland kan leiden tot de laattijdige vaststelling dat zij onbenuttigbare waterwegen zullen hebben aangelegd en onnuttig geld zullen hebben uitgegeven? »

taan steeds moeten indachtig zijn, vermits geheel Nederland ze ons schijnt te willen opleggen.

VIII. — *Het Grijsboek*

De nota's in het Grijsboek gewisseld reppen niet veel over de vraag der kanalen en over onze verbindingen met ons hinterland van Maas, Moezel, enz.

Wij moeten er dus niet lang bij stilstaan.

1. — *Nederlandsch schema van 23 October 1928 :*

Nederland wacht er zich wel voor over het Julianakanaal te spreken.

Het stelt echter voor dat België de vaart van Luik zou uitdiepen voor schepen van 1,000 ton tot de Sint-Pieterssluis, dat men zich langs die sluis in de gekanaliseerde Maas zou begeven, mits Nederland een verbinding zou aanleggen van Maastricht tot Smeermaes, naar de Zuid-Willemsvaart (die, zooals men weet, maar voor schepen van 600 ton geschikt is). Nederland vraagt bovendien een verbindings kanaal (600 ton) aan de grens bij Loozen.

2. — *Nota van de Belgische Regeering van 12 Januari 1929 :*

De Regeering doet opmerken dat de Nederlandsche vraag het Maas- en het Moeselbekken wil verbinden met een breeden waterweg naar het Juliana-kanaal en Rotterdam, op gevaar af voor België aldus concurrentie te krijgen met de rechtstreeksche vaart Luik-Antwerpen en een gedeelte van het Maas- en het Moeselverkeer aan Antwerpen, zijn natuurlijke haven te zien ontnemen.

België is bereid zich hierover te verstaan, mits men het eens worde over de bouwkosten der waterwegen.

De nota voegt er wijselijk aan toe :

« Het is overbodig hier nadruk te leggen op de noodzakelijkheid de open

stelling van de vaart Antwerpen-Hollandsch Diep te doen samengaan met de opening van den door Nederland gevraagden weg.

3. — *Memorandum van 7 Mei 1929 van het Kabinet van Den Haag :*

Het Kabinet van Den Haag wijst het voorstel van de hand van een compensatie tusschen de kanalen van de Maas en het kanaal naar den Rijn.

België, zoo zegt beknopt de nota, heeft er behoefte aan zich met Nederlandsch Limburg te verbinden, en zelfs langs daar met de Rijnstreek, terwijl Nederlandsch Limburg maar een bijkomend belang heeft bij de verbinding met Luik.

Vermits elke Mogendheid aan den oever van een internationalen stroom, zooals de Maas, onder toepassing valt van artikel 113 van de Akte van Weenen, en er op haar kosten niet alleen het onderhoud maar ook de verbetering van moet verzekeren, doet het Kabinet van Den Haag opmerken dat de Belgische Regeering deze thesis niet in de practijk heeft omgezet (1).

4. — *Nota van het Kabinet van Brussel van 28 Mai 1929.*

(1) Sommige publicisten in Nederland hebben ook aangevoerd dat, krachtens de algemeene Akte van Weenen, de landen waar de Maas doorloopt « over geheel de uitgestrektheid van hun respectief grondgebied de noodige maatregelen moeten nemen opdat eenig kunstwerk de scheepvaart niet kunnen belemmeren ».

Welnu, zij zeggen dat een watervang op Belgisch grondgebied om de rechtstreeksche vaart te spijsen, de scheepvaart zou belemmeren.

In dit opzicht doen wij opmerken :

1^o Dat het ten minste zonderling is Nederlandsche publicisten te zien steunen op deze verplichting van de Akte van Weenen terwijl de Regeering van de Koningin in haar nota uitdrukkelijk zegt dat zij deze thesis *niet onderschrijft*;

2^o Dat de Akte van Weenen het heeft over werken in de rivier gemaakt en die aldus de scheepvaart hinderen. Welnu, een watervang zou niet zoodanig aangelegd worden dat hij de schepen zou beletten te varen;

3^o Dat indien deze verplichting voor België bestaat, zij ook voor Nederland geldt, en dat, in dat geval, het Julianakanaal, waarvoor de watervang ook in de rivier zal gebouwd worden, de scheepvaart nog veel meer zou hinderen dan de watervang bestemd voor het rechtstreeksch kanaal Luik-Antwerpen, en dat voor Nederland dan alleen nog zou overblijven zijn nieuw kanaal te vernietigen.

De Regeering toont aan dat de Belgische Maas niet alleen voortdurend onderhouden doch ook verbeterd werd.

« Alzoo werd de stroom op Belgisch gebied vanaf Givet gekanaliseerd, de kunstwerken werden herhaaldelijk hernieuwd en vergroot; verbeteringswerken worden thans uitgevoerd in het Luikerland, de scheepvaart op de Belgische Maas is beter dan op de aansluitende waterlopen van den stroom in de naburige landen. »

België wou gaarne een ontwerp tot kanalisatie van de gemeenschappelijke Maas onderzoeken en de onderhandelingen hieromtrent waren niet afgelopen toen de Nederlandsche Regeering een « eenzijdige oplossing van het vraagstuk aannam en tusschen Maasbracht en Maastricht werken begon die de uitvoering van het gezamenlijk bestudeerde ontwerp nutteloos maken ».

IX. — En nu?

Wij moeten op onze stellingen blijven.

Zij zijn uitmuntend.

Het rechtstreeksch kanaal Luik-Antwerpen moet zoo spoedig mogelijk doorgezet worden. Indien wij Nederland niet in spoed kunnen achterhalen met dezen nieuwen waterweg te voltooien vóór het Julianakanaal, dan mogen althans het verkeer en de doorvoer naar Antwerpen niet in gevaar worden gebracht met de prop te Ternaaien te doen springen en met aldus de schepen te wennen aan den weg naar Rotterdam, die aan de natuurlijke haven van deze schepen, Antwerpen, het vervoer van het Maasland, het Moeselland, enz. zou onttrekken.

Wij moeten ons daarna doordringen van het feit dat op de Maas, ten opzichte van het spijzen van het Juliana-kanaal, Nederland in dit geding niet meer verweerder doch verzoeker is.

Men moet aan dit land doen begrijpen dat indien het, op de Maas,

aanzienlijke voldoeningen verlangt in het Oosten, het ons hoofdzakelijke voldoeningen moet geven ten Westen, op de Schelde en naar den Rijn.

Wij zijn het eens om aan Nederland, door het eerlijk spel der vrije mededinging, zijn aandeel te verleenen in het verkeer van de Maas en verder, indien het ons door hetzelfde vruchbaar spel van de eerlijke mededinging ons billijk aandeel in het Rijnverkeer toestaat.

Het is dus noodzakelijk van de houding van Nederland ten opzichte van onze verbindingen met den Rijn dat de houding van België zal afhangen ten opzichte van zijn verbindingen met de Maas.

Opdat beide landen zich zouden verstaan en eindelijk vriendschapsbanden sluiten opgelegd door zooveel gemeenschappelijke belangen, zooveel betrekkingen die België hartelijk wenscht, zooveel zin voor vrede (1),

(1) Toen in 1907 de « Nederlandsch-Belgische commissie voor de studie der economische vraagstukken die beide landen aanbelangen » werd ingesteld, waren hare gangmakers begaan met den wensch in ruime mate een economische verstandhouding tusschen beide naties te verwezenlijken.

Zij gingen uit van het standpunt dat de bedrijvigheid van beide landen zich onderling aanvulde. In hun meening moest men er toe komen het zenden naar België van Nederlandsche landbouwproducten en het naar Nederland zenden van Belgische nijverheidsproducten te begunstigen.

Zoo de onderhandelingen mislukt zijn, dan is het niet omdat niet te overbruggen meningsverschillen den weg versperden. Stellig had men in Nederland de kwestie van den zoutaccijns moeten kunnen regelen en het slachtrecht localiseeren, en in België de kwestie der rechten op de margarine en de tabak. Doch de mislukking was vooral het gevolg van het feit dat de onderhandelingen slechts, privaat gehouden werden en ook wellicht dat men tegenover internationale verwickelingen zou hebben kunnen staan, waaraan Nederland, wat zeer begrijpelijk was, wilde ontsnappen. Doch die onderhandelingen hebben aangetoond hoezeer het ruilverkeer tusschen beide landen, dat tot uiting komt in onderstaande tabel, reeds was genomen, en hoezeer het nog kan toenemen indien, in plaats van elkaar te blijven aanstaren, wij nader tot elkaar konden komen.

BELGISCHE UITVOER NAAR NEDERLAND :

1890	fr. 208,336,000
1900	217,903,000
1903	229,291,000
1910	328,335,000
1912	367,599,000

NEDERLANDSCHE UITVOER NAAR BELGIË :

1890	fr. 206,389,000
1900	196,382,000
1903	232,649,000
1910	293,461,000
1912	356,573,000

volstaat het dat boven aan het verdrag dat zij in de plaats hebben te stellen van het afgedane verdrag, en waarvan de herziening beloofd werd door de Mogendheden en aanvaard door Nederland, deze woorden worden

gezet die een gemeenschappelijke spreuk kunnen worden : Mededinging of Wedijver in onderlinge vrijheid, bevordering van de scheepvaart, gelijkheid van behandeling en eerlijkheid.

VIII

STEMMING

Met 9 tegen 5 stemmen werd de Begrooting goedgekeurd.

De Verslaggever,
P. SEGERS.

De Voorzitter,
C. MAGNETTE.

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 2 AVRIL 1930

Rapport de la Commission des Affaires Étrangères, chargée de l'examen du Budget du Ministère des Affaires Étrangères pour l'exercice 1930.

(Voir les n^{os} 4-V, 85 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 5 et 6 février 1930.)

Présents : MM. MAGNETTE, président; VOLCKAERT, CARNOY, DE BROUCKERE, le baron DE DORLODOT, le baron DE KERCHOVE D'EXAERDE, le Baron DESCAMPS, DIGNEFFE, le duc D'URSEL, FRANÇOIS, JOACHIM, LAFONTAINE, LEYNIERS et SEGERS, rapporteur.

PRÉLIMINAIRES

La Commission des Affaires Etrangères du Sénat a, cette année, fixé surtout son attention sur :

- 1^o Les accords de La Haye, les réparations et la politique de sécurité de la Belgique;
- 2^o L'activité de la Société des Nations;
- 3^o La trêve douanière;
- 4^o Les Etats-Unis d'Europe;
- 5^o Le commerce extérieur;
- 6^o La situation des apatrides;
- 7^o La question Hollando-Belge.

I

LES ACCORDS DE LA HAYE, LES RÉPARATIONS ET LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ DE LA BELGIQUE.

La première séance de la Commission a été consacrée à l'exposé du Premier Ministre et du Ministre des Affaires Étrangères au sujet des accords de La Haye.

Peu après le Gouvernement a saisi le Sénat d'un projet de loi portant ratification de ces accords.

Le rapport relatif à l'examen des

conventions de La Haye a été déposé depuis sur le bureau du Sénat. Il rend compte des débats qui se sont poursuivis en commission.

Il n'est donc pas nécessaire d'y revenir.

II

L'ACTIVITÉ DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS

La note envoyée récemment aux membres du Parlement par M. le Ministre des Affaires Etrangères expose de façon détaillée l'activité de la 10^e session ordinaire de la Société des Nations.

Nous nous en référons à ce document.

Contentons-nous d'en dégager l'impression favorable que nous laisse l'active et utile intervention de nos délégués.

Ajoutons-y que la 10^e conférence, réunie au lendemain des réunions si importantes de La Haye, ne paraissait pas devoir présenter cette année un particulier intérêt, lorsque son importance se trouva tout à coup accrue, du fait que le Ministre des Affaires Etrangères de Belgique, M. Hymans, et après lui, M. Graham jetèrent

dans le débat l'idée d'une trêve douanière (nous en parlerons plus loin), du fait qu'à l'initiative de M. Mac Donald on décida de chercher à mettre en concordance les articles 12 et 15 du Pacte de la Société des Nations avec les articles du Pacte de Paris, et du fait enfin que l'attention de la Conférence se porta tout particulièrement sur la question de l'arbitrage obligatoire et qu'au cours de l'assemblée quinze Etats, parmi lesquels la Grande-Bretagne, l'Italie et le Japon apportèrent leur adhésion à la clause facultative de juridiction obligatoire annexée au Protocole de signature du statut de la Cour de justice internationale, ajoutant leurs signatures à celles des seize pays qui déjà y avaient adhéré.

Mais il n'est pas inutile, alors que la Société des Nations fonctionne aujourd'hui depuis dix ans, de souligner cet heureux anniversaire, en rappelant au passage l'œuvre accomplie sous ses bienfaisants auspices, et en indiquant l'orientation nouvelle qu'elle a su imprimer à la politique de paix.

La Société des Nations ne répond plus après dix ans à l'idée que s'en étaient faite ses fondateurs.

Dans la pensée de Wilson elle devait être une sorte de super-Etat, formé dans une préoccupation de paix et de justice, par la coalition des Puissances sorties victorieuses de la guerre. Elle constituait ainsi pratiquement la continuation, sinon la perpétuation, de l'alliance des peuples vainqueurs, dans le but de garantir de façon permanente la cause de la justice et du droit, qui avait été leur cause.

A ce titre, elle était avant tout une idée, une force morale, une expérience « évangélique », dans laquelle le Président Wilson avait mis plus de foi que son pays et à laquelle plusieurs Etats européens n'adhérèrent qu'avec un certain scepticisme, dans le but surtout de faire concourir l'intervention américaine à leur relèvement national.

Nous sommes aujourd'hui au pôle opposé de cette conception idéologique.

Sous l'action des événements — dont les principaux, qu'ils soient blâmables ou louables sont : le refus de l'Allemagne de payer sa dette, l'expédition de la Ruhr, la ruine du mark allemand, l'impuissance des nationalismes à faire exécuter le Traité de Versailles en ce qui concerne les réparations, l'action au pouvoir ou en dehors des forces d'opposition, la continuité de la politique de Streseman, le plan Dawes, l'entrée de l'Allemagne dans la Société des Nations, Locarno, le Traité de Paris, le plan Young — l'expérience d'ordre moral de la Société des Nations est devenue aussi une expérience d'ordre politique.

On a peu à peu admis que c'est à Genève que peuvent le mieux se nouer les compromis qui doivent en fin de compte mettre un terme aux différends internationaux, — si bien que, selon le mot de M. Frank H. Simonds, la Société des Nations est devenue une réalité permanente de la vie européenne.

Son autorité est certes encore avant tout morale, car elle n'a aucune force armée au service de ses décisions, mais les traités qu'elle a fait accepter par les peuples européens substituent le moyen préventif de l'arbitrage à la guerre, et dresse t contre l'agresseur, en cas d'attaque non provoquée, les armes des nations solidaires dans leur volonté de paix.

La force de la Société des Nations et son avenir sont donc tout entiers dans l'efficacité du Pacte et des Traités qui sont nés dans son ambiance, et du besoin que continueront à ressentir les Nations de se retrouver dans son atmosphère pacificatrice.

Nul ne peut prédire avec certitude ce que sera son avenir, mais il n'est pas contestable que les peuples ont pris l'habitude de tenir compte dans leurs relations internationales de son existence, qu'elle a ainsi en elle une réelle influence morale pour empêcher

la guerre, et que la politique extérieure de chaque nation est, grâce à elle, étalée au grand jour et soumise désormais au contrôle international.

Il est certain aussi qu'elle a créé parmi les peuples une conscience de paix et qu'elle leur a appris à baser la paix sur le respect du droit.

Elle a ainsi remplacé en Europe la vieille idée de la force, fondée sur le prestige des Etats, par une idée nouvelle fondée sur les devoirs que ce respect du droit impose aux Etats.

Son œuvre s'est manifestée par l'éclosion de Traités internationaux. Ce sont le Pacte même de la Société, le Traité de Locarno, le Pacte Kellog, l'acte général d'arbitrage, qui donne sa pleine signification et son entière utilité à la Cour de justice internationale.

Toute cette politique tend à réaliser, peu à peu, la triple formule proposée à la Société des Nations dès 1924 : arbitrage, sécurité, désarmement.

Certes l'œuvre n'a pu être accomplie tout de suite. Nous avons indiqué il y a un an dans le rapport de la Commission du Sénat les obstacles sérieux qui se mettent en travers de la route du désarmement.

La Commission préparatoire de la Conférence du désarmement a reçu mission de recueillir toutes les suggestions utiles de ses membres, et elle a décidé de procéder par étapes, reconnaissant que la réduction conventionnelle des armements nécessiterait la réunion de conférences successives du désarmement.

La Conférence navale poursuit ses travaux. Il serait prématuré de les juger dès aujourd'hui, mais il ne semble pas qu'elle soit condamnée à l'insuccès.

Ce n'est d'ailleurs pas seulement dans le domaine politique que la Société des Nations a donné ces résultats appréciables.

Elle a accompli des œuvres utiles dans d'autres domaines :

C'est dans le domaine financier, la restauration financière des Etats.

C'est dans le domaine intellectuel, la coopération et le relèvement intellectuel.

C'est dans le domaine social, les œuvres sociales d'hygiène, la création de l'Union internationale de secours.

C'est dans le domaine moral, la convention sur l'esclavage, la protection de l'enfance, la lutte contre la traite des femmes et des enfants, la guerre aux stupéfiants, l'œuvre des réfugiés.

C'est dans le domaine économique, l'action considérable du Bureau international du Travail, les travaux si utiles de la Conférence économique, ceux de la Commission des communications et du transit, et en ce moment même les initiatives prises pour aboutir à la trêve douanière.

Ce remarquable ensemble constitue un impressionnant bilan de l'activité de la Société des Nations. C'est une œuvre déjà immense.

Elle a apporté un grand bienfait à l'Europe et au monde, en imprégnant l'atmosphère politique d'esprit de bienfaisance, de conciliation, de justice et de droit, en substituant à des velléités d'hostilité des besoins de rapprochement et de paix, et en ouvrant aux relations internationales des voies meilleures.

Nous sommes d'autant plus heureux de le rappeler qu'il n'existe aucun antagonisme entre une politique qui tend au développement des institutions de paix et les devoirs qui s'imposent à un pays aussi exposé que le nôtre de veiller à sa sécurité et à sa défense.

III

LA TRÊVE DOUANIÈRE.

La Société des Nations a, nous l'avons dit, fixé son attention au cours de sa X^e session sur le projet de trêve douanière.

Il faut féliciter le Ministre des Affaires Etrangères, M. Hymans, d'avoir été le premier, avec le délégué britannique à la Société des Nations, à suggérer l'idée de la trêve douanière qui

s'étendrait sur une période d'environ deux ans.

Pour un pays comme le nôtre, libre-échangiste par nécessité et par tradition, toute mesure de nature à abaisser les barrières douanières à l'étranger, ou à en empêcher le relèvement, mérite d'être accueillie favorablement.

L'idée d'une trêve douanière d'ailleurs tend vers un but de paix. Elle a pour objet d'arrêter la guerre économique, la course aux tarifs, tout comme d'autres initiatives prises à Genève ont eu pour but d'arrêter la course aux armements, et la guerre tout court. La paix économique prépare souvent le désarmement moral des peuples sans lequel la paix n'est guère possible dans le monde.

A première vue l'idée d'une trêve douanière est simple. Elle consiste à demander aux Puissances européennes, ou aux principales d'entre elles, de s'engager à ne pas élever leurs droits de douane pendant une période à fixer et qui, dans l'espèce, devait être de deux ou de trois ans.

Mais en réalité on ne peut pas se dissimuler que la trêve douanière est difficile à organiser.

Après un examen de la proposition, faite par la délégation belge et la délégation britannique, le Comité économique de la Société des Nations, en sa session de novembre, a porté la question devant la 10^e assemblée de la Société des Nations. Celle-ci décida, le 23 novembre dernier, d'adresser une invitation aux Etats membres de la Société des Nations et même aux Etats qui n'en font pas partie, aux fins d'assister à une Conférence diplomatique, qui vient de se réunir à Genève.

Plusieurs pays ont au préalable procédé à des consultations dans les milieux industriels et commerçants.

Ainsi qu'il fallait s'y attendre, lorsqu'il s'agit de la lutte économique entre producteurs, beaucoup de ces avis ne semblaient guère favorables à l'idée d'une trêve douanière.

Des difficultés sérieuses se sont

dressées tout de suite sur la route des promoteurs.

L'une des plus importantes résidait dans le choix de la date à fixer pour le point de départ de la trêve.

Déjà malheureusement nous venions de voir des pays s'efforcer de relever d'urgence certains droits de douane, de façon à profiter pendant deux ans de ces relèvements. Ils ont ainsi créé l'inégalité et l'injustice. Doit-on admettre leurs nouveaux tarifs, en accordant, en somme, une prime à leurs procédés habiles? D'autre part, faut-il choisir comme point de départ une date au hasard? Ou convient-il de prendre, ainsi que d'aucuns l'ont suggéré, la date de l'unification de la nomenclature douanière internationale que fixe en ce moment un Comité d'experts, dans le but de ramener les droits et les statistiques des divers pays à des éléments comparables?

Une seconde difficulté provenait du fait que les Etats-Unis d'Amérique ne semblaient pas devoir participer à la trêve.

Cette absence de l'une des premières Puissances économiques du monde est évidemment fâcheuse.

Depuis la dépression économique des Etats-Unis, qui remonte déjà à plus de huit mois et qui est donc bien antérieure à la chute de la Bourse, l'indice de l'activité des affaires — publié par l'*Annalist* — est descendu graduellement, au point que jamais, sauf une fois, en décembre 1927, il n'a été aussi bas. En novembre, il est tombé d'environ huit points en un mois. Aussi les Américains ont-ils décidé tout de suite, non seulement de réaliser un vaste programme de travaux à l'intérieur, mais d'augmenter la production, en jetant leurs produits sur les marchés extérieurs. Or, l'exportation des produits manufacturés des Etats-Unis ne représentant que 10 p. c. de leur production totale, on se demande si cette invasion économique ne va pas bouleverser les prix et si, pour se défendre, les pays les

plus menacés pourront bien s'interdire de prendre des mesures de protection et s'ils parviendront à se figer, en dépit des surprises et des hasards de la dynamique économique, dans l'immobilité de la trêve?

On a parlé, d'autre part, d'admettre des exceptions pour les cas de salut public, et des ajustements éventuels. La trêve alors ne sera plus absolue.

Une troisième difficulté était due à la décision d'exclure en tout ou en partie de la trêve douanière l'agriculture.

Il est fâcheux, à première vue, de désolidariser dans un pays l'agriculture de l'industrie. Elles se compénètrent et réagissent l'une sur l'autre. Elles doivent suivre en matière douanière des voies parallèles. Or l'agriculture est protectionniste. On a donc, pour éviter l'opposition du monde agricole, qui forme dans la plupart des pays une masse imposante, et qui n'aime pas à s'interdire toute mesure de protection pendant deux ans, tenté d'exclure de la trêve un certain nombre de produits de l'agriculture. Outre que l'agriculture et l'industrie risquent ainsi de s'engager dans des chemins opposés, il sera bien difficile de définir où une entreprise agricole commence et cesse d'être une industrie. On a beau dire que le protectionnisme agraire est surtout en ce moment un moyen de défense contre les Etats-Unis, et qu'il ne vise que peu l'Europe, il n'en est pas moins certain qu'en risquant de pratiquer en matière agricole une politique douanière différente de celle qu'on appliquera à l'industrie on expose le pays à des contradictions et à des mécomptes.

D'autres difficultés se firent entrevoir. Un Etat pour entrer dans la trêve devra-t-il ou non recueillir l'assentiment de tous les autres? Les exigences de la trêve devront-elles s'étendre aux Colonies, alors que le régime économique de la Colonie est généralement si différent de celui de

la mère-patrie? La ratification par un Etat obligera-t-il cet Etat si l'un de ses voisins, prompt sans doute à prendre des avantages, ne ratifie pas lui-même l'accord international? L'arbitrage imposé en cas de conflit entre les pays engagés dans la trêve pourra-t-il être soumis à des juges délégués ou choisis par un pays concurrent?

Et puis que sera la trêve, si elle n'interdit pas des moyens indirects de concurrence, tels que le dumping et les primes à l'exportation?

Et puis encore, la cristallisation qu'entraînera la trêve pendant deux ans n'empêchera-t-elle pas les grands capitaines d'industrie et de commerce de prendre des initiatives heureuses, telles que certaines ententes industrielles, certains contingentements, certains partages dans la production ou les transports?

On le voit, bien des objections étaient jetées en travers du chemin, et il semblait que le succès de l'entreprise — et c'était aussi sa difficulté — dépendait essentiellement du point de savoir si l'on parviendrait à trouver des formules suffisamment simples pour être comprises par tous et si un nombre suffisant d'Etats appelés à Genève se décideraient pour un projet, qui ne présente malheureusement pas pour tous les intéressés la même somme de risques ou de profits.

Si cependant l'idée ne se fût pas réalisée, il est à craindre qu'on se fût trouvé devant une nouvelle vague de protectionnisme.

Si au contraire elle se réalise, on enregistrera d'incontestables avantages :

La trêve mettra pendant un temps suffisamment long un frein à une course aux relèvements de droits, extrêmement préjudiciable à la fixation des prix et à l'économie des peuples.

Elle habituera, dans une certaine mesure, les nations aux droits actuels et aux conditions plus stables des échanges, et elle préparera ainsi les

voies à une stabilisation dans l'avenir, Elle permettra de mieux étudier, sans heurts et sans variations constantes, les conditions de la paix économique que cherche à établir entre les peuples le Comité économique de la Société des Nations.

Elle favorisera la préparation d'accords collectifs ou plurilatéraux. Et qui sait si elle n'amènera peut-être pas des abaissements collectifs de tarifs, par la recherche des produits auxquels ils pourraient être d'abord appliqués.

Elle préparera enfin la solution d'un problème encore infiniment plus vaste et plus compliqué: celui de la réalisation des Etats-Unis d'Europe.

La Commission du Sénat a prié le Ministre des Affaires Etrangères, M. Hymans, de bien vouloir faire connaître son sentiment au sujet des réunions de Genève auxquelles il venait d'assister.

M. le Ministre n'a pas caché son optimisme.

Le but de la Conférence de Genève était à la fois d'étudier un projet de trêve économique empêchant que les Etats haussent leurs tarifs pendant au moins deux ans, et de rechercher les voies à la conclusion de traités collectifs entre les Puissances.

L'adhésion catégorique au projet de trêve de MM. Collyns pour les Pays-Bas, Graham pour la Grande-Bretagne, Schmidt pour l'Allemagne, Schultess pour la Suisse, auxquels se sont joints les délégués des Etats Scandinaves, ont produit dès l'abord à Genève la plus heureuse impression.

Bien que l'Italie ait marqué ses préférences pour le système des accords bilatéraux, et la consolidation des traités existants, et bien qu'on demeure encore dans l'ignorance des décisions que pourrait prendre l'Empire britannique au point de vue de son régime douanier, il semblait qu'en France, où les accords conclus avec l'Allemagne ont amené le Gouvernement à consolider pratiquement environ 72 p. c. des tarifs, l'opinion

publique fut tout au moins favorable à l'établissement d'un programme commun ayant pour objet d'empêcher le dumping et le protectionnisme indirect.

On sait que la Conférence de Genève a abouti à la nomination de deux commissions.

La première, dont la présidence fut confiée à M. Collyns, et dont MM. Helfferding et Van Langenhove furent les secrétaires généraux, était chargée de continuer l'étude des projets de trêve.

La seconde commission, que présida M. Madgearu, avait pour mission d'étudier la possibilité de substituer des accords collectifs aux traités de commerce bilatéraux.

Ce second objet des études est indépendant du sort réservé à la trêve.

M. Van Langenhove, secrétaire général du ministère des Affaires Etrangères de Belgique, a rappelé dès le début à la Commission que, selon la résolution de la dernière assemblée de la Société des Nations, *seuls les Etats ayant conclu la trêve douanière auront à participer aux négociations subséquentes*. Il en résulte, puisque la Conférence groupe surtout des Etats européens, que les négociations ne devaient porter que sur la situation européenne.

Mais voici que la première Commission dut soudain ajourner ses travaux.

Le délégué français, M. Serruys, fit le 27 février, au nom de son pays, une déclaration peu encourageante.

Il annonça que la France était obligée de prendre position contre le principe même d'une trêve douanière. Il invoqua à la suite de cette attitude les répercussions sur l'économie européenne des troubles financiers récents des Etats-Unis, la double crise agricole et viticole française et il déclara que le système douanier de la France ne peut pas être cristallisé pendant deux années. Il déclara qu'il n'existe sur ce sujet aucune ombre de divergence entre les représentants de l'économie en France, entre les Ministères, entre les partis. Il ajouta que la France

reste, par ailleurs, fidèle aux résolutions de la Conférence économique de 1927 et que la délégation française apporterait dans peu de jours des propositions constructives en vue de l'organisation économique de l'Europe.

Les déclarations de M. Serruys ont provoqué dans les milieux de la Conférence une vive émotion.

En dépit du communiqué moins pessimiste publié le lendemain de cette déclaration par la délégation française, le bureau de la Conférence et les membres présents à Genève du Comité économique, après délibération, ont été obligés de décider d'interrompre pendant quelques jours, c'est-à-dire en fait jusqu'à la constitution du nouveau cabinet français, la discussion en cours du projet de convention de trêve douanière.

M. Van Langenhove, rapporteur de la première commission, a été chargé d'utiliser ce répit et de procéder à des consultations auprès des auteurs des diverses propositions en présence, c'est-à-dire auprès des représentants de la France et de l'Italie, de même qu'auprès des délégués des pays qui ont pris attitude dans le débat, et notamment les délégués de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne et des principaux pays à exportation agricole. Il s'agissait de concilier la formule tendant à admettre la trêve complète, c'est-à-dire à stabiliser tous les tarifs, et celle qui consiste à n'admettre la stabilisation que pour les droits actuellement consolidés dans les traités des pays intéressés, avec la faculté pour ces pays de modifier librement les droits non stabilisés. On envisagea en cas de modification de ces droits, la latitude pour les pays qui considéreraient qu'ils sont ainsi lésés, de renoncer à la trêve.

L'arrivée à Genève des membres du Gouvernement français permit de mettre les choses au point.

D'autre part à la seconde commission la délégation belge présidée par M. Van Langenhove, proposa un pro-

gramme pour arriver à une action économique concertée.

En effet, si la première commission de la Conférence avait pour base de travail un avant-projet de convention dû au Comité économique, la seconde commission n'en avait aucun.

Aux termes des renseignements fournis par la Conférence, le programme belge comportait un premier traité de commerce collectif en vue duquel les Gouvernements seraient appelés à bref délai à formuler leurs propositions, et il comportait en second lieu un accord particulier tendant à ajuster les possibilités d'exportation offertes d'une part aux produits agricoles et d'autre part aux produits industriels. Il comportait enfin des négociations au sujet des entraves que rencontre actuellement la circulation des marchandises du fait du protectionnisme indirect, — et aussi au sujet de la circulation internationale des personnes et des capitaux.

Après de laborieuses discussions, l'entente a pu se réaliser entre les divers pays représentés à la Conférence.

A la première Commission un projet de convention a été établi sur les bases suivantes :

1^o Engagement des Gouvernements de ne point dénoncer pendant la durée de la Convention (un an à dater du 1^{er} avril 1930, avec tacite reconduction de six mois en six mois), les accords commerciaux en vigueur entre eux, avec, comme conséquence, le maintien des droits de douane inscrits dans ces accords. Cet engagement s'appliquera à tous les traités bilatéraux conclus par les pays signataires, à l'exception des trois traités Autriche-Hongrie, Autriche-Tchécoslovaquie, Hongrie-Tchécoslovaquie, en faveur desquels la Commission a admis la faculté de dénonciation par les États intéressés;

2^o Faculté pour l'un quelconque des pays signataires de la nouvelle Convention, en cas de relèvement des

droits non consolidés dans les traités bilatéraux passés par un autre État signataire, de demander l'ouverture de négociations pour rechercher les moyens amiables de rétablir l'équilibre ainsi rompu; au cas où le pays lésé n'obtiendrait pas satisfaction dans un délai de deux mois, il pourrait dénoncer non seulement l'accord bilatéral en cause, mais également la présente Convention internationale pour lui faire prendre fin, en ce qui le concerne, un mois après notification au Secrétaire de la Société des Nations;

3^o Engagement des pays — tels la Grande-Bretagne et les Pays-Bas — qui n'ont pas conclu d'accords tarifaires, de maintenir pendant la durée de la Convention le statu quo douanier.

Certains pays ont présenté des demandes de dérogation à ces engagements, tandis que la majorité des délégations rejetait toutes dérogations, comme ne présentant plus guère d'utilité. Il a été admis, en effet, que si un État majorait les droits d'un produit faisant l'objet d'une dérogation, tout État lésé aurait la faculté de dénoncer la Convention. La situation serait ainsi la même que celle prévue sous le 2^o ci-dessus.

Au moment où nous lisons ce rapport à la Commission du Sénat, des échanges de vues se poursuivent sur ce point.

A la seconde Commission on a pu établir un programme d'action économique à poursuivre après la signature de la trêve douanière.

Suivant une proposition belge, les travaux de cette Commission ont porté sur les points suivants :

1^o Abaissement collectif des tarifs douaniers;

2^o Atténuation des autres entraves que rencontre le commerce international : protectionnisme indirect, primes d'exportation, dumping, unification de la nomenclature douanière, réglementation douanière et notamment questions d'ordre sanitaire et phytopathologique;

3^o Moyens de réaliser une politique de solidarité économique : action concertée des Gouvernements, accords régionaux, interprétation commune de la clause de la nation la plus favorisée, organisation commune de la production et de la vente, organisation du crédit agricole, ajustement judicieux entre les possibilités d'exportation offertes d'une part aux produits agricoles et d'autre part aux produits industriels, questions de transport.

Les chefs des délégations autrichienne, belge, luxembourgeoise et néerlandaise ont soumis à cette fin un avant-projet qui a servi de base aux délibérations de la Commission.

Celle-ci vient pratiquement de terminer ses travaux et de mettre sur pied un projet d'arrangement international qui sera signé vraisemblablement en même temps que la Convention élaborée par la première Commission.

Que penser, après ces premiers résultats, de l'avenir de la Trêve?

La machine est en marche. C'est le mot par lequel M. Hymans a résumé sa pensée devant la commission du Sénat. Il faut espérer pour le prestige de la Société des Nations et l'intérêt bien entendu des relations économiques en Europe qu'on ne parviendra pas à l'arrêter.

Après la signature de la Convention, le délégué belge, M. Van Langenhove, qui a joué un rôle si apprécié au sein des deux Commissions, émettait cet avis autorisé :

« Ces dispositions, pour n'avoir point la rigueur que représentaient celles du projet primitif de trêve douanière, n'en seront peut-être pas moins efficaces et elles sont susceptibles de produire des conséquences de plus grande portée.

D'une part, elles sont adaptées aux tendances différentes des principaux systèmes de politique commerciale des États européens : politique des tarifs conventionnels ou politique des tarifs... autonomes. Mais, d'autre part, elles créent et organisent un régime de collaboration économique européenne

dont on ne peut sous-estimer la portée. Elles sont tout imprégnées de cette idée, affirmée déjà par la conférence de 1927, que les tarifs, bien qu'ils relèvent de la juridiction souveraine de chaque État, ne concernent pas seulement des intérêts purement nationaux, mais exercent une influence sur le commerce des autres pays.

Tout projet tendant à augmenter des droits de douane que les traités existants n'ont pas encore consolidés sera désormais examiné dans chaque pays non plus seulement en fonction des intérêts nationaux, mais en tenant compte des intérêts des autres États européens et de la sanction qui permet de les sauvegarder.

Les gouvernements hésiteront sans doute à prendre des mesures protectionnistes ou se sentiront plus forts pour s'y opposer sachant que désormais ils doivent en faire une notification préalable aux autres États européens, qu'ils sont tenus de se prêter à des négociations avec ceux-ci, qu'ils peuvent encourir la responsabilité d'une dénonciation de la Convention.

Cen'est donc point un système rigide qui a été édifié mais une sorte de pacte de bonne volonté mutuelle que les États contractants entendent appliquer de bonne foi. Ce pacte institue un régime de négociations et d'ajustements des intérêts réciproques. Il tend à créer un esprit de solidarité et de collaboration. C'est cet esprit qui a dominé toute la Conférence; c'est à lui qu'elle doit d'avoir surmonté des difficultés qui paraissaient inextricables et qui résultaient de la grande variété des situations et des régimes économiques.

La convention tarifaire ne constitue qu'un acte préliminaire. Les États contractants ont, en la concluant, arrêté un programme et une procédure de négociations par lesquelles devra se poursuivre sans arrêt l'œuvre entreprise.

La Conférence qui vient de prendre fin aura ainsi établi les fondements

d'une entente économique européenne.

En ce qui concerne la Belgique en particulier, les accords intervenus lui apportent des garanties internationales que son commerce exige et qu'elle ne pourrait guère obtenir par les seules forces dont elle dispose.

Ils correspondent particulièrement aux intérêts d'un petit État dont l'économie, orientée vers l'extérieur, dépend du régime des échanges établi à l'étranger et dont les moyens d'influence sont relativement faibles.

L'orientation de nos activités nous dicte une politique de solidarité internationale dans le domaine des relations commerciales. »

IV

LES ETATS-UNIS D'EUROPE.

Est-ce une chimère? Est-ce une utopie?

Pas nécessairement.

C'est sans doute une noble illusion, difficilement, bien difficilement réalisable, mais dont la tentative, même si ses promoteurs échouent, ne peut selon nous laisser derrière elle que des résultats heureux.

M. Marsal, l'ancien président du Conseil des Ministres de France, dit, dans un article « Les Etats-Unis d'Europe », publié dans la *Revue Economique Internationale* de janvier dernier : « L'idée est d'ailleurs ancienne; elle a été récemment reprise; elle est dans chaque pays soutenue par les élites; elle a donc des chances de prendre corps. Si l'on veut se garder à la fois d'un pessimisme stérile et d'enthousiasmes irréfléchis, il faut étudier sérieusement, sans scepticisme comme sans passion, le problème des Etats-Unis d'Europe ».

L'idée des Etats-Unis d'Europe est, plus encore que la trêve douanière, une idée de paix.

Elle est en effet destinée à créer entre la France et l'Allemagne un utile rapprochement, car toute la réalisation du projet gravite autour de l'union de ces deux importantes Puissances européennes (dont l'une d'ailleurs possède les minerais, et l'autre le charbon à coke).

L'idée ne présente évidemment qu'un aspect économique. Mais elle est de nature, si elle se réalise, à contribuer puissamment à la réalisation, sinon de l'unité politique, — ce qui pourrait n'être qu'un mythe ou un leurre, — mais d'une meilleure entente entre les peuples.

Elle peut entraîner à sa suite une certaine unification des politiques de transports, une large harmonisation des politiques sociales, une meilleure adaptation, sinon un réel nivellement des politiques fiscales.

Elle a en somme pour but de créer dans le monde trois ou quatre grandes unités économiques :

1. Les Etats-Unis d'Amérique;
2. Les Etats-Unis d'Europe;
3. Les Etats-Unis d'Angleterre;
4. Les Soviets.

Il faut souhaiter cependant, et très ardemment, que la Grande-Bretagne ne tiendra pas à former un groupe séparé des Etats-Unis d'Europe (1). Cela ne dépendra pas seulement d'elle. Cela dépendra avant tout des Dominions. La Conférence Impériale doit étudier prochainement le problème avec les représentants des Dominions. Rien ne dit d'ailleurs que ceux-ci ne

préféreront pas la situation actuelle à une union douanière avec la Métropole.

Quant aux Soviets, ils sont basés à l'extérieur, où ils cherchent à jeter les germes de la révolution sociale, sur une idée de guerre. On ne peut donc pas présumer qu'ils modifieront à ce point leur politique au dehors, qu'ils se rapprocheraient, même au point de vue des intérêts économiques, des autres nations d'Europe dans une idée de paix.

On ne voit pas davantage l'Allemagne se tournant vers les Soviets, qui causeraient peut-être sa mort, plutôt que vers les pays occidentaux, qui déjà ont permis son relèvement. On peut d'ailleurs se demander s'il serait souhaitable que la Russie apporte sans délai à la Fédération européenne le contingent de sa production. Le monde s'est organisé pour se passer d'elle. Si son blé inondait en ce moment les marchés, on aurait sans doute à craindre aussitôt une crise agricole très grave.

On a établi en Grande-Bretagne le relevé des ressources que pourraient grouper les Etats-Unis d'Europe, au regard de l'ensemble des ressources que peuvent mettre en ligne et les Etats-Unis d'Amérique et l'Empire Britannique.

Nous en publions le tableau ci-contre (2).

Ce tableau prouve avant tout deux choses :

La première, c'est que le groupe européen disposerait de ressources considérables, et qu'il pourrait pour certains produits se suffire à lui-même. La seconde, c'est qu'il ne pourrait

(1) On sait que la France exporte chaque année pour environ 15 milliards de rancs en Grande-Bretagne et la Belgique pour 5 milliards.

(2) Nous empruntons ce tableau à l'intéressant article de M. Marsal.

	Europe et colonies européennes moins la Russie et la Grande-Bretagne	États-Unis d'Amérique et possessions.	Empire Britannique.	Monde entier.
Or (prod. 1927), kilogrammes	14,329	70,719	429,439	611,395
Argent (prod. 1927), kilogrammes	427,443	1,879,395	1,155,317	7,813,338
Charbons (1927), tonnes	320,618,000	516,600,000	317,377,000	1,283,088,000
Pétrole (1928), barils	71,300,000	902,000,000	16,700,000	1,323,000,000
Minerai de fer (1927), tonnes	82,482,000	62,732,000	15,598,000	168,000,000
Fonte (1928), tonnes	35,159,000	38,612,000	9,522,000	68,450,000
Acier (1928), tonnes	40,671,000	52,216,000	11,072,000	110,250,000
Blé (1927), quintaux	349,090,000	237,000,000	263,248,000	1,173,912,000
Bétail (bovins) 1927, unités	98,595,000	56,833,000	176,456,000	inconnu
Moutons (1927), unités	113,040,000	44,940,000	228,622,000	inconnu
Porcs (1927), unités	71,550,000	69,537,000	11,474,000	inconnu
Café (1926), quintaux	1,140,000	132,000	311,000	17,695,000
Sucre de canne brute, quintaux	24,050,000	14,825,000	43,211,000	161,996,000
Sucre de betterave brut, quintaux	62,733,000	10,927,000	2,466,000	89,566,000
Laine (1927), tonnes	242,000	148,000	648,000	1,469,000
Coton (1927), quintaux	185,000	28,089,000	11,256,000	50,896,000
Broches de filatures de coton (1927), unités	39,059,000	37,374,000	67,416,000	164,616,000
Caoutchouc brut (1928), tonnes	242,000	néant	338,000	667,000
Tonnage de la marine marchande en ton- neaux	22,652,000	14,634,000	20,999,000	66,955,000
Production des chantiers navals (1927), en tonnes	700,000	124,000	1,246,000	2,220,000

pas songer cependant à se libérer complètement des autres groupes. Beaucoup de pays d'Europe auront à importer encore des États-Unis d'Amérique et de leurs possessions et des pays de l'Empire Britannique des matières premières et des aliments.

Il en résulte que la constitution des États-Unis d'Europe, tout en devenant un moyen de défense puissant contre le protectionnisme américain et l'invasion des marchés européens par les produits manufacturés d'outre-mer, ne serait cependant pas une arme d'agression directe contre les États-Unis.

On s'est demandé dans les milieux intéressés sur quelles bases pourrait se constituer la Fédération économique et financière des pays d'Europe.

Les idées exprimées à cet égard sont encore vagues et d'ailleurs divergentes.

On entrevoit généralement les stades suivants de cette grande communauté d'intérêts :

On établirait entre nations des contrats communs pour l'achat des matières; on développerait la mise en valeur des matières premières des

colonies appartenant aux pays de l'Entente.

On réglerait entre ces pays la production. On s'efforcerait en même temps d'unifier le marché pour certains produits industriels, de façon à réduire les prix de production et à augmenter l'exportation. On s'inspirerait à cet égard de l'exemple de l'Amérique.

On se partagerait les débouchés.

On fixerait les prix, et on tâcherait de les unifier.

On contingenterait la vente.

On développerait en le réformant et en l'adaptant, le crédit européen, de façon à donner plus de facilités au commerce.

On stabiliserait les changes. On escompte à cet égard l'intervention de la nouvelle Banque des Règlements internationaux.

C'est un vaste programme. Pratiquement il ne semble pas impossible de le réaliser. En somme il se traduit par la généralisation d'ententes industrielles et commerciales, qu'on a créées déjà dans certains domaines et dont on comprend de plus en plus l'utilité.

Mais il semble que son exécution se heurtera à un obstacle essentiel. C'est

la diversité des tarifs douaniers, de plus en plus nombreux, des nations européennes et la rivalité des intérêts qu'elle met en cause. Chaque abaissement du tarif douanier dans un pays lèse certains intérêts particuliers. Ces lésions sont surtout graves lorsqu'une industrie a été créée artificiellement, sous la protection de tarifs douaniers élevés.

On peut considérer la trêve douanière, qui se réalise en ce moment à Genève, comme le prologue indispensable au grand acte d'ordre économique que représenterait la création des Etats-Unis d'Europe.

Seule la trêve permettra d'étudier, puis de négocier, avec un recul suffisant, les accords internationaux relatifs aux réductions et aux nivellements de tarifs, de façon à pouvoir adapter ensuite aux régimes douaniers réciproques la politique des achats des matières premières et la politique de vente des produits fabriqués.

Tout est subordonné au règlement préalable du problème douanier.

Et ce problème semble subordonné lui-même à la réalisation de la trêve.

V

LE COMMERCE EXTÉRIEUR.

Nous avons dit dans le rapport de l'an dernier tout le bien que pensait la Commission de l'activité du Comité national du commerce extérieur, institué au département des Affaires Etrangères.

Un membre de la Commission a tenu à appeler à nouveau l'attention du Sénat sur l'œuvre du Comité.

Il a rappelé ses origines, a mis en lumière son activité en 1929, a indiqué son programme pour 1930, a justifié le projet de répartition du crédit supplémentaire de 10 millions pour le commerce extérieur, a signalé la suite donnée à ce projet.

Nous faisons suivre ici ses observations. Elles nous permettent, après trois années d'existence, de juger dans une vue d'ensemble son activité.

LES ORIGINES DU C. N. C. E.

Au lendemain de la stabilisation du franc, le Ministre des Affaires Etrangères, dans un rapport au Roi, signalait que l'assainissement de notre régime monétaire devait avoir comme complément un puissant effort d'expansion économique.

Il s'exprimait à cet égard comme suit :

« Pour que la réforme que le Gouvernement vient d'accomplir ait des résultats durables, deux conditions sont, en effet, nécessaires : il faut que notre économie, privée de l'avantage artificiel et précaire que lui apportait la dépréciation de notre devise, s'adapte au nouvel état de choses et surmonte les difficultés passagères avec lesquelles, inévitablement, elle va se trouver aux prises, mais il faut surtout que se développent notre production et notre commerce extérieur. La guerre nous a appauvris; nos réserves ont été entamées; il s'agit de les reconstituer et de rétablir notre propriété sur des bases solides.

» Les points sur lesquels doivent porter nos efforts sont connus.

» La Commission Nationale de la production industrielle, après une enquête approfondie, les a définis avec précision, à la conclusion de ses travaux. »

Afin de mener à bien cette tâche complexe, le rapport estimait nécessaire d'organiser les efforts qui devaient y concourir, de les coordonner et d'associer tous les éléments actifs du pays à un grand effort d'expansion économique et commerciale.

Il proposait de charger de cette mission un comité restreint, composé d'hommes ayant dans les principales branches de l'économie nationale une incontestable autorité.

Ses attributions.

Le Comité national du commerce extérieur fut constitué par arrêté royal du 4 décembre 1926.

Il a pour mission de poursuivre la réalisation de toutes les mesures propres à assurer à notre commerce extérieur le développement que commandent les circonstances actuelles.

A cet effet, il s'appuie sur les principaux organismes existants, tels que le Comité permanent de l'exportation, les groupements industriels et commerciaux, et, aussi, les associations ouvrières qui ont en cette matière, avec les associations de chefs d'entreprises, des intérêts communs.

Il est chargé d'assurer une collaboration intime entre les services de l'Etat et les institutions nées de l'initiative privée.

Sa composition.

Le Comité est présidé par M. THEUNIS, Ministre d'Etat.

Il se compose de MM. CASTEILEIN (président de la Chambre de commerce d'Anvers), Comte J. DE HEMPTINNE (vice-président du C. C. I.), FRANÇOIS, VAN OVERBERGH et DENS, sénateurs, PAREYN (président du Boerenbond), TRASENSTER (vice-président du C. C. I.), GÉRARD (directeur général du C. C. I.), WOUTERS, VAN LANGENHOVE (secrétaire général au Ministère des Affaires Étrangères), HANNECART (conseiller commercial du Ministère des Affaires Étrangères) et CASTEUR, (directeur général du commerce extérieur).

Son fonctionnement.

Le Comité a tenu sa première séance le 29 décembre 1926 et a adopté la méthode de travail suivante :

Chacun des points inscrits à son programme fait l'objet d'un examen préliminaire de la part des services de documentation de la section de l'expansion commerciale du département. Les résultats de cette étude sont condensés dans un rapport introductif distribué aux membres.

Ces rapports sont soumis à l'appréciation de chacun d'eux et discutés ensuite en séance.

Les formules pratiques de réalisation résultant des débats sont enfin

mises au point de manière à pouvoir leur donner une suite utile. S'il s'agit de problèmes du ressort du Gouvernement les services administratifs en sont directement saisis par M. le Ministre. Lorsqu'au contraire la solution relève du domaine de l'initiative privée, le Comité se tient en contact avec les personnalités chargées de l'exécution.

Enfin, si un appui gouvernemental direct ou indirect apparaît comme nécessaire ou opportun, le Comité, après discussion, transmet un avis motivé au Conseil des Ministres par l'intermédiaire de M. le Ministre des Affaires Étrangères.

Il tient régulièrement ses réunions au Ministère des Affaires Étrangères à raison d'une par quinzaine en moyenne.

Résultats.

La seule énumération des principales questions traitées par le Comité depuis sa création montre que son activité s'est manifestée suivant un plan méthodiquement ordonné.

Son attention s'est d'abord portée sur l'importante question du *Financement du commerce extérieur* (assurance-crédit, ducroire, Société Nationale de crédit à l'industrie). Il s'est ensuite préoccupé des groupements industriels, groupements professionnels et groupements de vente.

L'étude des différents marchés, la recherche de débouchés a provoqué l'examen de trois grandes questions :

1° *La réorganisation des services économiques du Ministère des Affaires Étrangères* (services intérieurs et extérieurs, consulats honoraires, etc.);

2° Les critiques faites à l'étranger au sujet des marchandises belges : *non conformité des produits avec l'échantillon, délais de livraison, emballage, etc.*;

3° *Les rapports à établir entre l'armement et l'industrie* : encouragements aux armements existants, création de nouvelles lignes de navigation.

En vue de compléter sa documentation, le Comité a prié MM. les mem-

bres du corps diplomatique et consulaire, en congé en Belgique, de lui faire un exposé sur la situation économique des pays de leur résidence et sur les possibilités d'affaires pour le commerce belge.

Le Comité a également examiné diverses mesures tendant à faciliter l'exportation de produits belges.

C'est ainsi qu'il a recommandé la suppression de la *taxe de transmission* frappant l'exportation de divers produits.

Il s'est encore occupé de la coordination des efforts en vue d'assurer aux producteurs belges une participation fructueuse aux *Foires et Expositions à l'étranger*. La Commission consultative des expositions et des foires à l'étranger dont il a préconisé la création a été instituée par arrêté royal du 27 avril 1929.

Toutes les mesures proposées par le Comité en conclusion de ces études ont été réalisées ou sont en voie de réalisation.

Les dernières séances de la session 1928-1929 ont été consacrées à l'examen d'un nouvel effort à accomplir en vue du développement du commerce extérieur. L'étude de cette question a abouti à l'établissement d'un projet concret de développement de notre propagande commerciale à l'étranger et de renforcement de notre représentation diplomatique et consulaire pour lequel un crédit de 10 millions de francs a été inscrit au budget.

VI

LE STATUT DES APATRIDES

Un membre de la Commission a attiré l'attention de ses collègues sur la situation dans laquelle se trouvent, en Belgique, les gens privés de nationalité, et dont on évalue, dit-il, le nombre à 4 millions dans le monde.

Il a demandé quelles sont les dispositions contractuelles qui existent à leur égard.

Une question a été adressée à ce sujet au Département des Affaires Etrangères.

Il résulte de la réponse faite à cette question que les dispositions suivantes règlent le statut des apatrides (qu'on appelle aussi les « *Heimatlos* »), dans notre pays.

I. — *Convention conclue sous les auspices de la Société des Nations.*

La question des apatrides n'a été envisagée dans son ensemble par la Société des Nations que dans un seul arrangement, qui concerne uniquement les réfugiés russes, arméniens, turcs, assyriens, assyro-chaldéens et assimilés.

Le régime applicable aux personnes précitées fait l'objet de deux « arrangements » — que la Belgique s'est engagée à respecter — formant annexes de l'accord de Genève du 30 juin 1928 relatif au fonctionnement des services du Haut Commissaire de la Société des Nations pour les réfugiés. Cet accord a été ratifié par la Belgique le 2 mai 1929.

En vertu de ces arrangements, les personnes précitées :

1° Seront régies, en matière de statut personnel, par la loi de leur domicile, ou, à défaut, de leur résidence;

2° Verront reconnus les droits résultant de leur mariage ou des actes passés sous l'empire de leur ancienne loi nationale;

3° Pourront stipuler que leur régime matrimonial sera celui de la séparation de biens et que la femme pourra disposer librement de ses biens;

4° Pourront bénéficier des droits et faveurs accordés aux étrangers sous bénéfice de réciprocité;

5° Bénéficieront de l'assistance judiciaire (ce qui est confirmé par l'article 4 de la loi belge du 29 juin 1929 sur l'assistance judiciaire) et de l'exemption de la *cautio judicatum solvi*;

6° Ne se verront pas appliquer sans tempérament les règles restrictives concernant la main-d'œuvre étrangère;

7° Ne seront pas expulsées lorsqu'elles seront dans l'impossibilité d'entrer régulièrement dans un pays voisin;

8° Seront soumises en matière d'impôts au même régime que les nationaux.

Le projet de convention de la Société des Nations sur la nationalité, qui sera discuté à La Haye au cours de la Conférence qui s'ouvrira le 13 mars prochain, ne s'occupe pas des apatrides.

II. — *Conventions de La Haye.*

Lors de la VI^e conférence de La Haye de droit international privé (janvier 1928) diverses modifications ont été proposées en ce qui concerne les anciennes conventions de droit privé conclues antérieurement.

Certaines de ces modifications ont trait aux apatrides.

Voici quelles sont ces dispositions relativement aux conventions que la Belgique a décidé de signer ou auxquelles elle adhérera à nouveau (il faut noter que les actes destinés à consacrer ces dispositions nouvelles n'ont pas encore été signés) :

1° Convention du 12 juin 1902 relative au mariage : si l'un des époux est apatride, sera considérée comme sa loi nationale celle de sa résidence habituelle, ou, à défaut, de sa résidence au moment de la célébration du mariage;

2° Convention du 12 juin 1902 sur le divorce : principe identique adopté pour le divorce d'un apatride;

3° Convention du 12 juin 1902 sur la tutelle des mineurs : même principe.

III. — La Société des Nations s'est tout spécialement occupée de la situation des apatrides en ce qui concerne la question des titres de voyage à leur délivrer pour leur permettre de se déplacer.

Aucune convention n'a été conclue, mais des vœux précis ont été émis par les conférences successives tenues sur la matière : la Belgique et la plupart

des pays se sont ralliés à ces vœux et ont pris des mesures en conséquence.

1. *Réfugiés russes, arméniens, assyriens, assyro-chaldéens, turcs et assimilés.*

Aux réfugiés de cette catégorie qui ont été autorisés à s'établir en Belgique (c'est-à-dire qui sont régulièrement inscrits aux registres de population et sont en possession de la carte d'identité) il est délivré un titre de voyage spécial dit « certificat Nansen », sur production :

a) D'un passeport russe de l'ancien régime ou d'une attestation du Comité des réfugiés russes s'il s'agit d'un russe proprement dit ou d'un arménien originaire d'une localité ayant fait partie de l'ancien empire de Russie; d'une attestation du Comité arménien ou d'un passeport établi par le Comité arménien, s'il s'agit d'un arménien originaire de Turquie; le cas des autres apatrides cités ci-dessus n'a pas encore pu être examiné, aucune demande les concernant n'ayant été présentée jusqu'à présent en Belgique;

b) D'un certificat d'identité constatant la résidence; et

c) D'un certificat de moralité.

2. *Apatrides bona fide.*

La III^e conférence générale des communications et du transit a adopté, le 2 septembre 1927, une série de recommandations dont la première s'exprime comme suit :

« Il est recommandé que des facilités soient données, au moyen de la délivrance d'une pièce de modèle uniforme, aux personnes qui sont sans nationalité ou de nationalité douteuse, soit en conséquence de la guerre ou pour des causes se rattachant directement à la guerre, soit par suite de l'indétermination des frontières, soit en conséquence d'un conflit de lois jusqu'à ce que cette matière soit réglée internationalement ».

La Belgique s'est ralliée à ce principe qu'elle appliquait d'ailleurs, en fait, depuis l'armistice, dans le cas de personnes devenues apatrides dans les conditions stipulées dans la recommandation reproduite ci-dessus.

Aux apatrides résidant en territoire belge depuis au moins vingt-cinq ans et se trouvant en instance de nationalité belge de même qu'aux apatrides en situation d'opter pour la nationalité belge, il est délivré un titre de voyage spécial dit « passeport d'étranger ».

Aux apatrides ne se trouvant pas dans l'un de ces cas, de même qu'aux étrangers qui, par suite d'un séjour prolongé hors de leur pays d'origine ou pour avoir pris service dans l'armée belge ont perdu leur nationalité d'origine, il est délivré un titre de voyage dit « certificat modèle B » à peu près semblable au certificat Nansen.

3. — *Apatrides volontaires.*

Mais, à côté des réfugiés russes, arméniens, etc. et des étrangers qui se trouvent sans nationalité par suite de circonstances indépendantes de leur volonté, il est d'autres étrangers, actuellement très nombreux en Belgique, qui ont volontairement provoqué leur apatridie en refusant de retourner dans leur pays d'origine pour satisfaire à leurs obligations militaires.

La législation de certains pays étrangers prévoit la dénationalisation des réfractaires, ceux-ci conserveront d'ailleurs, pendant un certain délai, le droit d'interjeter appel de cette mesure.

Tout spécialement à Anvers on constate que les ressortissants de ces pays mettent à profit ces dispositions légales pour tenter de se faire reconnaître comme « apatrides » et pour réclamer le bénéfice du certificat modèle B.

S'il ne s'était agi que de quelques cas isolés, on aurait pu passer outre à ce que la situation des intéressés avait d'irrégulier.

Mais on n'a pas tardé à constater qu'on se trouvait devant l'application d'un système concerté dont les résultats pouvaient devenir très graves pour le pays : les Gouvernements étrangers se montrent de moins en moins disposés à accueillir sur leur territoire des individus qu'il n'est plus possible de refouler dans leur pays d'origine si, pour un motif quelconque, leur présence devient indésirable dans le pays de résidence.

La recommandation de la III^e conférence des communications et du transit ne peut être invoquée en leur faveur puisqu'il ne s'agit pas de personnes qui sont sans nationalité soit de nationalité douteuse en conséquence de la guerre ou pour des causes se rattachant directement à la guerre, soit par suite de l'indétermination des frontières, soit en conséquence d'un conflit de lois.

Le but que poursuivent les intéressés c'est d'échapper à tout service militaire ce qui leur permet de continuer leur activité professionnelle alors que les jeunes gens belges doivent interrompre celle-ci pour remplir leurs obligations de milice : on en trouve la preuve dans le fait qu'un certain nombre de ces étrangers sont en situation d'acquérir la nationalité belge par option mais qu'ils se gardent bien de mettre à profit cette faculté, montrant ainsi que leur désir est de bénéficier de la protection des lois et des pouvoirs publics belges sans remplir aucune obligation envers la Belgique.

L'équité commande, semble-t-il, de restreindre toute facilité en matière de déplacements à ces apatrides volontaires : ce sera vraisemblablement le seul moyen de provoquer leur départ du pays.

Les habitudes traditionnelles d'hospitalité de la Belgique ne peuvent aller jusqu'à accorder aux étrangers une situation plus favorable que celle qui est faite à nos nationaux.

VII.

LA QUESTION HOLLANDO-BELGE.

L'important problème de nos relations avec les Pays-Bas est l'un des plus importants qui retienne notre attention.

Nous avons dans le rapport de la Commission des Affaires Etrangères de 1929 essayé de présenter la synthèse du problème Hollando-Belge, de façon à en donner une vue d'ensemble. Mais depuis un an ce problème a été vivement débattu aux Pays Bas. Il a fait couler des flots d'encre.

Il nous semble donc qu'il importe cette année, non plus de nous borner à une rapide synthèse, mais de pénétrer davantage dans le détail de cet important débat, en précisant certains de ses aspects, en répondant aux objections qui ont été articulées du côté néerlandais, en étayant en fait et en droit la thèse que nous défendons.

La Commission a tenu à interroger M. le Ministre des Affaires Etrangères au sujet de l'état de nos pourparlers.

L'honorable M. Hymans a répondu qu'il n'avait à faire part à la Commission d'aucun fait nouveau. Il a, en compagnie du Premier Ministre, rencontré au cours de son récent séjour à La Haye, le Premier Ministre et le Ministre des Affaires Etrangères de Hollande. Cette entrevue n'a amené aucun résultat tangible.

D'autre part, les membres de la Commission du Sénat ont pu prendre connaissance il y quelques mois des notes échangées entre le cabinet de Bruxelles et le cabinet de La Haye, et qui ont été publiées sous la forme du *Livre Gris*. Nous aurons à y revenir. Constatons tout de suite, bien que le Gouvernement ait défendu dans ses mémoires le point de vue belge en des termes excellents et de façon saisissante, que cet échange de notes n'a produit aucun effet pratique. Le Gouvernement de la Reine ne nous a répondu que par des suggestions trop souvent imprécises et pour la plupart

inacceptables. Au total, le *Livre gris* ne constitue qu'un procès-verbal de carence. Nous sommes Gros Jean comme devant.

Les interventions au Parlement néerlandais ne nous ont guère rapproché davantage d'une solution.

Depuis le vote du Budget des Affaires Etrangères de 1929, par les Chambres Belges, le Parlement Néerlandais a eu l'occasion de s'occuper à diverses reprises des relations hollando-belges.

En septembre 1929, le nouveau cabinet y a fait une allusion rapide, dans le discours du Trône, pour affirmer « qu'il croyait fermement qu'une plus juste compréhension des droits et des besoins réciproques favorisera la réalisation d'un accord ». Mais il en est resté là.

Dans le rapport des sections de la Seconde chambre, relatif au budget des Affaires Etrangères, certains membres se sont déclarés satisfaits de cet optimisme du discours du Trône; d'autres ont trouvé que ce passage du discours, pas plus que les notes échangées entre les deux États, ne donnent l'espoir d'une solution rapide. Un grand nombre de sénateurs ont exprimé l'avis que la Belgique devrait s'habituer à l'idée que la Hollande ne lui accordera pas le canal direct vers le Moerdijk.

Dans son mémoire servant de réponse à ce rapport, le Ministre des Affaires Etrangères, M. Beelaerts van Blokland, reconnaît qu'il a le devoir de collaborer à la revision des traités de 1839, mais il reste sur ses positions et il se réserve, si la Belgique veut obtenir sur certains points la revision selon ses vœux, de soumettre nos prétentions à la Cour permanente de justice internationale de La Haye. Nous rencontrerons plus loin ce point de vue.

Au cours du débat devant la Seconde Chambre, M. Bongaerts a critiqué l'amélioration du canal d'Hansweert

sans accord préalable sur la Meuse. M. Krijger s'est plaint de la création du canal direct Liège-Anvers. M. Knottenbelt, qui déjà à l'occasion du Traité du 25 mars 1925 (relatif à l'exécution des décisions de justice rendues dans les deux pays), s'était montré particulièrement hostile aux prétentions de la Belgique et qui était allé jusqu'à mettre en doute l'impartialité de la justice belge, a déclaré qu'il fallait faire admettre par la Belgique que la passe du Hellegat est parfaite. — Seul un communiste (M. Wynkoop) a fait ressortir que la position des Pays-Bas est dangereuse, et un « social democraat » (M. Eggen) a exprimé la crainte que si l'on ne jouait pas franc jeu (met open kaarten spelen), les Puissances en arriveraient à traiter les Pays-Bas comme un État Balkanique.

Enfin dans le récent rapport de la Première Chambre, relatif au budget de 1930, on constate que quelques sénateurs ont exprimé des craintes au sujet de la direction donnée aux Affaires Extérieures par le Gouvernement. Ils mettent en doute que M. Beelaerts conduise la politique étrangère conformément aux exigences de l'heure (op de op dit oogenblik vereischte wijze). Ils se plaignent de ne pas voir avancer le règlement de la question hollando-belge et de ne pas être mieux renseignés par le Gouvernement.

Les membres de la Commission se sont pour le surplus nettement divisés. Les uns veulent que la Hollande résiste, les autres qu'elle fasse preuve du plus grand esprit de conciliation.

Tout cela, on le voit, ne comporte aucun effort constructif. On ne suggère aucune solution.

Si d'ailleurs le cabinet de La Haye ne renseigne pas mieux le Parlement néerlandais, c'est que depuis l'échange des notes de mai 1929 — *c'est-à-dire depuis neuf mois* — aucune tentative de rapprochement n'a été faite à son initiative et qu'aucune rencontre n'a eu lieu en dehors de l'entrevue récente,

et d'ailleurs inopérante, des ministres des deux pays, à La Haye.

D'autre part, le Premier Ministre néerlandais, M. Ruys de Beerenbrouck, au cours de la discussion générale du budget, en novembre dernier, a déclaré qu'un plus ample échange de vues par écrit ne paraît plus nécessaire et que des négociations orales sont maintenant indiquées. Ces négociations orales se font toujours attendre.

Enfin, le Ministre des Affaires Étrangères, M. Beelaerts, dans son mémoire-réponse au rapport des sections de la Première Chambre, relatif au budget des Affaires Étrangères donne quelques explications sans grande portée pratique.

Elles se résument en trois mots :

1. Le Gouvernement ne croit pas recommandable de faire poursuivre les pourparlers, ainsi qu'on l'avait suggéré, par des représentants de groupements spéciaux des deux pays.

2. Le Gouvernement admet que les eaux intermédiaires peuvent être améliorées au point de vue des exigences du trafic.

3. Le Gouvernement pense que la Belgique ne fera pas de difficulté à élargir le canal Liège-Maestricht.

Enfin une discussion s'est engagée à la Première Chambre les 20 et 21 mars dernier. MM. Koster (libéral), Savornin Lohman (chrétien historique) Vander Lande (catholique), Briet (anti-révolutionnaire), et, Lanschot (catholique), y ont pris part.

Les orateurs se sont surtout attachés, soit à critiquer le Gouvernement, soit à l'approuver. Leurs appréciations sont loin d'être concordantes. Mais aucune proposition positive n'a été formulée pour mettre fin au litige.

Le Ministre des Affaires Étrangères a répondu à ces discours. Il a dit en substance qu'il cherche une solution à la question des Wielingen, qu'il n'est pas tenu à maintenir indéfiniment sa proposition relative au passage par le Eendracht, que le régime à admettre pour l'Escaut ne doit pas être nécessairement le

même que celui qui serait admis pour la Meuse, qu'une convention nouvelle avec la Belgique ne sera conclue que si elle porte aussi sur les communications par eau entre Liège et Maestricht, que la revision de l'acte de la navigation du Rhin ne doit pas entamer les droits de la Hollande sur les eaux intermédiaires, qu'il n'est pas illogique d'améliorer les eaux intermédiaires avant qu'un accord préalable soit conclu avec la Belgique.

Pratiquement nous n'avons pas avancé d'un pas.

Depuis cinq ans le Cabinet de La Haye a surtout cherché et réussi à gagner du temps. Le temps a d'ailleurs travaillé pour lui. Il reste à savoir si le temps travaille encore pour la Hollande en ce moment.

Il nous semble en tous cas utile, en présence de la controverse, qui a été très ardente dans l'opinion publique des deux pays, d'exposer avec une entière franchise l'état du problème, tel qu'il se pose à cette heure, en gardant le souci de poursuivre des solutions conformes à nos droits et en conservant l'espoir de voir se rapprocher deux pays, qui ont beaucoup plus de raisons de s'entendre que de se quereller.

Voyons donc où nous en sommes.

Nous n'examinerons pas dans ce rapport où en sont les choses au point de vue politique.

Cela nous conduirait trop loin, et il nous semble préférable de réserver l'examen de cet aspect de nos négociations à une étude ultérieure ou à la discussion en séance publique.

Nous nous bornerons donc à envisager l'aspect FLUVIAL ET ÉCONOMIQUE du problème.

Trois questions se posent :

1. La question de la liberté et de la navigabilité de l'Escaut;
2. La question de nos communications avec le Rhin;
3. La question de la Meuse.

Nous les examinerons successivement.

CHAPITRE PREMIER

LE PROBLÈME DE L'ESCAUT.

I. — *L'intérêt de la Belgique.*

On ne peut concevoir la Belgique économique sans Anvers, ni Anvers sans l'Escaut libre.

L'Escaut est tout pour la Belgique. Il n'est pratiquement rien pour la Hollande. Il est le couloir d'accès de nos importations et le couloir de sortie de nos produits. Il est notre porte sur la mer.

L'Escaut est un fleuve international; mais il ne présente d'intérêt réel que pour un des trois pays qu'il traverse. Des deux ports néerlandais qu'il touche, le premier, Flessingue, est un port de haute mer, l'autre, Terneuzen, n'est que l'avant-port d'un port belge, Gand.

Pour l'un et pour l'autre de ces deux ports, il est sans importance. Mais il est par contre d'un intérêt primordial — d'un intérêt essentiel — pour Anvers, et pour la Belgique tout entière, pays importateur et exportateur. Il est la veine qui donne le sang et la vie à tout notre organisme économique.

Or l'Escaut présente une anomalie, qui ne se rencontre nulle part ailleurs dans le monde. Il crée le conflit le plus irrationnel qui soit entre la géographie et la politique.

Géographiquement et selon l'ordre naturel des choses, l'aurait dû nous appartenir. Politiquement il appartient souverainement, dans sa partie principale, aux Pays-Bas.

Chose extraordinaire et vraiment unique, le traité de 1839 rendit libre l'accès du fleuve, mais il laissa l'embouchure aux mains de notre principal concurrent.

L'Escaut ainsi, par une invraisemblable contradiction, cesse de nous appartenir au moment où il nous devient le plus utile, là où il va se jeter dans la mer.

Le traité a donné ainsi à nos voisins la clef de notre maison.

Aussi ne peut-on s'étonner de ce que nous demandions que le fonds servant, qu'est pour nous le fleuve, remplisse vraiment son office vis-à-vis de notre fonds dominant — et de ce que nous désirions que les traités soient interprétés et révisés en ce sens :

1° Que la navigation sur le fleuve soit vraiment *libre*;

2° Que la *navigabilité* soit telle que le fleuve puisse livrer passage aux plus grands navires;

3° Que des *travaux* puissent être faits en tout temps — travaux d'amélioration aussi bien que d'entretien — qui répondent aux besoins croissants de la navigation;

4° Que la surveillance du fleuve et les travaux puissent être assurés par une *gestion commune* et que les mesures jugées nécessaires, et à soumettre en cas de contestation à l'arbitrage, ne puissent pas être enrayées par le *veto* seul de notre voisin.

II. — *Les inquiétudes de la Belgique : un premier danger.*

Si la Belgique insiste pour obtenir ces garanties non seulement par l'interprétation rationnelle mais aussi par la revision des traités de 1839, c'est que — nous venons de le rappeler — elle se trouve, au point de vue de l'Escaut, dans une situation absolument contraire à l'ordre naturel, et que la leçon du passé crée pour elle des causes graves d'inquiétudes.

La première de ces causes se trouve dans l'inobservation du traité.

A plusieurs reprises depuis 1839, les Pays-Bas ont été en défaut d'exécuter le traité. Ils l'ont interprété à leur profit. Ils ont opposé leur veto aux demandes belges.

Nos griefs, articulés à Paris en 1919, devant la Commission des XIV, ont été rappelés dans le rapport présenté l'an dernier au nom de la Commission des Affaires Etrangères, et dans le discours qui en séance publique a servi de commentaire à ce rapport.

Nous ne croyons pas nécessaire d'y

revenir. Mais nous craignons que les abus du passé puissent se reproduire dans l'avenir. C'est le motif pour lequel nous réclamons, non seulement une plus saine interprétation du Traité de 1839, mais sa revision.

Cette revision, que les Puissances ont décidée en 1919 à Paris, et au sujet de laquelle le Gouvernement néerlandais a alors marqué son accord, est d'autant plus nécessaire à nos yeux, que la Hollande n'entend pas reconnaître ses manquements.

C'est ainsi qu'elle prétend avoir exécuté dans le passé, avec une suffisante rapidité, les travaux d'entretien dans l'Escaut et qu'elle soutient n'avoir pas à accomplir des travaux d'amélioration.

C'est ainsi encore qu'elle affirme que les frais d'exécution des travaux ne lui incombent pas, alors que dans une note officielle adressée le 6 mars 1862 à Sir Andrew Buchanan, Ministre de Grande-Bretagne à La Haye (1), elle reconnaissait de la façon la plus formelle son obligation de payer ces frais.

Mais l'inquiétude de la Belgique est encore augmentée par l'état d'esprit qui règne en ce moment aux Pays-Bas au point de vue de l'exécution du Traité.

Cet état de l'opinion publique a été complètement faussé.

Le Comité créé à Utrecht pour combattre le projet de traité de 1925, et le Groupe de la « Nationale Unie », aussi bien que certains groupements intéressés de Rotterdam, disposant de puissants moyens financiers, ont empoisonné l'atmosphère et créé un véritable courant d'hostilité contre la revision du Traité, en même temps qu'un vrai courant d'inimitié contre notre pays.

C'est ce courant d'inimitié qui a subitement déferlé, au moment du regrettable incident du faux d'Utrecht, et qui a expliqué trois faits également

(1) On peut retrouver cette note dans l'article publié par le baron Rolin-Jacquemyns, dans la *Revue du droit international et de législation comparée* de 1928 (nos 4 et 5).

pénibles pour nous : la créance accordée par la presse néerlandaise tout entière (exception faite pour un seul journal : le *Nederlander*) à un faux, dont le caractère suspect se trahissait à première vue; le refus de cette presse de croire tout de suite aux démentis solennels donnés par les gouvernements belge et français, tous deux mis en cause; et enfin le débordement de haine et le défaut de mesure, qui ont trahi un ressentiment aussi injuste que surprenant.

Ces mouvements inquiétants sont dus, selon nous, pour une large part, aux excitations du milieu surchauffé de Rotterdam, et à l'action systématiquement hostile de la *Nationale Unie* d'Utrecht, qui s'est manifestée par des écrits adressés aux membres des Etats Généraux et répandus à foison.

Nous pouvons constater ainsi que deux tendances s'affrontent en ce moment aux Pays-Bas. La première, qui a prévalu en Hollande de 1918 à 1927, *soit pendant neuf ans*, est celle dont surent s'inspirer, avec objectivité et loyauté, les délégués des Pays-Bas à Paris, M. le conseiller d'Etat Struycken et M. le Ministre plénipotentiaire, Jonkheer Marees van Swinderen, et ceux qui entérinèrent leur œuvre, en votant le projet de 1919-1925 au Parlement de La Haye. Leur pensée se reflète dans les mots que prononçait le Ministre des Affaires Etrangères M. van Karnebeek, lorsqu'il affirmait devant le Parlement néerlandais que l'intérêt des deux pays peut se conjuguer par l'acceptation des desiderata belges, traduits dans le projet qu'il défendait et qu'il fit adopter par la Seconde Chambre.

La seconde tendance au contraire est celle que trahissent les votes des membres de la Première Chambre, et certaine presse, inspirés avant tout par l'influence directe ou occulte des milieux rivaux de Rotterdam et des milieux hostiles d'Utrecht, — et par les mémoires de la *Nationale Unie*, inspirés par le plus pur esprit de Munster.

Le malheur, c'est que les préoccupations de sagesse et de droiture qui prévalurent de 1919 à 1925 semblent en ce moment dominées par les influences mauvaises qui se manifestent jusque dans les sphères officielles et qui, en nous rappelant le passé, nous donnent les plus sérieuses appréhensions pour l'avenir.

Le journal *De Morgenpost* d'Anvers n'hésitait pas ces derniers jours à transcrire ce texte d'un article de récéminations de M. C. Huysmans dans le *Vooruit* : « La Néerlande ne doit pas penser que sa *politique de Schylock* est oubliée en Belgique, même par les amis de la *civilisation néerlandaise*. »

N'éprouve-t-on pas après tout cela quelque surprise, en voyant certaine presse de Hollande (voir le *Tijd* et le *N. R. Courant* du 11 avril 1929) s'apitoyer sur la mort du délégué néerlandais à Paris en 1919, le docteur Struycken, en disant qu'il faudrait aujourd'hui un Struycken pour défendre le problème de la revision.

Ils oublient que ce problème, Struycken l'avait résolu. Il fut en effet, au même titre que les négociateurs belges et le Gouvernement du Roi, l'auteur responsable du projet de Traité que ces mêmes journaux ont démolir pierre à pierre. En renversant son œuvre, ils n'infligent pas seulement un pénible refus à la Belgique, mais il donnent un démenti immérité à la clairvoyance et à l'esprit de conciliation du savant conseiller d'Etat, et des Gouvernements qui se sont succédé à La Haye pendant neuf ans.

III. — *Un second danger.*

Mais la Belgique a une seconde raison, peut-être plus sérieuse encore, de s'inquiéter.

Elle trouve sa source dans la politique que pratique la Hollande, de façon voulue et continue, au point de vue de la conquête des terres sur les eaux. Les travaux pratiqués à cet effet dans le fleuve et hors du

fleuve, et plus spécialement les endiguements et les colmatages, peuvent avoir un jour l'effet le plus nuisible sur la navigabilité de la rivière.

Cette situation justifie le cri d'alarme que nous avons entendu retentir déjà dans les milieux maritimes.

On sait l'influence qu'ont le jeu et l'amplitude des marées au point de vue du creusement des passes navigables.

M. le professeur Richald enseigne que « le fleuve doit son importance, en aval d'Anvers, au jeu de marée. C'est la mer qui a creusé les grands réservoirs qu'elles remplit à marée haute et qui offrent, à marée basse, des sections hors de proportions avec le débit du fleuve en amont (1) ».

Il est donc d'une importance extrême qu'on évite tout travail dans le fleuve, ou dans les bras voisins du fleuve, ou sur les berges, qui pourrait avoir pour conséquence la réduction de l'amplitude des marées, ou le rétrécissement

et la diminution de profondeur des passes (1).

Ceci évidemment ne veut pas dire que tout travail dans le fleuve ou sur les rives est dangereux pour la fixation du thalweg. Bien des travaux peuvent avoir un caractère utile, et parfois même nécessaire. Mais cela signifie que certains travaux peuvent être nettement nuisibles au régime du fleuve et qu'ils pourraient aller jusqu'à compromettre irrémédiablement la navigabilité.

Voilà pourquoi la Belgique demande, d'une part que des travaux ne soient pas entrepris en dehors d'elle, et sans qu'elle ait le moyen préalable de les apprécier et de les admettre, et d'autre part que lorsque l'intérêt des riverains est, au point de vue d'un travail projeté, en conflit avec l'intérêt de la navigation, la navigabilité de la rivière ait le dessus, et que cet intérêt, d'ordre principal, l'emporte sur l'intérêt secondaire.

Or les Pays-Bas poursuivent depuis

(1) Voici, pour donner une idée plus détaillée du jeu des marées ce que dit M. Richald :

« Nous croyons intéressant de donner quelques renseignements sur l'Escaut maritime, qui porte aussi le nom de Bas-Escaut, et qui s'étend de Gand à Flessingue. La longueur est de 170 kilomètres, dont 108 kilomètres en Belgique et 62 kilomètres dans les Pays-Bas. Il reçoit sur son parcours, comme affluents importants, la Dendre, la Durme et le Rupel situés en territoire belge.

« L'onde-marée dérivée qui pénètre dans le fleuve est principalement influencée par l'onde venant de la Manche; elle s'y propage avec une vitesse considérable en produisant alternativement en chaque point la marée montante et la marée descendante, les courants de flot et de jusant, séparés par les étales qui ont lieu respectivement un certain temps après les instants de marée basse et de marée haute. Par les grands vents de nord-ouest l'ascension de la marée est plus forte et le plein arrive plus vite qu'en temps ordinaire. Dans les conditions normales, la mer monte régulièrement pendant trois heures environ après la basse mer; à partir de ce moment, elle s'élève plus rapidement.

« A Flessingue, l'intervalle entre les instants de marée basse et de marée haute est de 5 h. 55 et pendant ce temps la marée basse se transporte à 127 kilomètres en amont, soit 7 kilomètres au delà de Termonde, ce qui représente une vitesse horaire moyenne de 21.5 kilomètres ou 23.3 kilomètres suivant que la longueur du fleuve est mesurée suivant son axe ou suivant le thalweg.

« La durée d'une marée complète étant de 12 h. 25, la marée descend à Flessingue pendant 6 h. 30 et dans l'intervalle la marée haute atteint un point situé à mi-distance entre Wetteren et Gentbrugge (Gand), soit à 150 kilomètres en amont, distance mesurée suivant l'axe du fleuve; d'où pour la propagation de la marée haute, une vitesse horaire de 23.1 kilomètres ou 24.8 kilomètres dans les deux hypothèses précédentes.

« Dans la partie aval du fleuve, ces vitesses sont encore plus importantes entre Flessingue et Terneuzen; leur moyenne est de 32 kilomètres ou 35 kilomètres par heure suivant le trajet envisagé. »

(1) Voici à cet égard, d'une part les largeurs du fleuve, et d'autre part la hauteur et l'amplitude de la marée :

I. — Tableau des largeurs du fleuve :

LOCALITÉS	A MARÉE	
	BASSE	HAUTE
Flessingue	4,275 mètres	4,870 mètres
Terneuzen	3,480 —	5,200 —
Hansweert	3,020 —	3,830 —
Bath	2,400 —	2,750 —
Doel	550 —	1,445 —
Anvers (embarcadère) .	350 —	400 —
Burght	300 —	350 —
Hemixem	300 —	350 —
Tamise	275 —	325 —
Mariakerke	175 —	250 —

II. — Hauteur et amplitude de la marée :

	HAUTEUR DE LA MARÉE RAPPORTÉE AU Z.		AMPLITUDE DE LA MARÉE mètres
	Haute	basse	
Flessingue .	3 ^m 76	0 ^m 09	3 ^m 67
Terneuzen .	4 ^m 01	0 ^m 06	3 ^m 95
Bath . . .	4 ^m 39	0 ^m 04	4 ^m 43
Lillo . . .	4 ^m 51	0 ^m 06	4 ^m 40
Anvers . .	4 ^m 54	0 ^m 03	4 ^m 35
Hemixem .	4 ^m 58	0 ^m 34	4 ^m 24
Tamise . .	4 ^m 71	0 ^m 63	4 ^m 08
Termonde .	4 ^m 47	1 ^m 71	2 ^m 76
Gand . . .	4 ^m 26	3 ^m 25	1 ^m 01

des siècles une politique constante, qui peut devenir un jour pleine de périls pour la navigabilité de l'Escaut.

Cette politique consiste, nous l'avons dit, à gagner sans cesse des terres sur les eaux.

Cette politique se comprend du côté néerlandais. Elle tient à la nature du pays. En ce moment même ne voyons-nous pas les Pays-Bas consacrer la somme de 611 millions de florins (soit 8 milliards 554 millions de francs), au dessèchement du *Zuider-zee*, qui doit agrandir son territoire à l'est et au nord-est d'Amsterdam, vers Wieringen.

Mais cette politique a entraîné déjà des inconvénients sérieux dans l'Escaut Oriental, où, en raison des colmatages, il n'est plus possible de rétablir l'ancienne voie vers Dordrecht et le Rhin. Nous en reparlerons tout à l'heure.

Il faut éviter qu'elle entraîne un jour des inconvénients, qui seraient, eux, infiniment plus graves, dans l'Escaut Occidental.

Déjà peu à peu on a laissé se combler systématiquement les bras de mer, qui se ramifiaient à l'Escaut, comme les branches se ramifient au corps d'un arbre, de façon, à substituer la terre ferme à la nappe liquide, et à réduire les vastes réservoirs d'eau qui contribuaient à harmoniser le jeu des marées dans le fleuve.

Un spécialiste, M. Blanchard, nous apprend de quelle façon se poursuivait, depuis 1572, et même auparavant, cette œuvre tenace. Les Hollandais ont fermé le Zwin, après une lutte vigoureuse contre l'action persistante des marées. « Le comblement... s'est poursuivi sans arrêt du ^{ve} au ^{xxe} siècle (1). »

(1) Voici comment M. Blanchard, dans son ouvrage « La Flandre » (Armand Colin), pp. 197, 198 et 199 : *Le Zwin*, etc. expose les faits :

« Tout était terminé en 1572, lorsque intervinrent les Hollandais; maîtres de Sluys, ils ne songèrent qu'à combler le nouveau canal, et cette dernière tentative, le Nieuwe Gedelf des Brugeois, avorta misérablement.

Le Zwin de Sluis languit encore trois siècles. Les inondations de 1583, en rouvrant la Passegeule, rendait à la

Ce que les Pays-Bas ont fait au delà de la rive gauche de l'Escaut, ils l'ont fait au-delà de la rive droite.

Tout comme ils ont tué le Zwin au N.-O., ils ont décidé la mort du Braakman et des bras de mer qui au nord-est formaient la séparation des anciennes îles. M. Demangeon, dans le Tome II de la *Géographie Universelle*, de Vidal et de la Blache (chez Colin, à Paris), expose, aux pages 27, 28 et 29, comment se poursuivait, et comment continue à se poursuivre l'endiguement de la Zee-lande par les Pays-Bas. « Sur toute la rive méridionale de l'Escaut, dit-il, en Flandre Zélandaise, une vingtaine de milliers d'hectares sont mûrs; depuis le début du ^{xxe} siècle, de nouveaux polders y sont nés le long du *Braakman* et de la région du *Saafingen*. Les endiguements progressent si vite dans le chenal qui sépare le Zuid-Beveland du Nord-Brabant que l'île se soudera bientôt au continent (1). »

marée la force d'entretenir l'estuaire. Maîtres de la Flandre zélandaise, les Hollandais avaient intérêt à maintenir ce large fossé de défense devant Katzand. Il fallut attendre le ^{xviii}e siècle et le comblement des passes de l'Est pour reprendre les endiguements. Le Godefroï-en-Burkel, le Gouverneur polder à gauche (1716-1718) le Casteel à droite (1737) rétrécissent de moitié l'estuaire.

« La fermeture du Nieuwe Haven en 1742, et surtout la disparition définitive du Passegeule en 1788 par la construction de la digue de Bakkersdaen, furent la véritable cause de la mort du Zwin. Le Crane polder est établi en 1799; le grand Hazegras est de 1789; le Kleine Pas, qui prend encore une moitié, est endigué en 1793. C'était un peu tôt, le Zwin l'inonda aussitôt, et le reprit encore en 1808. Mais en arrière, les conquêtes étaient définitives. Napoléon concède au général Vandamme le fond du golfe, et celui-ci endigue l'Olieslager en 1803, l'Austerlitz en 1805, le Sophia en 1807, l'Aardenburgsche Haven en 1813, le Diomède en 1827. Le Zwin de 1830 n'a plus que 8 kilomètres de long, et on le traverse à marée basse devant le Hazegras. Cependant on y navigue encore et en 1830 une canonnière hollandaise vient s'y embosser pour bombarder l'écluse belge du Hazegras; le Sluissche Haren ne disparaît qu'en 1860; à cette date le Zwin polder comble 5 kilomètres de l'estuaire. Il restait deux petits bras entourant un schorre, l'île Vandamme; on les absorbe en 1873 dans le Willem-Léopold polder. Aujourd'hui il n'y a plus du Zwin qu'une petite crique d'un kilomètre perdue dans un vaste schorre grisâtre où paissent des moutons, et il ne s'y aventure guère que de rares barquettes de pêche à marée haute. Bientôt cette crique disparaîtra; au long de la mer une ligne de dunes s'avance avec rapidité, qui finira par atteindre Katzand. Le Zwin ne sera plus alors qu'un souvenir. »

(1) Voici les détails historiques par lesquels M. Demangeon précise sa démonstration :

« La Flandre zélandaise ne forme une province continue que depuis le colmatage des chenaux qui séparaient les îles primitives : Katzand, Biervliet, Axel, Zaamslag, Hulst; les chenaux étaient des bras de mer allongés Nord-Sud (Saafingen, Hellegat, Zoutvliet, Braakman, Beverne); l'un d'eux, le Braakman, partage encore en deux parties

Cet exposé suffit pour faire toucher du doigt le danger qui un jour pourrait menacer la navigabilité de l'Escaut, si cette politique des endiguements et des colmatages, qui en est arrivée déjà à s'étendre jusque dans le voisinage le plus immédiat de la grande voie maritime, devait se poursuivre encore davantage, en étouffant de plus en plus le fleuve, et en privant la grande veine vitale des veines voisines qui forment avec elle le système artériel de la voie d'eau.

Voilà pourquoi la Belgique, à la lumière de la triple leçon du passé, — la grande leçon de la fermeture totale de l'Escaut, la leçon de l'interprétation abusive du traité cependant appelé à lui rendre la vie, la leçon de l'étouffement systématique, — tremble pour l'avenir de ses accès à la mer, à l'heure où elle vient de s'imposer un sacrifice énorme pour le développement des installations maritimes de son grand port national.

Voilà pourquoi aussi nous n'avons cessé de demander à nos voisins du nord d'admettre que l'intérêt de la navigation puisse avoir le pas sur les autres intérêts relatifs à la voie d'eau

et notamment sur les intérêts des riverains du fleuve.

Serait-il en effet raisonnable de mettre sur le même pied l'intérêt qu'ont des propriétaires de la rive à gagner une parcelle de terre sur les eaux, en opérant un colmatage, ou en élevant des digues, et l'intérêt qu'a la Belgique, et avec elle le commerce maritime du monde entier, à ne pas compromettre par l'ouvrage à établir la navigabilité du fleuve, la régularité et la profondeur du thalweg?

Nous y insistons, car il semble que sur ce point, cependant essentiel, les intentions de la Belgique n'aient pas été bien comprises en Hollande.

IV. — Une préoccupation néerlandaise

Cette question en effet a été un objet d'appréhensions pour plusieurs membres du Parlement néerlandais.

Elle a constitué le thème principal de la partie de son discours consacré à l'Escaut, qu'a prononcé à Bruxelles, le sénateur hollandais M. Vander Lande, en réponse aux discours du vicomte Pouillet et du R. P. Rutten à La Haye.

Le distingué sénateur a exprimé la crainte que les intérêts des riverains du fleuve seraient sacrifiés, et qu'en cas de travaux on pourrait leur causer quelque préjudice sans indemnité.

C'est là une profonde erreur.

Et en effet dans le protocole qui fut annexé le 18 mai 1926 au projet de traité signé le 3 avril 1925 par MM. les Ministres Hymans et van Karnebeek, il était expressément dit :

« Il est bien entendu cependant que les décisions à prendre par la Commission ou par les arbitres ne devront pas perdre de vue les autres intérêts légitimes dont la méconnaissance créerait un danger pour les riverains, tels que la sécurité des terres voisines de la voie d'eau et l'écoulement des eaux des régions qui font écouler leurs eaux dans l'Escaut,

la Flandre zélandaise. Le noyau de Walcheren se compose de quatre îles, réunies par les travaux d'endiguement. Noord Beveland, inondée en 1532, a été reconquise presque en entier. Au début du XVI^e siècle, Zuid Beveland se décomposait en plusieurs îles : la dépression verdoyante, où subsiste encore le long bras d'eau du Schengen au nord de Goes, était encore, au moyen âge, un chenal intérieur où passaient les navires allant de Middelburg à Anvers; toute communication par cette route cessait en 1480. Six îles, encore séparées au début du XIII^e siècle, constituent le territoire de Schouwen. Duiveland résulte d'une série d'annexions réunies autour du polder primitif des Vierbauwen. Tholen est la coalescence de cinq petites îles qui existaient au XII^e siècle; pour son étendue de 10,745 hectares, elle possède 59 kilomètres de digue de mer et 125 kilomètres de digues intérieures.

» Depuis 1907, l'île de Sint Philipsland, rattachée à la côte du Nord-Brabant, est devenue une presqu'île. Tout récemment encore, Goedereerde et Overflakkee, maintenant réunies, étaient tronçonnées par des bras de mer, le Schorreeze et le Hals. Voorne et Putten, aujourd'hui île unique, étaient jadis séparées par la Bornisse, large chenal envasé qu'on endigua durant le XVI^e et le XVII^e siècle. L'île de Voorne elle-même naquit en 1356 d'un polder, le polder Onderhoen, autour duquel d'autres terres vinrent par la suite s'agglutiner. L'île de Rozenburg avec Hoek van Holland provient aussi d'un morceau de terre, arraché aux eaux et, de même, l'île de Dordrecht, péniblement reconstituée avec les débris échappés à la grande inondation de 1421. Ainsi, à travers mille vicissitudes, malgré les retours offensifs de la mer, on assiste à la lente construction de la terre et de son émergence. Chaque marée continue à apporter son alluvion impalpable. Chaque année apparaissent des choses nouvelles qui attendent l'endiguement. »

en ce sens que toutes les décisions qui risqueraient de compromettre ces intérêts devront tenir compte des mesures à prendre pour parer à ce danger. Lorsque des travaux décidés dans l'intérêt de la navigation nécessiteraient des mesures pour sauvegarder ces autres intérêts, les frais de ces mesures seront compris dans les frais des travaux. »

Si ce texte devait être jugé trop peu explicite, rien n'empêche de le préciser.

Il est évident d'une part que les intérêts des riverains de l'Escaut doivent être pris pleinement en considération dans toute la mesure où la demande ne nuirait pas à la navigabilité du fleuve, et d'autre part que si un travail quelconque s'impose pour maintenir ou améliorer cette navigabilité, le préjudice qui pourrait en résulter pour un riverain devrait être réparé.

Tout acte positif de nature à causer un dommage doit entraîner nécessairement la réparation.

V. — *Les droits de la Belgique.*

Nous venons d'exposer les craintes de la Belgique. Quels sont, en présence de ces inquiétudes légitimes, les droits de notre pays?

Le droit de la Belgique est double.

Il n'est pas seulement d'obtenir l'exécution intégrale du Traité de 1839. Il est aussi d'en obtenir la revision.

L'exécution du Traité suppose notamment :

1. *La liberté* complète de navigation, ce qui veut dire que les bâtiments qui remontent ou qui descendent l'Escaut, ne pourront être soumis « à aucune visite ni à aucun retard ou entrave quelconque pour quelque motif que ce soit ».

2. *L'entretien et l'amélioration* de la voie d'eau, d'après les besoins croissants de la navigation.

3. *Le paiement des frais* par les Pays-Bas (bien que la Belgique soit

prête à prendre une partie de ces frais à sa charge.)

4. *L'exécution des travaux* jugés nécessaires, sans que la Hollande, par des refus ou des atermoiements puisse, se mettre en travers de l'exécution.

Nous avons signalé dans le rapport fait au nom de la Commission du Sénat en février 1929, qu'à chacun de ces quatre points de vue, les Pays-Bas se sont trouvés en défaut.

Nous avons insisté surtout sur le fait que la Hollande refusait de reconnaître qu'elle a l'obligation d'exécuter dans le lit du fleuve non seulement les travaux d'entretien, mais aussi les travaux d'amélioration. Nous soutenons que sans l'exécution de pareils travaux, Anvers risquerait de déchoir et de devenir un jour un port de second ordre.

Nous devons nous arrêter un instant à ce sujet.

Le m morandum du Gouvernement belge, du 12 janvier 1929, publié dans le *Livre Gris* de 1929, expose avec méthode et clarté :

a) Qu'en vertu de l'article 113 de l'Acte général du Traité de Vienne, incorporé dans le Traité de 1839, la Hollande est tenue de se charger « des travaux nécessaires dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation », ce qui implique l'obligation de faire répondre les passes aux progrès de la construction navale, et par conséquent, s'il y échet, de faire à cette fin, des travaux *d'amélioration*.

b) Que le régime juridique imposé en 1814 a été absolument le même pour le Rhin et pour l'Escaut, — et que le règlement relatif au Rhin, et le règlement disant que la Hollande se charge des travaux dans l'Escaut de la même manière que dans le Rhin, sont incorporés à l'acte général de Vienne, qui est lui-même incorporé dans le Traité de 1839. Dès lors la conception du devoir conventionnel sur le Rhin est celle qui doit prévaloir sur l'Escaut. Or la Hollande tout

comme la Commission centrale du Rhin, a toujours interprété ce devoir en ce sens que l'Etat riverain (donc la Hollande pour l'Escaut) doit entretenir le fleuve en état de navigabilité, à ses frais, en tout temps, *pour satisfaire aux besoins croissants du trafic*, « aussi bien pour faciliter la navigation que pour maintenir le chenal constamment en l'état navigable ». Ce devoir porte donc indiscutablement sur les travaux *d'amélioration* du fleuve.

Déjà avant cet exposé décisif du Gouvernement belge, le baron Rolin-Jacquemyns, dans un article paru en 1918 (nos 4 et 5) dans la *Revue de droit international et de législation comparée*, avait mis fortement en lumière cette obligation des Pays-Bas d'exécuter des travaux d'amélioration dans l'Escaut. Il se basait sur l'incorporation au Traité de 1839 des règlements spéciaux relatifs aux fleuves internationaux qui sont censés être insérés textuellement dans l'Acte général de Vienne, incorporé lui-même dans le Traité Hollando-Belge. Aux termes de ces règlements les obligations des Etats riverains relatives à la navigabilité de l'Escaut doivent être comprises comme le sont les obligations des Etats riverains relativement à la navigabilité du Rhin. Or sur le Rhin les Etats riverains, — et la Hollande a toujours été d'accord à ce sujet, — ont toujours admis qu'ils devaient se charger des travaux d'amélioration.

On a essayé de divers côtés en Hollande de réfuter le savant juriste belge.

La critique la plus marquante est celle qui est due à la plume de M. van Eysinga l'un des professeurs les plus distingués des Pays-Bas.

Mais cette critique, nonobstant la valeur de son auteur, ne constitue pas une réfutation.

M. van Eysinga tente de réduire autant que possible la portée de l'article 113 de l'Acte de Vienne, même par rapport au Rhin, de façon à ne

faire imposer par cet article que des travaux d'entretien. Mais il se heurte au fait certain que les Pays-Bas eux-mêmes, en dépit de protestations au sujet du Waal en 1845, ont dû exécuter des travaux d'approfondissement du lit du Rhin.

Quant à l'Escaut, M. van Eysinga se contente de reprendre la thèse néerlandaise bien connue, qui tend à faire admettre que puisque le § 2 de l'article IX du Traité de 1839 impose des travaux de conservation, c'est-à-dire selon lui, d'entretien, on a voulu dans le Traité exclure les travaux d'amélioration. Qui doit le moins ne doit pas le plus. Mais il perd de vue que le Traité impose expressément le plus par l'ensemble de ses dispositions, qui ne peuvent être biffées du Traité, et par l'application du Traité de Vienne, qui a une portée européenne et que les Puissances ont entendu maintenir comme une règle universelle. Ceci est vrai à ce point qu'en 1926, les délégués des Puissances (Grande-Bretagne, France, Pays-Bas, Belgique) ont tenu expressément, après la signature du Traité collectif conclu pour abroger les Traités de garantie de 1839, à stipuler, dans un protocole de signature, que les Gouvernements *belge* et *NÉERLANDAIS* « n'ont voulu toucher en rien aux dispositions des articles 108 à 117 de l'Acte général du Congrès de Vienne du 9 juin 1815, qui continueront comme par le passé à être la base du régime des fleuves et rivières navigables qui séparent ou font communiquer les territoires belges et néerlandais ». Comment les Pays-Bas, qui ont acquiescé à ce protocole, pourraient-ils soutenir après cela que le Traité de Vienne a été infirmé dans une de ses applications en ce qui concerne l'Escaut? L'esprit vivifie et la lettre tue. Par la lettre ainsi comprise, du § 2 du Traité de 1839, la Hollande pourrait tuer l'Escaut.

M. van Eysinga d'ailleurs ne répond rien à l'observation capitale, invoquée par le baron Rolin-Jacquemyns, et

tirée du Mémorandum de la Conférence de Londres du 4 juin 1831, d'où il résulte que les Puissances entendaient réserver à la Belgique « la libre navigation de l'Escaut » avec toutes ses conséquences.

Chose plus importante, le savant professeur de Leyde oublie complètement dans son étude de réfuter la déclaration officielle de son propre Gouvernement, reproduite comme un argument essentiel par son contradicteur belge. En effet, le 6 mars 1862, le Gouvernement de La Haye reconnaissait de façon formelle, vis-à-vis du Gouvernement de Londres, que l'article 113 de l'Acte de Vienne était toujours applicable à l'Escaut et qu'il en résulte pour les Pays-Bas l'obligation de maintenir les passes en état de navigabilité, même pour les grands navires. Il reconnaissait même que les frais des travaux incombaient aux Pays-Bas, puisqu'il se plaignait de ce que ces frais fussent relativement élevés. Ce qui est vrai à Londres doit être vrai aussi à Bruxelles. Et si la Grande-Bretagne a eu le droit de se souvenir que l'application stricte de l'Acte de Vienne sur l'Escaut intéresse toutes les Puissances, il n'est pas interdit à la Belgique de se souvenir à son tour que cette application, lorsqu'elle vise les travaux qui doivent faire répondre le fleuve aux besoins croissants de la navigation, est surtout intéressante pour un pays pour qui l'Escaut est un exutoire indispensable, la porte ouverte sur la mer (1).

V. — Le droit à la révision.

Mais la Belgique n'a pas droit

(1) Un professeur italien, appelé M. Siotto-Pintor s'est fait accueillir avec faveur à l'Académie de droit international à La Haye en soutenant, au cours de conférences qu'il a résumées en une brochure, que les obligations de la Hollande se limitent, en ce qui concerne l'Escaut, au maintien de la situation existante en 1839. On a répondu avec raison à ce professeur, qui parlerait sans doute autrement « si le débouché du port de Gênes se trouvait en territoire français ou si Trieste et Fiume n'étaient accessibles que par un couloir se trouvant en Yougoslavie », que si le traité de 1839 avait au point de vue de la navigabilité du fleuve une telle signification, et si, en dépit de la volonté des puissances il n'était pas révisé, pareil traité « devait être rangé parmi les traités maudits qui constituent un danger pour la paix ».

seulement à voir interpréter de façon rationnelle le Traité de 1839.

Elle a droit à plus que cela. Les Puissances à Versailles ont, d'accord avec la Hollande, qui a accepté cette décision, formulé expressément le droit de la Belgique à la *revision* des Traités.

Pourquoi?

Parce que « ces Traités ont été négociés contre la Belgique ». Parce que, tout en ayant eu pour but d'« affaiblir autant que possible » notre pays, ils n'ont donné à la Belgique rien de ce qu'elle avait demandé, et notamment « la liberté de l'Escaut et la possession de la rive gauche du fleuve ».

Parce 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 ».

Parce que la Belgique n'a obtenu, en échange des sacrifices qu'on lui imposait « que certaines clauses de navigation qu'elle a toujours déclarées inopérantes et insuffisantes... »

Parce 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 ».

Ces mots significatifs sont, on le sait, de M. Tardieu, Président du Conseil en France, chargé, en 1919, par le Conseil suprême des Alliés, de rédiger au sein de la « Commission des Affaires belges » un rapport qui fut adopté unanimement par les « Principales Puissances alliées et associées », et qui, concluant à la *revision*, à laquelle adhéra d'ailleurs la Hollande, disait que « le but général de la *revision* serait de supprimer tant pour elle (la Belgique) que pour la paix générale, les risques et *inconvenients* divers résultant des dits Traités ».

Tous ces termes sont clairs, et on ne peut pas ne pas voir dans quel esprit doit se poursuivre l'œuvre de la *revision*.

Aussi avons-nous fait porter nos demandes en 1919 à Paris sur trois points essentiels.

1. L'Escaut doit être libre.

2. L'Escaut doit être navigable, de façon à répondre aux besoins croissants de la navigation.

3. L'Escaut doit être géré en commun, de façon à pouvoir faire exécuter rapidement les travaux jugés nécessaires, en recourant d'urgence, à défaut d'entente entre les Gouvernements ou les gérants, à l'arbitrage.

Chacun de ces trois points est essentiel.

1. *La liberté absolue de l'Escaut* n'intéresse d'ailleurs pas seulement la Belgique. Elle intéresse toutes les Puissances dont le pavillon flotte dans le port d'Anvers.

2. *La navigabilité du fleuve* suppose l'exécution des travaux éventuels d'amélioration, aussi bien que l'exécution des travaux d'entretien. Les Puissances dont les navires remontent et descendent le fleuve sont de même intéressées au premier chef à ne pas rencontrer sur leur route des seuils ou des atterrissements qui leur barraient le chemin.

3. Quant à *la gestion commune*, l'expérience a prouvé qu'elle constitue une revendication capitale. Le Traité de 1839 en effet, tel que l'interprètent les Pays-Bas demeure absolument dépourvu de sanction. La Hollande n'a qu'à opposer son refus à nos demandes. Elle n'a qu'à se croiser les bras. Par le droit de veto qu'elle s'arroge abusivement le traité devient pratiquement inopérant. C'est inadmissible. Si, pour échapper à la triple obligation qu'implique dans le chef de la Hollande notre triple demande, nos voisins tentent de se dérober, en nous renvoyant devant les juridictions d'arbitrage international, les Puissances, au nom desquelles M. Pichon écrivait à M. van Karnebeek qu'à défaut d'entente entre les Pays-Bas et la Belgique, elles chercheraient « à concilier les divergences qui séparent ces deux Puissances », ne pourraient pas nous abandonner et renoncer à accomplir à notre profit une promesse, dont

à défaut de tant d'autres, nous sommes en droit d'attendre un jour la réalisation.

VII. — *Qu'offre la Hollande?*

Dans son schéma du 23 octobre 1928, le Gouvernement néerlandais fait les suggestions suivantes :

A. — LIBERTÉ DE NAVIGATION.

En ce qui concerne le régime des navires marchands se rendant d'Anvers à la mer et vice-versa, les Pays-Bas proposent « un régime conventionnel tenant compte des intérêts réciproques ».

On ne peut être plus vague.

La Belgique, dans sa réponse (note du 12 janvier 1929) fait observer qu'« il semble que le Gouvernement de La Haye n'admette plus dans toute son étendue le principe de la liberté de la navigation commerciale », en signalant que cependant les délégués néerlandais n'ont proposé aucun texte nouveau, et en demandant « que le principe soit compris et garanti dans le sens le plus large ».

La Haye répond le 7 mai 1929 qu'en effet « la liberté de la navigation commerciale sur l'Escaut doit être comprise et garantie dans le sens le plus large », mais « qu'on ne peut admettre une liberté sans frein », que « nous ne pouvons pas prétendre à l'exemption totale de l'autorité territoriale », qu'il y a lieu de « concilier les droits et les devoirs que comporte la souveraineté sur le Bas-Escaut avec les intérêts de la navigation sur Anvers », — que si la Belgique veut reconnaître la position des Pays-Bas, le cabinet a la conviction « qu'on pourra trouver des formules communes ».

Pas une précision.

En réalité, on piétine sur place.

B. — NAVIGABILITÉ DU FLEUVE TRAVAUX ET FRAIS.

Le Schéma des Pays-Bas du 23 octobre 1928, suggère :

1. L'engagement pour les deux pays d'assurer la *conservation* et l'*amélioration* des passes navigables de l'Escaut et de ses accès à la pleine mer, tout en sauvegardant les autres intérêts en rapport avec cette voie d'eau, notamment ceux des terres voisines;

2. L'*Arbitrage* en cas de contestation;

3. La garantie d'une *rapide expédition* des affaires;

4. En ce qui concerne les *frais*... les Pays-Bas seraient disposés à payer la moitié jusqu'à un certain maximum à convenir.

La Belgique répond, le 12 janvier 1929 :

1. Les délégués néerlandais ont déclaré comprendre autrement que nous le mot *amélioration*. Ils n'ont pas admis que l'Escaut devrait laisser passer les plus grands navires et satisfaire à tous les besoins croissants du trafic et du commerce maritime.

Or ceci est essentiel.

Les délégués n'ont d'ailleurs pas précisé leur pensée au sujet du sens à donner au mot « *amélioration* ».

Le Schéma de La Haye ne dit pas s'il admet la primauté des intérêts de la navigation. Il n'établit pas l'échelle des intérêts en cause, ce qui cependant est indispensable, « si on ne veut pas voir des intérêts secondaires, par exemple la création de polders, etc., faire obstacle à des travaux indispensables au développement de la navigation ».

2. La Haye ne précise rien quant à l'*arbitrage*.

Cependant le régime de l'*arbitrage* doit être établi avec une clarté parfaite.

Il faut une procédure distincte suivant la nature des cas. En cas d'urgence, notamment pour l'exécution des travaux, ou pour des mesures à prendre sur le fleuve, il faut un collège permanent d'arbitres.

3. Où sera la garantie de *rapide expédition* des affaires?

4. Quant aux *frais* :

Le Traité de 1839 met tous les frais à charge de la Hollande. Les projets de 1919-1925 marquaient un recul. La Belgique consentait à payer une partie des frais. Ce n'était cependant pas la moitié, pour les simples travaux d'entretien. La suggestion de La Haye opère donc un recul nouveau. Elle ne met plus que la moitié des frais à la charge des Pays-Bas, et ce ne sera que la moitié d'un maximum à établir. Quel sera ce maximum? On ne le dit pas.

M. Struycken, à Paris, en 1919, faisait de l'intervention de la Hollande, (*souveraine* sur l'Escaut), dans les frais, un point d'honneur pour la dignité et l'amour propre national.

La Belgique est néanmoins prête à faire à cet égard un sacrifice.

Le Gouvernement néerlandais répond le 7 mai 1929 :

1. *Travaux d'amélioration*. — Quant au sens des mots *travaux d'améliorations*, La Haye ne dit rien.

Or, c'est un point capital.

Quant aux intérêts réciproques de la voie d'eau et du territoire zélandais, La Haye dit qu'il faut les concilier. Chaque cas serait examiné sans retard. Au besoin un organe arbitral déciderait. Cette procédure nous paraît raisonnable, si les articles doivent s'inspirer du principe, que n'admet malheureusement pas La Haye, que la rivière doit répondre aux besoins croissants de la navigation.

2. *Arbitrage*. — La Haye accepte, sans préciser, la distinction suivant la nature des cas et pour « les difficultés imprévues qui se feraient sentir comme urgentes » la création d'un collège permanent.

3. *Rapidité*. — Rien n'est précisé, en dehors de ce qui vient d'être dit au sujet de l'*arbitrage*.

4. *Frais*. — Le chiffre à mettre à charge des Pays-Bas dépendra, dit la note néerlandaise, des « avantages réciproques » auxquels consentira la Belgique.

Ceci est une prétention nouvelle et par conséquent un nouveau recul. Il n'avait pas été question jusqu'ici d'imposer à la Belgique une compensation pour les frais à payer par la Hollande.

Celle-ci ajoute qu'elle ne peut pas indiquer dès à présent le maximum, dont elle ne payerait que la moitié.

C. — GESTION COMMUNE.

Voici, nous l'avons dit déjà, et nous ne pourrions assez y insister, un point important.

La Belgique est aujourd'hui désarmée. Si des travaux s'imposent et si la Hollande s'endort, le Traité ne nous donne pas le moyen de la tirer de son sommeil.

Que faire?

La Belgique avait fait admettre dans les projets de 1919-1925 la gestion commune du fleuve par les deux pays, avec le droit de décision pour la Commission de gestion, et la faculté, en cas de désaccord, de faire trancher l'objet du litige par arbitres, soit après intervention des Gouvernements lorsqu'il n'y avait pas urgence, soit en cas d'urgence en dehors de cette intervention.

Dans son Schéma du 23 octobre 1928, le Gouvernement néerlandais se contente de proposer que des « personnes compétentes, désignées de part et d'autre, aient le droit de connaître de toute question intéressant réellement la voie navigable d'Anvers à la mer ». Il leur appartiendrait simplement « de faire des propositions aux deux Gouvernements. »

Le Gouvernement belge répond dans sa note du 12 janvier 1929, que cela c'est le maintien du passé, avec tous ses inconvénients.

D'après les explications des délégués néerlandais, on se bornerait à substituer à la Commission de gestion, admise en 1919 et en 1925, une simple Commission de conseillers techniques « sans autorité ni pouvoir » et « qui n'aurait

d'autre mission que de faire des recommandations aux deux Gouvernements ».

On ne voit pas en quoi ce régime se différencierait du régime actuel de la surveillance commune, qui a fait naître le principal grief de la Belgique, puisqu'il laisse le Traité sans sanction, et qu'il a permis à la Hollande de s'arroger abusivement le droit de veto.

La Haye se contente de répondre dans sa note du 7 mai 1929 qu'il ne voit pas pourquoi le système actuel de la surveillance commune est insuffisant.

Or nous n'avons cessé de mettre en lumière que c'est ce système qui laisse le Traité sans effet, la Hollande toute-puissante et la Belgique désarmée.

VIII. — *La carence.*

Au total, la note du Gouvernement belge de janvier 1929 résume très bien et en peu de mots nos demandes.

Il suffit de les reproduire, pour constater, après l'examen auquel nous venons de nous livrer, combien le Gouvernement du Roi est loin d'être d'accord avec le Gouvernement de la Reine.

« Pour résumer sa manière de voir, dit la note, au sujet du régime de l'Escaut, le Gouvernement belge insiste sur la nécessité de garantir pleinement la liberté de la navigation commerciale en temps de paix et dans la plus large mesure possible en temps de guerre; d'assurer l'entretien et l'amélioration du fleuve, pour permettre à toute époque le passage des plus grands navires et satisfaire aux besoins croissants du trafic et du commerce maritimes. Les intérêts de la nation doivent, de l'avis du Gouvernement du Roi, primer les intérêts autres sous réserve de mesures qui seraient requises à l'effet d'assurer la sécurité des terres voisines et de réparer les dommages directement causés.

» En vue d'assurer le fonctionnement pratique de l'administration du fleuve, le Gouvernement du Roi estime qu'il

convient d'instaurer un organisme commun qui aurait l'autorité de pouvoir immédiatement aux exigences de la vie normale du fleuve, notamment en matière de surveillance des passes, dragages, balisage, éclairage, pilotage, etc. Un collège arbitral permanent trancherait sur le champ les conflits qui viendraient à surgir à cet égard, tant entre les membres de la Commission de gestion, qu'entre les Gouvernements.

» Relativement aux travaux d'amélioration, cette Commission serait chargée de faire des propositions aux Gouvernements. En cas de désaccord entre les membres de la Commission ou entre les Etats, un arbitrage s'inspirant des principes que nous venons d'exposer trancherait le différend dans un délai fixé.

» Pour ce qui concerne les frais, le Gouvernement belge réserve son avis ».

Ce résumé répond parfaitement à l'état de l'opinion publique en Belgique.

Et cette opinion est, on peut l'affirmer sans crainte de démenti, vraiment unanime.

C'est là d'ailleurs ce qu'a constaté, non sans quelque déception, la presse en Hollande, après la réunion organisée en 1929 à La Haye par le groupement catholique néerlandais pour la paix, où notre collègue, le R. P. Rutten, exposa, au sujet du différend hollandobelge, le point de vue de notre pays.

Or on peut, par ce résumé du memorandum de notre Gouvernement, mesurer toute la distance qui dans la question de l'Escaut sépare encore en ce moment La Haye de Bruxelles.

La Haye veut mettre des lisières à la liberté de navigation, limiter les travaux d'amélioration, subordonner l'intérêt imminent de la navigabilité du fleuve à des intérêts secondaires des riverains, mettre à charge de la Belgique la plus grande partie des frais qui lui incombent, recevoir en échange de sa part dans ces frais des avantages qui ne sont pas précisés, maintenir le régime de la surveillance commune qui exclut la gestion commune

mais qui maintient dans le chef de la Hollande l'abusif droit de veto.

Nous sommes loin de compte, et nous sommes à cent lieues des projets admis par la Hollande en 1919 et en 1925.

IX. — Une prétention excessive.

Et voici que sur ses prétentions nouvelles la Hollande vient greffer une prétention de plus. Elle est excessive au point de paraître invraisemblable.

Elle n'est à la vérité qu'énoncée timidement, et comme en passant, dans le memorandum du 7 mai de l'an dernier. Mais elle est cueillie dans la note outrée de la « Nationale Unie » où elle s'étale avec un grand luxe de développements.

Cette nouvelle exigence est formulée en ces termes dans la note de mai 1929 :

« En vertu du premier paragraphe de l'article IX du Traité de 1839, l'Escaut navigable en amont d'Anvers tombe sous le coup de l'article 113 de l'Acte général de Vienne. Mais quand on pose la question de savoir si le Gouvernement belge y a appliqué cette disposition selon l'interprétation qu'il voudrait voir lui donner sur le Bas-Escaut, la réponse est négative. Même de modestes chalands de 600 tonnes ne peuvent circuler en amont de Gand. Par conséquent la Belgique n'a pas accompli sur son propre territoire un devoir dont en territoire néerlandais il demande la reconnaissance et l'accomplissement par le Gouvernement de la Reine. »

La note de la « Nationale Unie » y met moins de formes. Elle va jusqu'à prétendre que la Hollande ne doit entretenir les passes de l'Escaut en aval d'Anvers, que si la Belgique améliore l'Escaut en amont, de façon à le rendre accessible aux bateaux de 2,000 tonnes.

Le Gouvernement belge a eu raison de parer le coup. Dans son mémo du

28 mai dernier, il a soin de dire :

« L'Escaut en territoire belge a toujours été amélioré en temps voulu pour satisfaire aux besoins croissants du trafic. Les nombreux ouvrages renouvelés et agrandis depuis la guerre ont facilité la navigation. De nombreux travaux sont projetés et même commencés pour assurer entre l'Escaut maritime et la frontière française la circulation de bateaux de grand tonnage. Aussi jamais aucun Gouvernement étranger ne s'est-il plaint des conditions de navigation sur l'Escaut en Belgique. »

C'est très bien dit...

La Belgique, en effet, n'ignore pas qu'elle a le plus grand intérêt à entretenir convenablement le Haut-Escaut, puisque des variations de quelque durée dans les circonstances d'amont peuvent produire des perturbations dans le régime de la rivière notamment dans la région de Santvliet-Bath-Valkenisse.

Mais précisons davantage, pour que cette prétention inouïe, consistant à vouloir imposer à la Belgique la transformation de tout l'Escaut en amont d'Anvers ne fasse pas tache d'huile dans les milieux hostiles au Traité et ne devienne pas un obstacle nouveau et voulu jeté en travers de la voie des négociations.

On perd de vue trois choses de l'autre côté de la frontière :

1. La première c'est que le Traité de 1839 n'a pas été imposé à la Belgique et à la Hollande pour donner à la navigation *intérieure* le moyen d'atteindre les ports fluviaux en amont d'Anvers, mais pour que la navigation *maritime* puisse arriver librement et commodément de la mer à Anvers, et d'Anvers atteindre librement et commodément la mer. Les « passes navigables » visées au § 2 de l'article IX du Traité visent d'ailleurs les passes nécessaires à la grande navigation.

2. La seconde c'est que le régime conventionnel créé par le Traité de 1839 entre la Belgique et les Pays-Bas au sujet de l'Escaut Occidental, et

plus spécialement le régime de « la navigation de l'Escaut », n'est envisagé dans le Traité, par le § 2 de l'article IX, qu'« en aval d'Anvers ». Ce qui concerne la navigation en amont ne relève pas directement du régime qui tombe sous la surveillance commune et n'a donc pas à entrer en ligne de compte, lorsque l'on discute la révision du Traité pour la navigation en aval.

3. La troisième enfin, c'est que, — outre qu'en amont d'Anvers nous sommes chez nous, et que nous n'y avons aucune obligation spéciale vis-à-vis des Pays-Bas, — la Belgique, conformément à ce qu'affirme le Gouvernement belge, n'a jamais cessé de prendre les mesures nécessaires pour que l'Escaut en amont d'Anvers réponde aux besoins de la navigation et que jamais le moindre reproche ne lui a été adressé à cet égard par aucune des Puissances dont les bateaux fréquentent le Haut-Escaut.

On voit par la nature même, et par l'inanité du reproche qu'on essaie d'articuler à ce sujet, combien l'on semble enclin aux Pays-Bas jusque dans les sphères du Gouvernement, à faire flèche de tout bois pour entraver l'œuvre de la révision.

X. — LE CANAL GAND-TERNEUZEN

Un membre de la Commission du Sénat a signalé la nécessité de construire une seconde écluse à Terneuzen.

Il a produit des chiffres (1) éta-

(1) *Le port de Gand a importé en 1929, 5,928,712 tonnes métriques de marchandises et exporté 2,777,609 tonnes contre 2,925,938 tonnes et 2,142,279 tonnes en 1928.*

Le total des marchandises manipulées — 8 millions 706,321 tonnes — surpasse donc le mouvement de 1928 (5,065,217 tonnes) de 72 p. c. et celui de 1913 (1,906,204 tonnes) de 357 p. c.

Gand est surtout un port de transbordement pour marchandises pondéreuses et chargements complets. L'outillage est spécialisé à cet effet. Ce dernier point est un aimant puissant pour les marchandises en vrac. La quantité de charbons transbordés est montée de 1 million 125,914 tonnes en 1928, à 3,453,500 tonnes en 1929. L'importation et l'exportation des fers et aciers qui, en 1928, avait fait un bond formidable et pour lesquelles on craignait une diminution notable, se sont fort bien maintenues. Malgré le fléchissement notable constaté au début de

blissant d'une part l'accroissement considérable du trafic au port de Gand et d'autre part les inconvénients qu'il y a au point de vue du développement à l'entrée et à la sortie du port à n'avoir qu'une écluse à l'embouchure du canal qui relie Gand à l'Escaut.

Cette écluse est dès à présent insuffisante. Il arrive que l'on ne parvient pas à écluser tous les steamers qui se présentent pendant les heures de marée haute et que certains d'entre eux sont ainsi obligés de perdre une journée. Déjà en 1922 l'Association des intérêts maritimes de Gand faisait remarquer qu'un nombre considérable d'unités n'avaient pu, en raison de leurs dimensions et de l'insuffisance de l'écluse de Terneuzen, être dirigés sur Gand. La construction de l'ouvrage demanderait cinq ans. Déjà la ville de Gand vient de décider la construction d'un premier tronçon des murs de quai du bassin-canal situé sur territoire belge. Elle souhaite que la nouvelle écluse ne se fasse pas attendre.

Elle est d'avis que la Hollande, qui a de nombreuses usines le long de la partie néerlandaise du canal, a le même intérêt que la Belgique à voir créer au plus tôt l'écluse.

Le membre de la Commission qui a attiré l'attention de ses collègues sur cette question a ajouté que la création d'une seconde écluse est prévue par la Convention Hollando-belge de 1895-1902 et que les terrains nécessaires à l'écluse ont été acquis depuis 1913

l'année pour l'exportation, le mouvement total s'est élevé à 1,154,742 tonnes contre 1,315,723 tonnes en 1928.

L'importation du *minerai de fer* s'élève de 326,155 tonnes en 1928 à 380,085 tonnes.

L'importation des *bois*, qui avait fait d'énormes progrès en 1928, a encore augmenté et s'élève à 551,882 tonnes.

L'importation des *cotons* a passé de 42,663 tonnes à 48,609 tonnes et l'importation des *lins* de 45,488 tonnes à 58,044 tonnes.

Gand, avec son mouvement de 8,706,321 tonnes, est devenu un port européen.

Pendant le mois de janvier 1929, 263 navires jaugeant 276,545 tonnes Moorsom nettes sont entrés dans les bassins contre 231 navires avec 181,582 tonnes pendant le même mois de l'année dernière. On constate donc une augmentation de 52 p. c. Par rapport au mois de janvier 1923 pendant lequel Gand reçut 128 navires avec 94,826 tonnes, l'augmentation est de 192 p. c.

pour compte du Gouvernement belge. Il a déclaré que la Hollande n'a pas manifesté l'intention de s'opposer à ce que l'article 13 de la Convention du 29 juin 1895 sorte ses effets. Il a demandé si les Gouvernements de Bruxelles et de La Haye ne pourraient pas envisager la construction de l'écluse en dehors du cadre des négociations relatives à la revision du Traité de 1839.

Quelques observations ne sont pas inutiles au sujet de cette demande.

1° Il faut se souvenir avant tout que la question de la construction d'une seconde écluse à Terneuzen est essentiellement liée à celle de la revision des Traités de 1839.

Disons tout de suite que le projet de revision de 1919-1925 devait assurer au canal de Terneuzen, qui est long de 32 kilomètres, mais dont 15 kilomètres se trouvent sur territoire néerlandais, un sort analogue à celui que le projet réservait à l'Escaut, tant en ce qui concerne l'amélioration du canal, des écluses, des ponts, de l'énergie électrique, du halage et de la traction qu'en ce qui concerne sa gestion.

La gestion devait désormais être commune.

Le canal et ses accès devraient répondre aux besoins croissants de la navigation. Les frais des travaux d'amélioration sur la partie néerlandaise du canal devaient être supportés à concurrence de cinq sixièmes par la Belgique.

Quand on songe que le canal ne peut actuellement être amélioré sur la partie néerlandaise, si la Hollande s'y oppose, et que le développement du port de Gand peut ainsi être arrêté, on reconnaîtra que le port de Gand a un intérêt de premier ordre à la revision des traités.

2° D'autre part le port de Gand n'a pas le caractère d'un port purement local. C'est un port vraiment national, qui au point de vue de l'importation, de l'exportation, de la manutention, et de l'entredosage de

certains produits, intéresse le pays entier.

L'amélioration de ses accès présente donc un intérêt d'ordre général.

3° On a commis une faute regrettable en essayant dans certain milieu gantois, d'ailleurs restreint, d'opposer l'intérêt de clocher de Gand à l'intérêt du port d'Anvers et de ses communications avec le Rhin, et en soutenant que la liaison Anvers-Rhin était un problème purement anversoïse et que le port de Gand n'avait aucun intérêt à voir creuser le canal du Moerdijk.

On a ainsi méconnu que la question des communications de la Belgique avec le Rhin intéresse non seulement Anvers mais le pays tout entier. On a perdu de vue aussi que les bateaux qui partent de Gand pour emprunter le canal d'Hansweert, verraient leur route raccourcie d'au moins 20 kilomètres, s'ils pouvaient, par l'embranchement qui serait sans doute créé à Bath, se rendre à Dordrecht par le canal partant des bassins d'Anvers vers le Moerdijk, et que le voyage pourrait se poursuivre avec plus de sécurité, tandis qu'on dégorgerait la voie actuelle, toujours encombrée. On a de même oublié que la ville de Gand a si bien reconnu que la voie actuelle vers le Rhin lui est préjudiciable que, non contente de profiter du remorquage gratuit (1), elle a réclamé, au même titre qu'Anvers, le bénéfice des primes de compensation.

Cette manifestation d'intérêt local

est d'ailleurs restée isolée. Elle s'est heurtée aux protestations générales du pays. Le bourgmestre de Gand, après lui avoir infligé dans une interview un démenti public, a tenu à échanger avec le Président de la Chambre de commerce d'Anvers des lettres, pour bien marquer son intention de maintenir un front unique dans la question hollando-belge et pour exprimer le souci, au nom « des milieux autorisés gantois » de « favoriser l'essor de notre commerce maritime par le concours de toutes les activités et par toutes les voies dont nous pouvons disposer ».

4° Il n'est cependant pas interdit d'examiner si une seconde écluse ne pourrait pas être construite au plus tôt à Terneuzen, dans le cadre des conventions en vigueur, et sous réserve d'adapter ces conventions aux nécessités nouvelles, lorsque l'ensemble du Traité de 1839 pourra être révisé. Mais il va sans dire que ce travail ne peut devenir pour nous le plat de lentilles auquel la Belgique aurait à sacrifier les intérêts importants que comporte la révision du traité.

5° La Hollande, si l'on en croit l'honorable sénateur qui a demandé la prompte réalisation de ce travail, ne ferait aucune objection à son exécution.

Il faut remarquer cependant que les Pays-Bas ont réclamé, comme condition de leur acquiescement, un avantage excessif, peu compatible avec

(1) Voici en quoi a consisté ce remorquage gratuit Gand-Dordrecht et retour, au cours de ces dernières années (les marchandises transportées sont dans la direction de Strasbourg surtout des charbons de coke et dans la direction de Gand de l'acier et des scories).

	Nombre de bateaux.				
	1925	1926	1927	1928	1929
Gand-Strasbourg.	6	13	34	34	68
Strasbourg-Gand	1	—	5	3	4
Strasbourg-Gand (chalands vides).	4	8	10	2	8
	Tonnage en marchandises.				
	(en tonnes).				
	1925	1926	1927	1928	1929
Gand-Strasbourg	4,750	9,081	28,208	31,204	73,576
Strasbourg-Gand	670	—	3,586	1,711	2,613
	5,420	9,081	31,794	32,915	76,189
Strasbourg-Gand (chalands vides) (tonnes de jauge) .	6,116	8,174	8,702	2,558	11,199

les intérêts du pays et avec les intérêts mêmes du port de Gand. La Hollande demande l'assimilation du port de Terneuzen — c'est-à-dire d'un port étranger — avec les ports belges, au point de vue des tarifs de chemins de fer. C'est une question sérieuse, qui d'ailleurs méritait d'être envisagée en échange de l'acceptation du Traité de 1925 en son entier, mais qui ne peut être la contrepartie de la construction d'une écluse, aussi utile à la partie néerlandaise qu'à la partie belge du canal, — et qui ne dépend pas seulement de l'État. La demande, au surplus, n'est pas nouvelle. Déjà en 1871 la Hollande a essayé de l'imposer. La Belgique, ayant décidé d'élargir et d'approfondir le canal de Terneuzen sur son territoire, désirait voir exécuter des travaux correspondants sur la partie néerlandaise du canal. Une Commission hollando-belge fut constituée à cet effet. Après deux ans de temporisation la Hollande demanda d'assimiler le port de Terneuzen aux ports belges. Le Gouvernement céda, sous la pression des Gantois. Il signa la convention du 24 juin 1874, dont l'article 11 stipulait :

« Le Gouvernement s'engage à appliquer, sur toutes les voies ferrées qu'il exploite, *tous les tarifs différentiels d'exportation, d'importation ou de transit, où qui pourraient être décrétés dans l'avenir* en faveur des transports provenant des ports belges les plus favorisés, ou ayant ces ports pour destination, *aux transports provenant du port de Terneuzen, ou ayant ce port pour destination.* »

Une vive opposition se manifesta dans le pays entier contre cette assimilation, faite en opposition avec nos principes économiques et avec les intérêts de nos ports.

La Chambre rejeta la convention le 24 mai 1876.

Le Gouvernement reprit les pourparlers. Ceux-ci aboutirent à la convention du 31 octobre 1879, qui imposa à la Belgique un complément de sacrifices pour les travaux à exécuter

sur territoire néerlandais et pour les gages du personnel chargé de l'entretien et de la surveillance du canal et de la manœuvre des écluses.

En 1895, une convention complémentaire fut conclue pour la construction éventuelle d'une nouvelle écluse à Terneuzen. Elle entraîna pour le pays une augmentation de dépense de 59,000 à 92,000 florins pour le personnel, en plus de tous les frais d'entretien.

Cette querelle du passé ne peut plus se renouveler.

Il faut que nous ne négligions rien pour faire construire au plus tôt, si faire se peut, une seconde écluse à Terneuzen. Mais il faut en même temps que cet avantage ne soit pas acquis au prix de sacrifices inadmissibles et que tous les Belges, quels que soient les intérêts locaux ou nationaux à satisfaire, restent étroitement unis pour faire triompher, lorsqu'il s'agit des communications de la Belgique avec son arrière-pays, le programme d'ensemble de nos revendications.

XI. — L'Escaut.

L'incertitude dans laquelle nous met après plus de dix ans de pourparlers l'ajournement de la revision, a fait naître un projet qui tend à substituer à l'Escaut un canal direct, allant d'Anvers, vers Gand, Zeebrugge et la mer, plus long, dont les embouchures seraient incertaines, où on ne pourrait pas, comme sur l'Escaut, assurer à la navigation l'aide précieuse des courants, et dont le coût serait tel que le seul intérêt de la dépense à engager suffirait à réaliser dans le fleuve des travaux annuels qui maintiendraient dans un état parfait sa navigabilité. C'est là un projet de désespoir. Il est injustifié, tant au regard de la voie de navigation naturelle incomparable dont nous a dotés la nature, qu'au regard de la position internationale de premier plan que nous ont donnée les Puissances et le bon droit, pour assurer la conservation et l'amélioration de la grande voie qui marche vers la

mer. Ecartons résolument cette initiative peu opportune.

Nous n'en parlerions pas si ce projet n'avait pas fait croire à une partie de l'opinion publique en Hollande que nous serions disposés, faute d'un accord immédiat, à jeter le manche après la cognée, et si M. le Sénateur Van der Lande n'en avait pas pris prétexte, dans sa conférence de Bruxelles de 1929, pour recommander, avec empressement, à la Belgique de se libérer par la construction de cette nouvelle voie d'eau du couloir fluvial néerlandais.

Nous n'en sommes pas là !

Certes l'Escaut est un fleuve capricieux. Il doit être surveillé de façon constante.

Sa navigabilité dépend à la fois de l'action régulière des eaux et de l'entretien de son lit. C'est le motif pour lequel il faut éviter soigneusement, ainsi que nous l'avons démontré plus haut, de réduire par des travaux périlleux l'amplitude et le jeu des marées.

C'est aussi le motif pour lequel il faut faire intervenir la drague, dès que se forment des seuils, aux points d'inflexion du flux et du reflux, qui passent d'une rive à l'autre, s'écartant des rives convexes pour se profiler le long des rives concaves.

C'est encore le motif pour lequel, si le thalweg se déplace sous l'action des eaux, ou par la formation de hauts fonds ou d'épis, il faut pouvoir exécuter non seulement des travaux d'entretien mais, s'il en est besoin, des travaux d'améliorations à la rivière.

C'est bien pour ces raisons que nous voulons que l'on n'exécute pas de travaux intempestifs sur les berges, et que tous les travaux jugés nécessaires dans le fleuve puissent être exécutés d'urgence. C'est pour cela que nous entendons être associés à la gestion si délicate de la voie d'eau. Mais du moment où cette surveillance active demeure exercée, l'Escaut est une voie d'eau incomparable.

La grande navigation y trouve la plus entière sécurité. C'est plaisir d'y voir glisser avec une impressionnante majesté un léviathan tel que le *Belgenland* qui accoste sans difficulté le long des quais du fleuve.

En ce moment même un effort considérable est d'ailleurs tenté pour améliorer l'Escaut. Les extensions des bassins au Nord, et l'entrée si largement conçue du Kruisschans, augmentent sensiblement les accostages en eau profonde et l'effet utile de la rivière.

Le thalweg vient d'être approfondi en deux endroits importants. Il est porté dès à présent à 8^m50 de profondeur en aval du Kruisschans. Il sera porté demain — et cela jusque dans la passe de Bath — à un minimum de 9 mètres. On espère le porter bientôt à 9^m50.

Les profondeurs et les largeurs, même à marée basse, sont d'ailleurs presque partout considérables et partout satisfaisantes.

Les voici :

	<i>Profondeur</i>	<i>Largeur</i>
	(à marée basse)	(à marée basse)
	à m.	m.
Austruweel :		
de 8 et jusque 18	140 à	180
Sainte-Marie :		
de 8 et jusque 17	150 à	260
Kruisschans	de 9 à 21	225 à 270
Bath	de 9 à 18	280 à 335
Valkenisse	jusque 22	275 à 450
Walsoorden	jusque 34	300 à 450
Ha-sweert	jusque 35	720 à 1600
Terneuzen	jusque 53	700 à 1300
Borsselen	jusque 45	1000 à 1600
Flessingue	jusque 28	2200 à 3000

On voit combien les largeurs sont grandes, sauf en deux points, en face d'Austruweel et en face de Sainte-Marie, où elles répondent cependant strictement aux besoins actuels de la navigation.

On voit aussi combien sont grandes les profondeurs. Certes celles-ci ne sont pas uniformes, en une même section transversale sur toute la largeur du chenal. Et c'est le motif pour

lequel on drague notamment à Bath et en aval du Kruisschans.

Qu'on ne se figure pas d'ailleurs qu'il y a lieu de draguer sur toute la longueur du fleuve. L'Escaut a une longueur de 90 kilomètres. Sur ce long parcours, il n'y a lieu de draguer, en des points d'ailleurs espacés l'un de l'autre, que sur environ 5 kilomètres. Les 85 kilomètres restants ne connaissent pas la drague.

Ces 5 kilomètres se répartissent en neuf points, susceptibles de voir se former des seuils. Ils sont situés :

1. En face du quai Jordaens (sur une longueur de 400 mètres).
2. En face d'Austruweel (sur 500 m.)
3. Dans le Krankeloon (sur 500 à 1.000 mètres).
4. Au fort La Perle (sur 300 à 400 mètres).
5. Près de Lillo (sur 300 à 400 m.).
6. Au Frédéric (sur 400 mètres).
7. A Bath (sur environ 1 kilomètre).
8. A Valkenisse (sur 1 kilomètre).
9. A Walsoorden (sur 1 kilomètre et demi).

Ce sont ces seuils qu'il faut surtout surveiller.

Les profondeurs, on le sait, augmentent encore à marée haute. Elles permettent, pour autant bien entendu qu'on ne soit pas en période de perturbation, aux navires ayant jusque 11^m50 de tirant d'eau, de remonter jusque dans la rade d'Anvers. Il suffit pour cela de maintenir les seuils à la côte — 9,00.

Il va sans dire que les dragages doivent être accomplis dès que les seuils se forment, car il suffit qu'un seul d'entre eux ne soit pas enlevé en temps pour qu'il barre plus ou moins le fleuve.

Voilà pourquoi on peut dire à la fois que l'Escaut demande une surveillance et des travaux constants et que ce fleuve, à la condition que ces travaux soient accomplis, est l'une des plus belles voies d'eau du monde.

XII. — Conclusion.

Quelle doit être l'attitude de la Belgique vis-à-vis des Pays-Bas?

Devons-nous continuer à patienter? Devons-nous simplement demeurer sur nos positions?

La Hollande semble le vouloir.

Chaque phase nouvelle des négociations constitue de sa part une offensive nouvelle sur quelque point, et un nouveau recul dans la voie des concessions.

La Hollande officielle proteste de son désir d'aboutir; elle répète à satiété qu'elle a accepté la revision du Traité; mais ses notes prouvent, et plus encore le langage tenu en 1929 par ses délégués, qu'elle ne comprend la revision que dans le sens d'une simple interprétation, d'ailleurs abusive, du Traité désuet et incomplet de 1839, d'un refus de consentir à aucune concession, d'une intention bien arrêtée de faire payer même les semblants de satisfaction qu'elle suggère par ce qu'elle appelle « un échange réciproque d'avantages et de concessions ».

Continuer à insister dans ces conditions auprès de nos voisins ne constituerait pas seulement pour nous un jeu de dupes, mais un manque de dignité nationale.

Certes, si les Pays-Bas, au lieu de continuer à nous leurrer, changeaient enfin d'attitude, et si en nous faisant des propositions positives et acceptables, ils nous tendaient une main amicale, nous devrions nous réjouir de ce revirement et saisir la main qu'elle nous offre.

Mais en attendant ce geste si peu probable, nous ferons chose sage en entrant résolument dans une autre voie.

Aide-toi, le Ciel t'aidera. Protégeons-nous nous-mêmes.

N'oublions pas, d'ailleurs, que les Puissances sont intéressées à cette protection. Elles ont leur pavillon dans notre port. Leur intérêt marche de pair avec notre bon droit. Certes,

nous venons de le mettre en lumière, aucun danger immédiat ne nous menace en ce moment sur l'Escaut. Si, au surplus, la Hollande laissait s'ensabler la passe, ou refusait l'exécution des travaux jugés indispensables à la navigation, l'opinion serait unanime à se soulever, et elle aurait pour se justifier le titre de créance que les Puissances ont mis entre nos mains en nous promettant un régime plus équitable et plus sûr.

Mais là n'est pas le problème. C'est pour assurer l'avenir que nous devons le résoudre. Cet avenir ne peut demeurer incertain. Nous ne pouvons pas permettre que la Belgique continue à vivre dans l'équivoque du Traité de 1839.

Nous n'avons pas le droit de laisser à nos descendants le risque qu'évoque pour nous le passé.

Gardons donc aussi les yeux fixés vers les Puissances qui nous ont promis la revision du Traité.

Si un accord semble impossible entre nos voisins et nous, qu'elles interviennent pour faire poursuivre l'œuvre de la revision.

Étudions avec elles dans quelles conditions d'application pratique pourrait être assurée l'internationalisation de l'Escaut.

C'est là que, faute d'entente, alors que l'accord serait cependant si facile à réaliser, se trouvera vraisemblablement la solution.

L'Observer de Londres avait raison de dire au lendemain de la publication récente du *Livre Gris* :

« Il semble incroyable qu'un port comme Anvers, qui offre des facilités au commerce d'un si grand nombre de nations, soit privé de ses avantages naturels ou que son existence même soit menacée par des considérations ou des préventions d'ordre politique. Des droits de souveraineté ne peuvent indéfiniment empêcher le développement normal de moyens de communications intéressant le monde entier. »

CHAPITRE II

LE PROBLÈME DES EAUX INTERMÉDIAIRES ET DE NOS COMMUNICATIONS AVEC LE RHIN.

I. — *L'intérêt de la question : Anvers, port rhénan.*

La question des droits de la Belgique dans les eaux intermédiaires — appelées aussi l'Escaut Oriental — est celle qui fait couler le plus d'encre.

Si presque tous les esprits non prévenus admettent, même aux Pays-Bas, que l'Escaut occidental (d'Anvers à la mer) doit demeurer libre, qu'il doit livrer passage aux plus grands navires, que nous devons pouvoir intervenir dans la gestion commune du fleuve, et être mis en mesure d'assurer sa navigabilité, en empêchant le veto de la Hollande, beaucoup plus de gens, incomplètement renseignés au sujet de nos droits, se refusent à laisser améliorer nos voies de communications avec le Rhin.

Et cependant le problème est d'importance capitale pour la Belgique.

Anvers est, au même titre que Rotterdam, un *port rhénan*.

C'est vrai géographiquement, historiquement, économiquement.

Géographiquement, l'Escaut se prolonge, par le delta et les bras de sa partie orientale, vers le Waal et le Rhin. De son côté, le Rhin se déverse, en partie, dans l'Escaut oriental.

Historiquement, l'Escaut et le Rhin n'ont jamais cessé d'échanger des produits.

Économiquement, le port d'Anvers trouve dans la région rhénane une large partie de son hinterland.

On a essayé dans les milieux hollandais de contester à Anvers son caractère de port rhénan.

Il est donc nécessaire de mettre les choses au point.

1. C'est l'Allemagne, l'Allemagne du Rhin, c'est-à-dire les États riverains du fleuve (la Prusse, la Bavière, le

Grand-Duché de Bade, la Hesse Grand-Ducale, le Duché de Nassau), aussi bien que la France, qui dès 1831, en signant le 30 mars 1831 avec les Pays-Bas le protocole de Mayence, se sont « réservé la faculté de communiquer librement avec Anvers et avec la Belgique *par les eaux intermédiaires* ».

Les termes que nous venons de rappeler sont ceux qui se retrouvent sous la plume des Puissances lorsque la Hollande protesta le 14 décembre 1831 contre les garanties prévues au profit de la Belgique pour lui assurer de bonnes communications avec l'Est par les eaux intermédiaires et par le Limbourg.

Les Puissances ont ainsi, dans leur mémoire du 4 janvier 1832, marqué l'intérêt que présentait Anvers pour la navigation et le Commerce rhénans, mais elles ont en même temps mis en vedette l'intérêt que le commerce et la navigation du Rhin présentaient pour Anvers et la Belgique.

Et rappelant alors que dans le protocole du 27 janvier 1831, il avait été stipulé, de l'accord des Pays-Bas, « que la Belgique, florissante et prospère, trouverait dans son nouveau mode d'existence politique les ressources dont elle a besoin pour le soutenir », les Puissances précisent que ces ressources sont, bien entendu, celles qu'offrent à la Belgique « une libre navigation à l'Escaut, *et de libres communications avec l'Allemagne par les voies les plus directes* ».

Il suffit d'ailleurs de se souvenir de la situation économique de la Belgique, à ce moment, pour comprendre la portée impérieuse des décisions que prirent ainsi les Puissances au profit de notre pays, libéré de l'emprise de Guillaume d'Orange.

D'une part, les Pays-Bas, par le Traité de Munster, avaient fermé l'Escaut pendant près de deux siècles et ruiné la vie économique de notre pays humilié. La Belgique, champ de bataille de l'Europe, où depuis un siècle la guerre avait été la règle et

la paix l'exception, était pauvre. La Hollande, grâce surtout à ses colonies, était riche. D'autre part le roi Guillaume, depuis la réunion de la Belgique et des Pays-Bas, n'ayant plus les raisons du passé pour ruiner notre commerce et notre industrie, avait déployé, une réelle activité dans le but d'insuffler la prospérité économique à nos provinces. Il releva l'agriculture, créa des canaux et des routes, développa l'industrie (fondant les usines Cockerill et les verreries du Val-Saint-Lambert), institua la Société Générale des Pays-Bas pour favoriser l'industrie nationale, etc.

Aussi cet essor économique fut-il de nature à retarder la révolution, due essentiellement, ainsi que l'enseigne si lumineusement M. Pirenne, non pas à des raisons d'ordre matériel, mais à des motifs d'ordre moral et religieux.

Mais en opérant entre le Nord et le Sud la séparation, ne faisait-on pas courir à la Belgique le risque de voir à nouveau les Pays-Bas couper les vivres à nos provinces et fermer les issues à leur développement économique? Or les Puissances, tout en faisant contre nous les Traités qui nous valurent notre autonomie relative, n'allèrent pas cependant jusqu'à vouloir que nous soyons à nouveau encerclés et pauvres. — C'est tout le contraire qu'elles désiraient. Les Puissances insistèrent donc sur leur intention de voir désormais « la Belgique *florissante et prospère* ».

Dès lors ne saute-t-il pas aux yeux que la liberté de nos communications avec l'Est, qui devait être, au point de vue économique, notre arrièrepays, s'imposait, et cela « par les voies les plus directes ».

Voilà pourquoi, dans le Traité du 19 avril, il fut stipulé, outre ce que nous avons dit de l'Escaut et ce que l'article IX § 7 du Traité dit de la Meuse :

1^o Que les droits et péages entre Anvers et le Rhin, sur la branche de « l'Escaut Oriental », ne dépasse-

raient pas les tarifs de Gorcum à la mer.

2° Que la navigation des eaux intermédiaires « entre l'Escaut et le Rhin », « *pour arriver d'Anvers au Rhin et vice-versa* » resterait libre, et qu'elle ne serait assujettie qu'à des péages modérés, les mêmes pour le commerce des deux pays.

3° Que les dispositions des articles 108 à 117 de l'Acte général du Congrès de Vienne (qui imposent aux Pays-Bas d'entretenir et d'améliorer ces voies de communication de façon à *ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation*) seraient appliquées aux voies d'eau « qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais ».

4° Que « si des événements *naturels* ou des *travaux d'art* venaient par la suite à rendre *impraticables* ces voies de navigation, le Gouvernement des Pays-Bas assignerait à la navigation belge d'autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodes, en remplacement des dites voies devenues impraticables ».

5° Que l'usage des canaux qui traversent les deux pays continuerait à rester libre et commun à leurs habitants, qui en jouiront réciproquement, et aux mêmes conditions, et qu'il ne serait perçu sur ces canaux que des droits modérés.

6° Que les communications commerciales par Maestricht et Sittard resteraient entièrement libres et ne pourraient être entravées sous aucun prétexte, que les routes *vers l'Allemagne* devraient être entretenues en bon état, que les droits de barrière pour l'entretien de ces routes y seraient modérés, et que le *commerce de transit* n'y pourrait éprouver aucun obstacle.

7° Qu'au cas où la Belgique construirait une nouvelle route ou creuserait un nouveau canal, qui aboutirait à la Meuse vis-à-vis le canton hollandais de Sittard, la Hollande devrait, à la demande de la Belgique, *prolonger la route ou le canal jusqu'aux frontières de l'Allemagne*.

Toutes ces clauses prouvent clairement que les Puissances entendaient assurer à la Belgique des communications, par toutes les voies naturelles, avec le Rhin.

Bien plus, en 1842, le Traité du 5 novembre précisa encore la situation, en stipulant : « Toutes les voies navigables communiquant de l'Escaut occidental au Rhin, y compris le Sloe, l'Escaut Oriental et la Meuse, seront considérées comme eaux intermédiaires entre ces deux fleuves. »

Nous verrons plus loin que si, depuis lors, la Belgique ne dispose plus de ces voies naturelles, que lui assurait le Traité, la faute en est à la Hollande, qui a négligé « les travaux nécessaires pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation », ainsi que ce fut le cas dans le Krekerak, dans l'Eendracht, dans le Mosselkreek et dans le Hellegat, et qui alla jusqu'à barrer brutalement le Sloe et le passage naturel à Bath par le barrage de Woensdrecht.

Le port d'Anvers est donc bien, par la volonté des Puissances, et de l'acquiescement des Pays-Bas, autant que Rotterdam, un *port rhénan*.

2. Depuis le Traité de Séparation, Anvers n'a cessé de développer ses relations avec le Rhin.

Nous serions conduits trop loin, si nous transcrivions ici le mouvement du trafic et les statistiques qui le démontrent.

Les ports d'Anvers et de Rotterdam ont d'ailleurs, en tant que ports rhénans, à côté d'un rôle en partie semblable, un rôle différent et complémentaire à remplir (1).

(1) M. J. Dekeuster, qui a fait récemment une enquête pour le journal *Le Neptune*, d'Anvers, au sujet de la concurrence des grands ports nord-européens, mettait en lumière dans la conclusion que voici les avantages et les désavantages respectifs de Rotterdam et d'Anvers :

« A Rotterdam, le trafic de marchandises massales domine et sa fonction est essentiellement transitoire, laissant en général moins de profits pour l'établissement portuaire. Le port possède un réseau très complet de communications fluviales et un outillage moderne pour le transbordement des marchandises en vrac. Il lui manque des communications ferroviaires faciles et un outillage adéquat pour la manipulation des marchandises diverses.

Dans ce rôle dévolu au port d'Anvers intervient l'instrument de transport indispensable qui est pour notre port sa *flotte rhénane*.

Il n'est pas sans intérêt de signaler que celle-ci comprenait au 1^{er} janvier 1929, navigant régulièrement sur le Rhin :

231 grands chalands, type kast, de plus de 750 tonnes . . .	T. 291.554
380 bateaux, type campinois, de plus de 500 tonnes . . .	T. 209.000
650 bateaux de moins de 500 tonnes . . .	T. 213.750
73 bateaux à moteurs (3.160 chevaux) .	T. 18.761
12 porteurs à vapeur .	T. 8.500
3 remorqueurs à aubes de 1.275 chevaux. H.P.	3.825
40 remorqueurs à hélice H.P.	7.860

soit au total 1.389 unités, appartenant en propre à des ressortissants ou des sociétés belges, avec 741.565 tonnes de bateaux et 11.685 chevaux de remorqueurs. (Extrait de la *Situation économique de la Belgique*, 1928).

Cette flotte a encore augmenté depuis. Elle comprend en effet au 1^{er} janvier 1930 :

248 grands chalands, type kast, de plus de 750 tonnes, jaugeant 306.602 T. ; 405 bateaux, type campinois, de plus de 500 tonnes, jaugeant 231.000 tonnes ; 670 bateaux de moins de 500 tonnes, jaugeant 220.750 tonnes ; 95 bateaux à moteur, jaugeant 25.360 tonnes et d'une puissance globale de 4.560 che-

vaux, et enfin 12 porteurs à vapeur jaugeant 8.500 tonnes. Soit un total de 1.430 navires jaugeant ensemble 792.212 tonnes. De plus il y a 3 remorqueurs à aubes de 1,275 chevaux d'une puissance totale de 3.825 H. P. et 40 remorqueurs à hélice d'une puissance de 7.860 H. P.

Ajoutons que le port d'Anvers, depuis les accords intervenus entre la Belgique et la France, relativement aux transports de potasses et de céréales entre Anvers et Strasbourg, a acquis en tant que *port rhénan* une importance accrue. En dépit d'avantages analogues que poursuit Rotterdam, mais qui causeraient à Anvers un préjudice immérité, il a en ce moment à faire face à un devoir économique nouveau. Voici en effet les statistiques relatives aux importations de potasses, en vue desquelles d'importants magasins ont été édifiés au port d'Anvers, et aux expéditions de céréales vers le grand port fluvial français et vers son hinterland.

Années	Potasses (en tonnes)	Céréales (en tonnes)
1925	173.000	131.000
1926	138.000	150.000
1927	318.000	160.000
1928	466.000	421.000
1929	environ 600.000	

3. Or, les difficultés de nos communications avec le Rhin, la création en 1867 d'une voie nouvelle, l'obligation imposée depuis lors à la navigation de parcourir 20 kilomètres de plus dans la partie la plus encombrée de l'Escaut, l'insuffisance du canal Hansweert-Wemeldinghe, les obstacles, tels les écluses et les ponts, jetés en travers de la route, les dangers auxquels les vents violents exposent les bateaux dans les bras ouest des eaux intermédiaires, ont amené un *recul sensible* et progressif de nos expéditions fluviales de et vers les ports du Rhin allemand.

En voici la preuve :

Expédition des ports allemands du Rhin vers Anvers (en tonnes) :

Ses fonctions commerciale et industrielle ne sont pas suffisamment développées et on cherche à les étendre.

A Anvers, le contraire se produit et si son outillage pour les marchandises diverses et ses communications ferroviaires sont excellentes, les communications fluviales sont précaires, à cause de l'absence d'une politique générale de collaboration des moyens de transport et de l'existence d'une concurrence nationale ridicule entre les transports par fer et par eau. Son outillage pour le transbordement des marchandises en vrac est insuffisant et on cherche activement à y remédier.

Sa fonction commerciale est plus développée, mais a souffert des conséquences de l'instabilité financière... On note une heureuse reprise. Sa fonction industrielle régionale est plus développée et est appelée à une extension plus grande grâce à l'industrialisation de la Campine, laquelle se poursuit à grands pas et qui sera facilitée davantage si on se décide à l'amélioration rapide des canaux qui la desservent. »

Années	Charbons	Produits métallurg.	March. div. ou non dénom.
1913	1.070.000	560.000	585.000
1925	1.508.000	550.000	280.000
1926	1.298.000	1.185.000	338.000
1927	1.312.000	857.000	321.000
1928	743.000	795.000	348.000

Expéditions à la sortie d'Anvers vers les ports allemands du Rhin (en tonnes) :

Années	Minerais	Céréales	March. div. ou non dénom.
1913	250.000	621.000	770.000
1925	147.000	645.000	360.000
1926	103.000	750.000	264.000
1927	165.000	948.000	301.000
1928	319.000	457.000	187.000

D'autre part, si nous considérons la part, non plus d'Anvers, mais de la Belgique entière, dans le trafic rhénan, nous constatons la même régression.

Le Gouvernement néerlandais l'a nié dans son mémorandum du 7 mai 1929.

Il n'a pu le faire qu'en négligeant de citer les chiffres qui infirment ses prétentions et dévoilent ses erreurs.

La note belge du 7 mai 1929 a infligé, au mémorandum de La Haye un sévère démenti. (pp. 39 et 40 du *Livre Gris*.)

Il en résulte clairement :

a) « Que tandis que naguère, la part de la Belgique dans le trafic rhénan ne faisait qu'augmenter, ce mouvement ascendant est maintenant enrayé. »

Cette part du trafic total a été :

En 1913 de 24 p. c.;
(9.073.000 tonnes sur un ensemble de 37.529.000 tonnes.)

En 1925 de 21 p. c.;

En 1926 de 19 p. c.;

En 1927 de 20 p. c.;

En 1928 pas encore publié.

« Si la part de la Belgique était restée la même qu'en 1913, son trafic rhénan aurait atteint en 1927 2.800.000 tonnes de plus. » que le chiffre recensé de 10.309.000 tonnes.

b) « Que le tonnage expédié d'Anvers vers le Rhin a subi une régression sensible. »

La quote-part du port d'Anvers dans l'ensemble du trafic vers le Rhin, d'après la statistique même de la douane néerlandaise, à Lobith, a été :

En 1913 de 8,8 p. c.;
(1.746.000 tonnes sur un total de 19.814.000 tonnes).

En 1923 de 9,3 p. c.;

En 1924 de 11,1 p. c.;

En 1925 de 9,2 p. c.;

En 1926 de 10 p. c.;

En 1927 de 7,5 p. c.;

En 1928 de 8,1 p. c.;

(1.767.000 tonnes sur 21.704.000 tonnes)

Or, ces 1.767.000 tonnes comprennent 532.000 tonnes acquises à Anvers en raison de la convention franco-belge.

c) « Que pendant ce même laps de temps Rotterdam a vu son tonnage rhénan progresser de 50 p. c. »

Il a été, d'après les rapports de la Chambre de Commerce de Rotterdam (1928, p. 256) :

En 1913 de 22.764.000 tonnes;

En 1925 de 22.844.000 tonnes;

En 1926 de 32.401.000 tonnes;

En 1927 de 33.268.000 tonnes.

Alors que le trafic du port d'Anvers, on l'a vu, est demeuré stationnaire — et que le tonnage des marchandises de cueillette diminuait de 1.476.000 T. (1923) à 851.000 tonnes (1928).

d) Que « le fret normal entre le fret Ruhr-Rotterdam et Ruhr-Anvers, sur la base de l'or, a doublé » au détriment d'Anvers, depuis 1913.

« L'écart normal du fret au départ de la Ruhr en défaveur du port d'Anvers s'élève actuellement à Mk. 0,65, alors qu'avant la guerre

cet écart ne dépassait pas Mk. 0,25 en moyenne (1).

Dans un article substantiel paru dans la *Revue Economique internationale* de janvier dernier, nous lisons, sous la plume d'un initié qui signe BRABO (« Les Communications fluviales du port d'Anvers avec le Rhin »), que « le déséquilibre qui existait en 1913 dans nos ports entre les entrées et les sorties de marchandises provenant ou destinées au Rhin s'est fortement accentué en 1927. Alors que l'écart atteignait avant guerre environ 3 millions de tonnes, il s'est accru jusqu'à 4 millions de tonnes en 1927 et il en résulte que 55 p. c. de nos chalands rhénans doivent remonter à vide vers le Rhin.

Une autre indication nous est fournie, au point de vue du recul de notre trafic vers le Rhin, par la statistique relevée à l'écluse de Hansweert, à l'entrée même du canal qu'on a substitué aux voies anciennes. Nous y voyons passer :

En 1926, 19.058 bateaux du Rhin, jaugeant 14.516.000 tonnes;

En 1927, 16.261 bateaux du Rhin, jaugeant 12.421.000 tonnes;

En 1928, 15.241 bateaux du Rhin, jaugeant 11.691.000 tonnes.

4. La situation de Rotterdam comme port rhénan, s'est encore améliorée depuis que le port de Dordrecht, qui sert en quelque sorte de prolongement de Rotterdam vers le Rhin, a perfectionné ses installations (2).

M. Bongaerts, jadis ministre du Waterstaat, a indiqué à cet égard

à la Chambre néerlandaise le but à poursuivre :

« Tout près de Dordrecht, se trouve le nœud des puissants fleuves inférieurs néerlandais, le terrain naturellement indiqué pour un port de mer du Rhin à la Meuse. Selon notre point de vue, ce terrain doit s'étendre jusqu'aux fleuves inférieurs près de Dordrecht. Cela signifie une extension de l'influence du chenal du « Hoek van Holland », dont la réalisation a causé beaucoup de frais, mais qui a eu un succès considérable. Et il n'est pas juste du tout de restreindre artificiellement cette influence au port seulement où, en ce moment, peuvent aborder les navires transatlantiques. »

Dordrecht au surplus a instauré le remorquage gratuit entre Rotterdam et Dordrecht.

5. Un avantage plus sérieux encore a été assuré à Amsterdam par la décision récente de créer un nouveau canal d'Amsterdam au Rhin, qui entraînera une dépense aussi forte que celle qu'entraînerait la construction d'un canal d'Anvers au Moerdijk. D'autre part un avantage, sérieux aussi, a été donné à Rotterdam par l'achèvement en 1914 du Rhein-Herne-Kanal qui passe par les plus grands centres charbonniers de la Ruhr et qui draine un trafic de plus de 15 millions de tonnes dans une région qui en 1913 n'avait que le chemin de fer comme moyen de transport. Ces marchandises étant transportées par eau, et les transports de la Ruhr via Anvers étant entravés par les mauvaises

(1) Or Mk. 0,25 représentait 25 p. c. du fret Ruhrort-Rotterdam, de sorte que le fret rhénan Ruhrort-Anvers (1 M. 70) des charbons s'élève pour le moment à environ 70 p. c. de plus que le fret Ruhrort-Rotterdam (1 M.).

(2) Nous lisons à ce sujet dans un écrit de M. Van Mook au journal *La Métropole*, du 5 octobre dernier, à l'occasion de la visite de journalistes faite à Dordrecht, à l'initiative du Cercle maritime « Maasclub » :

« L'exécution du travail d'amélioration mentionné ci-dessus, coûtera à peu près douze millions de florins. Les travaux ont avancé si rapidement que la moindre profondeur de la voie navigable est de 7 mètres et sur une grande distance déjà de 9 mètres. L'île des Crabs (Krabbeneiland), barrant l'entrée du port de mer, a été creusée l'année dernière, ce qui garantit aux grands navires une entrée très facile dans le port de mer. Le pont de Varendrecht, sur

l'ancienne Meuse, qui ne laissait aux navires qu'une ouverture de 18 mètres de largeur, constituant ainsi un obstacle pour les grands navires sera changé en un pont mobile d'une ouverture de 70 mètres et pouvant être levé à 18 mètres de hauteur. La communication par terre est ici secondaire. Le gouvernement et la ville de Dordrecht font tout leur possible pour perfectionner cette voie navigable et il est hors de doute que, cette année, les plus grands navires pourront atteindre Dordrecht nuit et jour sans aucun obstacle. En ce moment déjà, la nouvelle voie est parfaitement navigable pour les navires d'un tirant d'eau de 6 mètres, c'est-à-dire pour des navires de grandeur moyenne. Ils peuvent atteindre Dordrecht aussi bien par Hellevootsluis que par le Hollandsch Diep, de sorte que les navires peuvent maintenant atteindre Dordrecht par deux voies : l'ancienne Meuse et le Hollandsch Diep. Cette circonstance est de la plus haute importance pour un port de transit. »

communications avec le Rhin, Rotterdam a pu prendre un nouvel essor comme port de transbordement.

Si Anvers n'est pas mis en mesure dans l'avenir de disposer de voies de communications vers le Rhin aussi faciles et aussi rapides que celles dont disposent ses concurrents néerlandais et allemands, de façon à pouvoir transporter les marchandises lourdes aux taux réduits qui sont pratiqués déjà sur le réseau rhénan, notre grand port national ne pourrait que bien difficilement soutenir la concurrence contre les autres ports rhénans, plus favorablement reliés aux grandes voies de navigation, telles que le canal Rhein-Herne, dont nous venons de parler, et le canal de la Lippe, qui sera prochainement mis en service, à travers une importante région minière, desservie jusqu'ici uniquement par chemin de fer, telles encore le Main et le Neckar modernisés, le canal de jonction Main-Danube, le Mittelland-Kanal, le grand canal d'Alsace et la Moselle canalisée, et le nouveau canal *Amsterdam-Rhin*, qui vient d'être décidé dans le but d'enlever à Anvers aussi bien qu'à Rotterdam une partie de son trafic vers le Rhin.

6. Enfin, pour mieux développer son *Trafic rhénan*, Rotterdam n'a pas hésité à prendre l'offensive contre Anvers.

Elle a pris contre notre port une mesure de *dumping* préjudiciable.

La *Graan Elevator Maatschappij* (G. E. M.) de Rotterdam, qui a le monopole des transbordements de céréales, a accordé à la *Grano*, l'office fédéral suisse pour l'importation des céréales, une ristourne de fret s'élevant à 20 cents hollandais par tonne transbordée à son intervention.

Le trafic vers les ports allemands a été systématiquement exclu de cette mesure de protection, qui a eu pour résultat *d'enlever au port d'Anvers 20 p. c. du trafic des céréales vers la Suisse*.

Ce n'est pas tout. En vertu du règlement officiel pour la navigation sur le canal de la Merwede, qui

conduit d'Amsterdam au Rhin, la priorité de passage par les ouvrages d'art est accordée aux bateaux chargés qui viennent du Rhin allemand ou qui s'y rendent, et le règlement sur les droits de port accorde à ces bateaux l'exonération des taxes qui s'élèvent par tonne et par voyage à environ fr. 0.60.

Amsterdam se défend ainsi contre Rotterdam, mais Amsterdam et Rotterdam conjuguent leurs efforts contre Anvers.

Anvers — *port Rhénan* — a donc le droit et le devoir de se défendre, par des mesures appropriées, et notamment par l'application de primes de compensation, — nous en parlerons plus loin, — mais avant tout, par l'appropriation et la création de voies de communications conformes aux dispositions du Traité de 1839 et conformes aussi au droit à la revision que nous ont assuré en 1919, d'accord avec les Pays-Bas, les cinq grandes Puissances réunies à Paris à cet effet (1).

II. — *Les Communications actuelles.*

Rappelons simplement quelques données indispensables, en jetant les yeux sur la carte annexée à ce rapport (carte 3) :

1. En vertu du Traité de 1839, la navigation intérieure partait de *Bath*,

(1) Dans le Mémoire que la Chambre de Commerce de Maastricht a envoyé récemment au Gouvernement de La Haye et aux États Généraux, on peut lire ce qui suit :

« Dans l'intérêt de la bonne entente entre les deux États voisins, c'est-à-dire en premier lieu dans l'intérêt des habitants des régions frontalières dont nous sommes, nous pensons pouvoir faire observer ce qui suit :

« Que la Néerlande, par la formation singulière de son territoire, s'abstienne de porter aucune entrave à la prospérité de la Belgique; Anvers doit arriver au plein développement dont il serait susceptible si la Belgique, au point de vue commercial, pouvait disposer librement de l'Escaut. Nous disons la même chose pour la navigation rhénane d'Anvers. Si les chiffres fournis par M. le ministre d'État Segers, au sujet de la régression du transit anversois vers le Rhin sont exacts, que la Néerlande ne soit pas un empêchement à ce que ce port maintienne son niveau. »

Et plus loin :

« Nous croyons devoir faire observer que, abstraction faite de l'interprétation juridique exacte des dispositions du traité y relatives, le devoir de simple fraternité et de bon voisinage exige de nous la reconnaissance que l'Escaut pour autant que la puissance de l'homme y peut quelque chose, doit être maintenu dans un tel état qu'Anvers soit accessible, sans difficulté pour le grand trafic maritime moderne et pour le trafic du Rhin moderne, aussi facilement qu'en 1839 pour la navigation rhénane d'alors. »

en eaux vives, longeait le *Kreekerak* (à l'est du premier bras de l'Escaut Oriental), puis le *Eendracht* (à l'est de l'île de Tolen) (ou le Brabants et l'Engelsch vaarwater), puis allait droit devant elle vers le *Krammer*, par des eaux qui aujourd'hui sont remplacées par la terre ferme, à la suite du colmatage du *Sint-Filipsland*. De là, les bateaux s'engageaient vers l'est, dans le *Volkerak*, le *Hellegat*, le *Hollandsch Diep*, vers Dordrecht et le grand bras du Rhin, le *Waal*.

2. En 1867 cette voie fut fermée à Bath par le barrage de Woensdrecht, créé par les Pays-Bas, pour y laisser passer la ligne de chemin de fer de Bergen-op-Zoom vers l'île de Walcheren. La Hollande, pour permettre le passage de la voie ferrée vers Middelbourg et Flessingue, barra en même temps le *Sloe* entre les îles de Walcheren et Zuid-Beveland.

3. Le Traité de 1839 stipulait, nous l'avons rappelé plus haut, que « si des événements naturels ou des travaux d'art venaient à rendre les voies indiquées impraticables, le Gouvernement des Pays-Bas assignerait à la navigation belge d'autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodes en remplacement des dites voies de navigation devenues impraticables ».

4. Les Pays-Bas, en remplacement des deux voies devenues impraticables, le *Sloe* et Bath, construisirent un canal de 7.759 mètres de longueur, à travers le Zuid-Beveland, de Hansweert à Wemeldinghe.

5. La Belgique protesta énergiquement et à plusieurs reprises contre la substitution à la voie ancienne de cette voie moins sûre, moins bonne et moins commode. Elle fit, lorsqu'on ouvrit le canal à la navigation, les plus expresses réserves.

6. Depuis lors, la Belgique ne cessa de soutenir :

a) Que la nouvelle voie est moins sûre, car les bateaux, outre qu'ils doivent parcourir 20 kilomètres de

plus dans l'Escaut occidental, dans la partie du fleuve la plus mouvementée et la plus encombrée, sont exposés, dans la partie ouest des bras de l'Escaut Oriental, aux vents les plus violents, et y sont fréquemment victimes d'accidents.

b) Que la nouvelle voie est moins bonne, puisque le parcours est sensiblement allongé. Il est de 135 kilomètres, alors qu'il n'était jadis par l'Eendracht que de 95 kilomètres. Et les 135 kilomètres en deviennent virtuellement au moins 150, si l'on tient compte des obstacles du chemin.

Au surplus, les bateaux ne trouvent plus autant que jadis l'aide des courants et les ancrages abrités.

c) Que la nouvelle voie est moins commode; que les bateaux en effet doivent se faire écluser deux fois, qu'ils sont arrêtés par quatre ponts mobiles dans le canal, que celui-ci, tout comme la plupart des écluses, est étriqué et insuffisant, et que les manœuvres en face des musoirs et dans l'avant-port de Hansweert sont périlleuses, en raison des rafales et de la disposition des ouvrages d'art.

7. Les réclamations de la Belgique n'ont cessé de devenir de plus en plus vives et alarmantes, depuis que la grande navigation rend moins aisé dans le fleuve entre Bath et le canal le passage des bateaux, depuis que ceux-ci, grâce au progrès du remorquage, circulent par traînes, longues souvent de 200 mètres, depuis que la navigation par les eaux intermédiaires s'est développée, et que les 74.000 bateaux qui doivent passer chaque année par l'Escaut et par le canal créent, surtout devant les écluses de Hansweert, un obstacle pour la navigation sur l'Escaut.

8. La Hollande ne peut rendre l'ancienne voie de navigation à la Belgique, car, alors qu'elle l'entretenait déjà très imparfaitement avant 1867, elle ne s'est pas bornée à jeter à travers le passage de Bath le rem-

part du chemin de fer et à travers le passage à l'est de Sint-Philipsland le talus du chemin de fer vicinal, mais elle a tout simplement laissé s'ensabler les deux passes indispensables, le *Krekerak* et le *Eendracht*. Elle y a, selon sa politique constante, que nous avons mise en lumière au sujet de l'Escaut, conquis des terres sur les eaux.

Il est à cet égard du plus haut intérêt de constater ces endiguements définitifs sur la carte que nous joignons à ce rapport.

9. La Belgique réclame, conformément à son droit à la revision, tout autant qu'en raison de la stricte application du Traité, une voie « *aussi sûre et aussi bonne et commode* » que la voie ancienne. Le canal de 1867 ne la lui donne pas.

10. Nous avons donc suggéré, dans le projet de traité de 1919, à Paris, et les négociateurs du Département des Affaires Etrangères ont suggéré à leur tour, dans le projet du Traité de 1925, la création d'un canal « partant des bassins d'Anvers, et aboutissant au Hollandsch Diep aux environs de Moerdijck » — dont la Belgique aurait en grande partie assumé les frais.

11. *Pendant neuf ans* — de 1918 à 1927 — les Pays-Bas furent d'accord pour accepter ce canal, dénommé « canal du Moerdijck ».

Les négociateurs néerlandais à Paris, le Département des Affaires Etrangères de La Haye, le Waterstaat, les Gouvernements de la Reine de 1918 à 1927 furent unanimes à l'admettre.

Sous la pression d'agitateurs intéressés de Rotterdam et d'Utrecht, la Première Chambre le repoussa après que la Seconde Chambre l'eut admis. Et depuis lors, le Gouvernement, infligeant un démenti à tant d'hommes d'État néerlandais dans le passé, déclare devoir faire écho à une opinion publique, que nous croyons artifi-

ciellement gonflée sous le vent de la concurrence maritime, et refuse de prendre encore en considération le seul projet qui pourrait remplacer efficacement les voies de navigation volontairement sacrifiées en 1867 par la Hollande.

12. Le Gouvernement de La Haye nous dit qu'au cas où nous en ferions la demande, il nous accorderait le canal connu sous le nom de l'ingénieur Van Konynenburg, ou un tracé qui en approche et que nous avons décrit dans notre rapport de 1929, et dont nous avons mis en lumière les graves défauts.

Il est cependant évident que puisque la nouvelle voie de communication obligerait la navigation intérieure à se faire écluser à Bath et à se mettre ainsi, à l'endroit le plus dangereux du thalweg, en travers de la navigation maritime, et puisque d'autre part elle forcerait les bateliers à pénétrer dans le Hollandsch diep, à l'ouest du Helle-gat, à l'endroit où ils sont le plus exposés, alors qu'à 3 ou 4 kilomètres de là ils pénétreraient dans le bras d'eau en plein sécurité, la Hollande ne peut pas soutenir sérieusement qu'elle nous offre une voie *sûre, bonne et commode*, de valeur égale à celle que nous aurions aujourd'hui si nos voisins n'avaient pas barré le passage en vives eaux à Bath, et s'ils avaient entretenu les anciennes passes, de façon à ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

III. — Erreurs néerlandaises.

On a essayé de donner le change à l'opinion publique en affirmant que les voies de communication actuelles vers le Rhin, par le canal Hansweert-Wemeldinghe, le *Engelsch Vaarwater* et le *Mastgat*, étaient en réalité meilleures que les voies utilisées avant 1867.

M. le Sénateur néerlandais Vander Lande s'est tout particulièrement fait le messager de cette thèse nouvelle.

Le distingué Sénateur la développa à la Première Chambre néerlandaise le 10 avril 1929, à l'occasion de la discussion du budget des Affaires Etrangères, et à la séance organisée au local de la Fondation Universitaire à Bruxelles en juin dernier, en réponse à la réunion du R. K. Vredesbond à La Haye.

Au Parlement néerlandais il s'exprima en ces termes :

« La vérité est que le canal de Hansweert raccourcit la distance de 40 kilomètres, le Kreekerak ne pouvant entrer en ligne de compte en tant que voie de navigation et le Sloe marquant, lui, un grand détour de 40 kilomètres. »

Puis il dit :

« La seule route s'offrant aux navires de quelque tirant d'eau passait depuis 1839 par le Sloe. Supposé même que ce fut une bonne voie navigable, M. Segers oublie qu'elle constitue un détour qui a été abrégé de 40 kilomètres par le canal de Hansweert. »

Ces affirmations ont causé en Belgique une réelle stupéfaction !

Et en effet le rapport des experts internationaux, nommés avant 1867, à l'occasion du barrage du Sloe et du passage de Bath, et dont l'honorable Sénateur a fait grand cas, dit clairement que 95 p. c. du trafic Anvers-Rhin se faisait avant la création du barrage de Woensdrecht par la passe de Kreekerak qui, d'après l'homme politique néerlandais, « ne pouvait entrer en ligne de compte comme voie de navigation ».

M. Van der Lande cependant n'a pas manqué de battre en retraite. Sans doute a-t-il lu dans nos publications belges cette réflexion qu'on expliquerait mal que la Belgique ait élevé de si violentes protestations de 1848 à 1867 contre le barrage de Woensdrecht, au point de vouloir rompre les relations diplomatiques avec les Pays-Bas, si le Kreekerak, comme l'affirmait l'orateur néerlandais, n'exis-

taut plus pratiquement comme voie navigable.

Sans doute aussi, M. Vander Lande a-t-il compris que par le seul fait que l'on a passé à des experts étrangers, (anglais et allemands) la question de savoir si le canal de Zuid-Beveland équivaldrait à l'Escaut oriental barré, il serait excessif de prétendre que le Kreekerak « n'entraîne pas en ligne de compte en tant que voie de navigation ».

Sans doute encore a-t-il trouvé la réfutation de sa thèse dans la réponse même du Ministre des Affaires Etrangères de son pays, à la Commission des rapporteurs du budget de 1918 (*Doc. parlementaires*, 1^{re} Chambre holland., p. 438).

Dans l'annexe au mémoire du Ministre, on peut lire :

a) Que la voie navigable, la plus courte, entre Anvers et Dordrecht passait avant le barrage de l'Escaut oriental par le Kreekerak, encore dénommé, sur les anciennes cartes, canal de Bergen-op-Zoom, ou Geule ou Sint-Pieterskreek; puis par le Kreek, on passait devant Bergen-op-Zoom et par l'Eendracht et le Slaak vers le Krammer.

L'annexe décrit la voie en question comme peu favorable à la navigation et utilisée exceptionnellement, mais, fait à noter, elle renseigne que l'Eendracht et le Slaak offraient des profondeurs supérieures au Kreekerak. Les seuls avantages de cette route, continue le document néerlandais, étaient la *sécurité* (beschutting) et la *moindre distance* (kortheid).

b) Qu'il existait une route plus longue, au Sud de l'île de Tholen, par le Lodijksche gat et l'Escaut oriental vers le Dortsman et le Brabantsche vaarwater. En 1830, ces passes étaient profondes (80 décimètres à marée basse).

c) Qu'enfin, il y avait une route par le Sloe et le Zandkreek qui était la plus longue et la plus exposée.

La profondeur minimum à marée basse y était en 1830 de 18 centimètres.

Quel démenti infligé à l'affirmation tendant à faire croire que la *seule* voie praticable d'Anvers vers le Rhin était celle de Sloe !

La vérité c'est que la commission officielle d'études nommée par le Gouvernement *néerlandais* après 1849 a admis que « 5 p. c. seulement des bateaux venant de ou allant vers *Anvers* faisaient le détour par le Sloe ».

D'après le rapport officiel de la 2^e Commission belge pour l'étude des barrages de l'Escaut oriental et du Sloe, communiqué le 2 décembre 1865, au Gouvernement *néerlandais*, 6.129 bâtiments venant d'Anvers *et d'autres endroits* de l'Escaut, avaient passé en 1864 par Bath pour se rendre en Hollande et au Rhin et dans ce nombre figurent 279 bateaux à vapeur.

En sens inverse, on recensa, via le Kreekerak, 5.854 bâtiments. Total : 11.983 *bateaux*. Par le Sloe, passaient au total 5.951 bâtiments *venant de ou destinés à Gand*. Le passage par le Sloe des bâtiments venant d'Anvers ne s'effectuait que par vents d'est. Encore cela ne se pratiquait-il qu'avec des bâtiments calant de 7 à 8 pieds, c'est-à-dire les plus grands; et ce cas était exceptionnel, les vents d'ouest étant dominants.

La Commission officielle d'étude *néerlandaise* a admis ces chiffres.

Mais il y a mieux :

La 1^{re} Commission officielle belge, chargée de l'examen du projet Dronkers (concession du barrage de l'Escaut oriental), préféra à l'avis d'experts étrangers, qui pouvaient subir des influences extérieures ou ne pas avoir la même expérience pratique de la navigation par le Kreekerak, l'avis des intéressés belges, qui ne devaient pas demander mieux que de voir créer à leur profit une voie meilleure de communication vers le Rhin.

Elle appela donc devant elle les

huit patrons et bateliers, praticiens les plus expérimentés, qui naviguaient depuis de longues années dans ces eaux. Ils furent unanimes à déclarer que la nouvelle voie (canal) ne « constituerait point une voie aussi sûre, aussi bonne et aussi commode que celle qu'on voulait barrer » (pp. 88 à 111 du rapport publié en 1907 par le Ministère belge des Travaux Publics sur le travail des commissions de l'Escaut maritime depuis 1849) (1).

M. le Sénateur Vander Lande fit machine arrière. Il dit en effet à Anvers :

« Comme vous pouvez le voir, le trajet par Hansweert a environ *la même longueur* que l'autre par le Kreekerak. Il n'y a pas d'allongement, et si la durée du trajet se trouve légèrement augmentée, c'est à cause de deux écluses. »

Ici notre stupéfaction a été encore plus grande. Car personne n'ignore que le trajet d'Anvers à Dordrecht est de 135 kilomètres et virtuellement d'au moins 150 kilomètres, par Hansweert, alors qu'il n'était que de 95 kilomètres par le Kreekerak. Et c'est là un fait que tout le monde peut vérifier encore aujourd'hui.

M. Van der Lande a commis encore, semble-t-il, d'autres erreurs malheureusement reproduites par la presse aux Pays-Bas :

1. Il a contesté que la durée moyenne des voyages Anvers-Dordrecht fût de trois jours. Il réduit cette durée à deux jours. La différence provient du temps moyen qu'il y a lieu de prévoir pour l'entrée des chalands à leur poste dans les *bassins* et qui exige leur éclusage à Anvers, de même que pour leur sortie dans le fleuve.

Le canal du Moerdijk supprime ce retard; il faut donc bien, pour établir une comparaison exacte, prendre un point de départ commun (Anvers-

(1) On trouvera au sujet des travaux des Commissions de l'Escaut maritime depuis 1849 d'utiles renseignements dans le rapport publié en 1907 par le Ministère des Travaux publics.

bassins). D'ailleurs, des durées de trois jours et même davantage depuis Anvers-*rade* jusque Dordrecht sont loin d'être l'exception en mauvaise saison.

Au surplus si le voyage d'Anvers à Ruhrort peut se faire à l'occasion en quatre jours, le voyage de Rotterdam à Ruhrort ne prend que deux jours (1).

2. Quant au nombre de bateaux qui firent naufrage dans les eaux intermédiaires par le fait des tempêtes de novembre 1928 et par suite de l'ensablement du Hellegat, la liste complète en a été dressée d'après des données soigneusement contrôlées.

M. Van der Lande n'a retenu de ces nombreux sinistres que le cas du *Nieuwe zorg*, qui a coûté la vie à cinq victimes. On se demande pourquoi il oublie de citer la perte des bateaux *Stier*, *Vooruitgang*, *Twee gebroeders*, *Jugus*, *Paula-Johanna* et *Amstel 4*, relatée par la presse néerlandaise elle-même. S'il n'y a pas eu de pertes de vies humaines à déplorer pour ces sinistres, il n'y a cependant aucune raison pour prétendre qu'il n'y a pas eu de naufrages.

« Mais il y a eu également un naufrage à Anvers », dit l'honorable Sénateur. Sans doute, et nous avons eu soin de le citer nous-même. C'est le cas du bateau d'intérieur *Julia*, dont on a eu à déplorer la perte totale dans

(1) Voici ce que nous lisons à ce sujet dans une interview accordée par une personnalité néerlandaise du « Cercle maritime » de Rotterdam, qui signe *Rhenus*, au rédacteur hollandais de la revue *La Navigation du Rhin* :

« La position actuelle de chacun des deux ports relativement à la navigation rhénane, qui s'effectue par trains de bateaux, peut être exposée de la manière suivante :

« Un bateau rhénan se trouvant un jour déterminé dans un des bassins de Rotterdam prêt au départ pourra partir, en règle générale, le lendemain matin (première journée). Normalement, ce bateau pourra arriver à Ruhrort dans l'après-midi du quatrième jour.

« Quand, dans l'après-midi d'un jour déterminé, un bateau rhénan se trouvant dans les docks d'Anvers est prêt à partir, ce bateau pourra être éclusé vers l'Escaut dans la soirée, pendant la nuit ou le lendemain matin et pourra partir dans la matinée (première journée). En temps normal ce bateau pourra arriver à Ruhrort dans l'après-midi du sixième jour.

« Même différence pour le voyage à la descente. Le trajet de Ruhrort à Rotterdam est franchi normalement en deux jours, celui entre Ruhrort et Anvers en quatre jours.

« Par conséquent, Rotterdam a actuellement sur Anvers un avantage, mesuré en termes de temps, de deux jours environ, tant pour le voyage vers l'amont que pour la descente. »

l'Escaut occidental, près de Doel. Mais qu'on n'oublie pas qu'en demandant la construction d'un canal reliant les bassins d'Anvers au Moerdijk, nous voulons éviter aussi le passage de pareils bâtiments dans les eaux maritimes dangereuses, non seulement en territoire néerlandais, mais aussi chez nous.

3. Au sujet des assurances, le Sénateur néerlandais nous a dit qu'il a pris des renseignements à la Bourse d'Anvers au sujet du refus de couvrir les risques de navigation en Zélande et il affirme que des cas de refus d'assurance n'ont pu lui être signalés.

Mais il ne doit pas ignorer qu'il n'existe pour ainsi dire plus de compagnies d'assurances belges qui acceptent encore des risques de navigation Anvers-Rhin. L'une d'elles est en liquidation à la suite des pertes subies et le principal armement rhénan belge a dû se constituer son propre assureur devant les exigences des compagnies d'assurances.

En ce qui concerne spécialement l'assurance-marchandises, M. Van der Lande admet une surprime de 1/4 ou 1/2 p. c., ce qui pour un bateau moyen de 1.000 tonnes chargé de céréales représente de 0.35 à 0.70 francs par tonne. Mais si on ajoute l'assurance supplémentaire sur corps durant les jours de location improductive imposés par la longueur plus grande de la voie actuelle comparativement à la route par le canal du Moerdijk, on constate que le seul facteur assurance grève le transport de marchandises, telles que les grains, de fr. 0.50 par tonne en moyenne en plus au départ d'Anvers qu'au départ de Rotterdam. Cette charge seule ne suffit évidemment pas pour entraîner un déplacement de trafic, mais quand elle vient s'ajouter à de nombreuses autres conditions de handicap, la situation devient désastreuse.

Le Sénateur néerlandais a d'ailleurs tenu à reprocher lui-même au Ministre du Waterstaat, M. Vandervegte, les

causes de retard dont nous nous plaignons, et il n'a pas manqué de signaler la lenteur incroyable que le Département du Waterstaat apporte à l'exécution des travaux intéressant la navigation vers la Belgique. « J'ai vu, dit-il, quatorze ministres différents du Waterstaat dans cette Chambre derrière le tapis vert. L'un affirmait dans son mémoire de réponse qu'il examinerait la question, un autre qu'il nommerait un comité, un troisième qu'il constituerait une commission gouvernementale, d'autres, enfin, qu'ils réfléchiraient à la question. Le Ministre actuel a un système différent : il inscrit les charges au budget et il ne fait rien. »

Le Ministre lui répondit, en ce qui concerne la surélévation du pont de Vlakte : « qu'il avait la conviction que la décision relative à ce travail a des liens si étroits avec les négociations poursuivies avec la Belgique, que ce pays devra encore attendre quelque peu en ce qui concerne cette question ». (Cette traduction est littérale.)

Nous savons gré à M. le Sénateur Van der Lande — dont nous avons apprécié la parfaite courtoisie et la bonne volonté lors de son passage en Belgique — de s'être inspiré en cette circonstance de nos intérêts, et surtout d'avoir provoqué cette réponse suggestive, qui illustre la façon avec laquelle dans certaines sphères officielles sont accueillies nos demandes même les plus modestes. Peut-on trouver excessif que nous en éprouvions quelque déception ?

Et la réponse si expressive du Ministre aussi bien que les critiques du Sénateur ne prouvent-elles pas combien, en 1867, nos pères avaient raison de ne pas consentir à ce qu'on substituât aux voies naturelles une voie dont l'entretien devait se heurter à une mauvaise volonté aussi décidée ?

Sans doute est-ce à la réponse peu encourageante du Ministre du Waterstaat que songeait M. Veder, président

de la Chambre de Commerce de Rotterdam, lorsqu'à la première réunion de la Chambre, en 1930, il disait « en visant notamment la surélévation du pont de Vlakte » : « Il est utile et nécessaire que nous fassions dans le plus bref délai tout ce qu'il nous est possible de faire. »

IV. — *Le Kreekerak. — L'Eendracht.*

Mais il importe de signaler ici que l'affirmation relative à l'insuffisance du passage en 1867 par le *Kreekerak* et l'*Eendracht* a fait en Hollande son tour de presse et qu'elle a été abondamment exploitée dans les écrits tendancieux de la « Nationale Unie ».

Insistons donc encore un instant, car certaines légendes ont la vie dure, même lorsqu'on croit leur avoir tordu le cou.

Qu'est-ce donc que l'*Eendracht* dont le *Kreekerak* n'est que le prolongement ? Comment a-t-il cessé d'être navigable ?

C'est toute une page d'histoire qu'il nous faut narrer.

Nous nous excusons de devoir pour l'exposer entrer dans quelques détails. C'est dès l'an 1621, que l'intuition et l'expérience des hydrauliciens néerlandais se sont attaqués à l'*Eendracht*, le bras de mer reliant l'Escaut au Rhin, qui amenait à la fosse de Tholen-Bergen-op-Zoom le courant d'ebbe renforcé et prolongé par le Rhin.

L'offensive est double.

C'est en 1621, parallèlement avec la guerre de Trente ans, commencée trois ans auparavant, que va se développer la guerre hollando-espagnole, dont la conclusion douloureuse sera en 1648 la fermeture de l'Escaut du côté de la mer.

C'est vers la même époque que la guerre — la guerre contre nos eaux — va se poursuivre aussi dans l'Escaut oriental.

L'Escaut occidental est tué. Il faut tuer aussi l'*Eendracht*, qui est l'artère vitale, portant les bateaux rhénans, amenant un grand débit d'eau douce

du fleuve puissant qu'est le Rhin, renforçant et prolongeant le courant d'ebbe dans les deux bras de l'Escaut (oriental).

Notons en passant qu'encore aujourd'hui, en dépit des digues qui barrent les passes naturelles et qui étranglent le courant, — tout comme c'est le cas d'ailleurs au Noordgeul, à Rotterdam, — on relève, d'après les cotes officielles, néerlandaises, les altitudes de l'ebbe moyen suivantes, sous le zéro de la nouvelle échelle d'Amsterdam (N. A. P.), le long du parcours de l'*ancien* courant du Rhin, *renforçant* et *prolongeant* le courant d'ebbe et *creusant* les passes :

Moerdijk	— 0,75
Willemstad	— 0,80
Helsche Haven	— 0,90
Dintelsas	— 1,10
De Heen	— 1,28
Nieuw Vossemeer	— 1,65
Tholen	— 1,68
Bergen-op-Zoom	— 1,70
Woensdrecht	— 2,10

Le courant du Rhin, contenu dans le Haringvliet (Nord d'Overflakkee) se précipitait jadis, grâce à une pente de deux mètres, comme par un déversoir latéral, par le Hellegat *large* et *profond* en 1621, puis par le Volkerak, et trouvait un *très large* exutoire vers l'Eendracht — au nom symbolique — entre le minuscule haut-fond de Sint-Philipsland et les polders déjà établis du côté du continent vers Nieuw Vossemeer (polder datant de 1565).

Nous disons minuscule haut-fond, car l'Ancien (Oude) polder de Sint-Philipsland, représentant *le tiers* de la terre actuelle, reste à l'altitude de 0^m85 sous le zéro de N. A. P. et date de 1645 (le polder Anna Jacoba, qui le complète au nord, vers la passe navigable de Zijpe, est tout récent, de 1847).

L'Eendracht, donc, large au moins de 800 mètres dans la partie la plus

rétrécie, entre l'île de Tholen et le continent, recevait le flot rhénan venant du Hellegat et du Volkerak par deux entonnoirs, par l'ouest et l'est du polder de Nieuw Vossemeer (1565).

Déjà en 1630 par le Boerengors, puis en 1633 par le Heerenpolder, collés contre Nieuw Vossemeer, la Hollande s'est appliquée à étrangler le large entonnoir ouest de l'Eendracht contre le Hikke Polder de l'île de Tholen, datant de 1561.

Du coup, la passe se ramena de 1.400 à 700 mètres de largeur.

L'entonnoir est, entre le polder de Nieuw Vossemeer et le continent (Westland polder), complètement bouché par l'Eendrachtspolder en 1697.

Par là passait l'ancien bras du Rhin, *le Strine* (absolument rectiligne, depuis 1300, allant de Willemstad à Tholen en frôlant Steenberghe).

Déjà d'ailleurs, en 1655, sept ans après le Traité de Munster, le Heensche polder, au nord de celui de Nieuw Vossemeer, avait déplacé la passe navigable du Rhin vers le nord.

Et voici maintenant les dernières phases de l'étranglement de la passe restante de l'Eendracht. Elles tiennent en cinq actes successifs.

Premier acte. — L'Auvergne polder (1693) lamine la passe à moins de 250 mètres, devant la ville de Tholen, puis la coude;

Deuxième acte. — Le Becius polder (1869) *pince la passe* en face de Nieuw Vossemeer.

L'envasement rêvé avance à grands pas : l'ancienne large voie de navigation n'a presque plus d'eau, par place, à marée basse; la marée haute seule permet de passer là où fut une voie historique droite, large, profonde.

Troisième acte. — En 1867, *on ferme* l'Escaut oriental par la digue de chemin de fer Rosendaal-Flessingue.

Quatrième acte. — En 1908, une digue de chemin de fer vicinal, Slaakdam, de 3.000 mètres *relie au continent* (qui a, comme nous l'avons vu, par

des polders successifs rejoint, élargi, arrondi vers le nord le polder de Nieuw Vossemeer de 1565) le polder de Sint-Philipsland créé en 1645, agrandi en 1776, 1847, 1856.

Cette fois, l'ancienne porte rhénane d'Anvers est bien fermée; la clef est sûre; devant et derrière le polder de Slaakdam, la vase des « slikken » s'étale maintenant à perte de vue,

La part notable de l'eau du Rhin, qui passait historiquement à marée basse, par le Hellegat et l'Eendracht vers la fosse profonde de Tholen-Bergen-op-Zoom est contrainte de se contenter de l'étroite passe de *Zijpe*, maintenue, elle, ouverte, en état, uniquement pour la Zélande !

Les Pays-Bas avaient au surplus l'espoir, grâce à la fermeture du Eendracht, de nourrir abondamment en eau le Brouwershavensche Gat (entre les îles Overflakkee et Schouwen) au bénéfice exclusif des intérêts maritimes hollandais, spécialement de Dordrecht.

Pour donner une idée exacte de ce que fut cette politique systématique des colmatages et des endiguements, nous annexons à ce rapport une carte dressée d'après les cartes néerlandaises officielles, qui représente, comme sur un champ de bataille, les endroits où sont marquées, avec des dates, les victoires successives de la terre sur les eaux.

Cette carte est en partie aussi d'application pour ce que nous avons dit tout à l'heure au sujet de l'étranglement opéré par les Pays-Bas autour de l'Escaut occidental.

Cinquième acte. — *Le dernier* acte est en cours.

La poldérisation systématique des « slikken » et des « gorzen » le long de l'Escaut occidental prive progressivement celui-ci des « réserves d'amont » contre les marées-tempêtes et rétrécit le courant de jusant dans la période

ultime de marée basse, la seule vraiment utile (1).

La conquête de la terre sur les eaux, que nous avons dénoncée pour l'Escaut occidental, s'achève ainsi pour l'Escaut oriental.

Et la Hollande prétendrait après cela nous rendre les anciennes passes ! Quelle chimère !

Elle serait sans doute bien surprise si nous lui demandions, plutôt que le canal suggéré vers le Moerdijk, d'ouvrir à nouveau et d'entretenir, conformément aux besoins de la navigation, les passes fermées du Kreekerak et de l'Eendracht et de percer la digue du Slaakdam qu'avec tant de continuité elle a créé à l'est de Sint-Philipsland, pour arrêter et détourner le cours naturel des eaux d'ebbe et des eaux du Rhin.

Qui ne voit, à la lumière de ce passé meurtrier, combien est puérile la thèse soutenue en janvier dernier par le professeur L. van Vuuren au Cercle Géographique d'Amsterdam, et tendant à faire admettre que le delta Escaut-Meuse-Rhin ne peut être considéré comme formant une unité, que le bassin de l'Escaut avec tous ses affluents est absolument distinct de celui de la Meuse et du Rhin et que, par conséquent, Anvers n'est pas un port rhénan.

Le Vicomte Ch. Terlinden, le distingué professeur de l'Université de Louvain, fait observer avec raison que si on avait mis sous les yeux des auditeurs une carte de leur pays, ils auraient vu « d'un simple coup d'œil, que l'Escaut forme la première, en commençant par le sud, des sept « bouches de mer » qui s'échelonnent depuis le Hont ou Escaut occidental jusqu'au vieux Rhin, avec un réseau des plus compliqués d'eaux intermédiaires » et qu'on ne peut donner à pareil ensemble

(1) Signalons ici qu'en réduisant la course des eaux du Nord, et notamment les courants du Rhin vers l'Eendracht et les eaux intermédiaires, la Hollande a eu pour but aussi d'augmenter les débits vers Rotterdam.

hydrographique un autre nom que celui de « delta ».

Lorsqu'on prive quelqu'un de son bien, il est aisé de dire que la victime est pauvre.

Lorsque la Hollande aura colmaté successivement les divers bras de l'Escaut oriental M. van Vuuren pourra affirmer que le delta historique n'existe plus sur les cartes de l'Europe. Ce n'est pas parce qu'on tue quelqu'un qu'il est permis de soutenir qu'il n'a jamais été vivant.

Qu'importe après cela qu'un professeur d'Utrecht, dont on connaît les attaches avec la « Nationale Unie », se soit rendu à Londres pour étudier les rapports élaborés vers 1867 par deux experts, M. Hertley et Hagen, l'un Anglais, l'autre allemand, au sujet de l'influence que les barrages de Woensdrecht et du Sloe pourraient exercer sur la navigation d'Anvers.

Ces rapports, M. Geretson, qui connaît nos bibliothèques puisqu'il a jadis de l'hospitalité de l'Université de Bruxelles, aurait pu les trouver dans les publications faites par les soins du Gouvernement belge (1), qui n'en a jamais fait mystère, — mais qui a eu soin de les entourer de ces trois observations, encore en situation :

1. Déjà en 1867 la passe du Kreekerak était entretenue de façon insuffisante. La Hollande essayait de conquérir des terres sur les eaux.

2. Même dans l'état où elle se trouvait, la voie de communication était supérieure à la voie qu'on lui substitua, après avoir barré le passage à Bath et le Sloe. Si des experts étrangers ont discuté la valeur comparative des deux voies, les Belges ne s'en sont pas moins tenu toujours à l'opinion de leurs propres techniciens et de leurs patrons bateliers, intéressés à savoir la meilleure voie de communication vers le Rhin.

Si M. Conrad, inspecteur en chef du Waterstaat, s'est abusé en 1867 au sujet du rapport de M. Hartley pour faire valoir le futur canal Hansweert-Wemeldinge, il a d'autre part rejeté les conclusions de ce même rapport en ce qui concerne l'influence que pourraient exercer les barrages sur la navigabilité de l'Escaut occidental.

3. Si d'aucuns ont pu estimer qu'au point de vue technique (profondeur, etc.) de la voie, le canal d'Hansweert offrait certains avantages, et que la voie nouvelle n'était pas moins « bonne » que l'ancienne, elle n'était cependant en aucun cas aussi « sûre et commode », et il ne reste pas moins certain que les sujétions nombreuses auxquelles la navigation s'est trouvée soumise sur le canal (écluses, ponts, ralentissement et perte de temps, vents violents dans la partie ouest des bras de mer, parcours allongé de plusieurs kilomètres, périls dans l'Escaut maritime entre Bath et Hansweert, etc.) ne peuvent être compensées par les rares avantages que pourrait offrir le canal. En ce moment, en raison de l'accroissement de la navigation, les inconvénients et les dangers sont devenus tels sur la voie actuelle, que l'ancienne voie lui eût été infiniment supérieure. Evidemment, pour que cette voie demeurât bonne de façon, ainsi que le veut l'acte de Vienne, qu'elle n'eût « présenté aucun obstacle à la navigation » la Hollande eût dû continuer à l'entretenir. Mais avec quel soin elle eût pu s'acquitter de ce devoir international, si elle avait simplement consacré à cet entretien, en principal et intérêts, les millions de florins qu'ont coûtés et la constructions des barrages et le canal, et combien la voie naturelle aurait gardé sur la voie artificielle, trop longue et parsemée de dangers, son incontestable supériorité (1).

(1) Voir *Les Commissions de l'Escaut maritime depuis 1849* chez Lesigne, à Bruxelles, 1907.

(1) M. J.-Ph. Backx, fils du directeur de l'importante société d'arrimage N. V. Thonisen Havenbedrijf, à Rotterdam, a publié en juillet 1929 une thèse universitaire (maison d'édition Hugh en van Ditmar de Rotterdam) sous le titre *De Haven van Rotterdam...*, etc., dans

V. — Le Hellegat.

On a commis aux Pays-Bas une seconde erreur, en niant que la passe du Hellegat fût dangereuse, qu'elle ne fût pas convenablement entretenue et qu'elle s'ensablât.

Le Gouvernement néerlandais s'est contenté de répondre dans sa note du 7 mai 1929 que les échouements de novembre 1928 ne constituent pas tous des sinistres, tout en disant d'autre part qu'à défaut de voir la note belge donner des précisions sur ces accidents il ne peut « contrôler une assertion aussi vague ». Et il n'hésite pas à accuser le Gouvernement belge de déployer « des efforts pour créer l'impression inexacte que le Hellegat présente des dangers spéciaux pour la navigation ».

Nous faisons au Ministre une quadruple réponse :

1. Lorsque dans la note du 7 mai 1929 il disait ne pas connaître les noms des bateaux et les dates des accidents de novembre, le rapport de notre Commission paru le 27 février

laquelle il étudie l'importance économique du port de Rotterdam comparativement aux ports de Hambourg et d'Anvers.

Il y dit : (page 67) que « la communication actuellement existante entre le Rhin et Anvers ne donne pas entièrement satisfaction et qu'il importe d'y apporter des améliorations ». (« De bestaande verbinding voldoet inderdaad niet geheel en verbeteringen moeten hierin worden aangebracht »).

Il admet (2^e alinéa, à la même page) « que les trois ponts ainsi que le pont du chemin de fer passant au-dessus du canal Hansweert-Wemeldinge, mesurant à peine 9 kilomètres, constituent une entrave pour la navigation. L'auteur ajoute que le pont du chemin de fer est le plus sérieux inconvénient parce qu'il peut être ouvert seulement durant des périodes limitées à cause du trafic sur la voie ferrée. Il fait remarquer que le gouvernement hollandais a construit de nouvelles écluses de très grandes dimensions à Hansweert et à Wemeldinge. Mais il observe immédiatement :

« Il va de soi cependant que cette route ne pourra jamais répondre, comme une voie sans écluses, aux nécessités résultant de l'augmentation incessante du tonnage des bateaux ».

Nous tenons aussi à faire remarquer que l'on ne se gêne pas pour entraver à tout moment la navigation dans le canal. C'est ainsi que les bateaux des services des messageries sur Rotterdam et Amsterdam embarquent régulièrement dans le sas même de l'écluse les marchandises les plus diverses.

Pendant ces opérations de chargement, les trains des bateaux n'ont qu'à attendre patiemment leur tour de pénétrer dans l'ouvrage.

Il y a pourtant à Wemeldinge trois quais d'embarquement spécialement aménagés pour la manipulation des marchandises.

Il existe des photographies prises sur place montrant l'embarquement de troupeaux de moutons, de ballots, coffres et sacs de tous genres, sur le terre-plein de l'écluse.

1929 avait donné la liste de onze navires échoués le 29 janvier, en donnant des détails pour chaque bateau.

Depuis lors la liste parut dans toute la presse. Vingt-deux bateaux s'étaient échoués depuis le 26 novembre 1928 ; dont un bateau de l'État néerlandais.

Le même rapport, et après lui la note du Gouvernement belge du 28 février, signalèrent le relèvement des fonds du Hellegat, insistant sur ce que les avis officiels de l'administration néerlandaise (n^{os} 25/245 et 26/253) avouèrent que les profondeurs représentaient une réduction de 0^m60 par rapport à la situation précédente et 1^m00 sur la profondeur minima de 3^m3 indiquée par le *Wegwijzer voor de binnenscheepvaart* qu'édite le Waterstaat. Les grands chalands rhénans, qui ont 2^m75 à 3 mètres de tirant d'eau et qui doivent disposer en plus de 30 à 50 centimètres sous la quille du bateau, étaient donc dans l'impossibilité de passer.

2. *L'Utrechtsch Dagblad*, qui avait attiré déjà sur lui l'attention du public par l'odieuse publication du faux d'Utrecht, commit l'indiscrétion voulue, dans le but évident d'aigrir encore davantage les relations entre les deux pays, de publier une lettre de M. van Eysinga à M. Beelaerts van Blokland, dans laquelle le distingué professeur, qui représente les Pays-Bas dans la Commission du Rhin, n'hésitait pas à dénoncer les manquements du Waterstaat dans le Hellegat.

Tant en raison de la haute compétence et de la réputation fortement assise de son auteur qu'en raison de l'objet même des plaintes articulées, le texte mérite d'être reproduit.

Il disait :

« D'après une lettre du ministre du Waterstaat, en date du 17 septembre 1929, la situation dans le Hellegat sera considérablement améliorée en 1930, au moyen de dragages et on y prévoit également l'établissement d'une passe fixe au moyen de travaux définitifs. Quand, dans cette lettre,

le Ministre du Waterstaat affirme que les mêmes résultats sont obtenus par des dragages que par des travaux permanents, je me permets de faire suivre cette affirmation d'un point d'interrogation. Il est en effet, à mon humble avis, non seulement *indispensable* pour une navigation facile qu'il existe un chenal ayant une profondeur suffisante, mais il n'est nullement indifférent où se trouve cette passe et un des inconvénients constatés consiste précisément dans le fait que le débouché septentrional de ce chenal a une tendance à se déplacer vers l'ouest, avec comme conséquence que la route à suivre devient *plus longue* et *plus exposée par mauvais temps*. La fixation du chenal n'est, à mon avis, pas l'accessoire, mais bien la mesure principale. »

Peut-on prétendre après cela que la Hollande entretient convenablement cette passe si particulièrement dangereuse du Hellegat, dont le nom était jadis « Hillegat » et signifiait le trou au pied de la butte, mais dans lequel quelque hasard étymologique a substitué *Hell* à *Hill*, et a, par une curieuse ironie de la vérité, introduit l'enfer, ce qui nous a permis de dire que le diable lui-même semble souvent y souffler la tempête.

Le journal socialiste, le *Volk* a tenu d'ailleurs à faire loyalement écho au professeur de Leyde, en écrivant :

« On ne peut cependant que se féliciter de cette publication. En effet, depuis longtemps nous avons l'impression qu'il existe au Waterstaat des gens qui, inconsciemment ou non, influent très défavorablement sur les relations hollando-belges. La lettre du professeur van Eysinga contient toute une série de griefs à l'endroit du Waterstaat. Il en résulte notamment que cette administration, pour améliorer le Hellegat, n'entend effectuer que des travaux de dragage et sabote la régularisation — *pourtant promise* — *absolument indispensable* de ce passage, laquelle ne peut s'obtenir que par des travaux de maçonnerie. »

3. Mais pour répondre de façon plus adéquate encore il suffit de mettre sous les yeux de la Commission du Sénat une liste nouvelle de treize sinistres et accidents dont furent victimes des bateaux d'intérieur, sur la voie défectueuse d'Anvers à Dordrecht en un peu plus d'un mois, entre le 10 décembre et le 18 janvier derniers. On verra que certains de ces bateaux s'échouèrent dans le Hellegat.

Voici la liste, telle qu'elle a été dressée par les soins du Comité de défense pour la navigation intérieure :

1^o *Allège « Lieschen »*. — Le 10 décembre, l'allège *Lieschen*, 900 tonnes, s'est échouée à l'entrée du port d'Hansweert par suite de la tempête. A pu être dégagée et rentrée au port par le remorqueur *Wavre*.

2^o *Allège « Zuid-Holland »*. — A été drossée par la tempête le 10 décembre sur un banc près de Hansweert. Sa situation était si critique que le batelier hissa le pavillon de détresse. Trois remorqueurs hollandais ont tenté de la sauver, mais cela fut impossible vu le mauvais temps. Finalement, un remorqueur belge a pu sauver le bateau.

3^o *Allèges « Van Es » et « De Key »*. — Chargées de sulfate et remorquées par le s/s *Herbosch* 19, ont coulé par suite du mauvais temps le 22 décembre. L'équipage a pu être sauvé, mais les bateaux sont considérés comme une perte totale.

4^o *Bateau-moteur « Serphine »*, 360 T.; *Bateau-moteur « Tamsa 34 »*, 330 T.; *Chaland « Margarite »*, 1 000 tonnes; *Allège « Dranaco »*, 630 tonnes. — Pendant la tempête du 29 décembre, ces quatre bateaux se sont échoués sur le Middelpaalt dans l'Escaut oriental et on dû conclure des contrats de sauvetage pour être ramenés à Wemeldinge.

5^o *Bateau-voilier « Vertrauwen »*. — A eu ses voiles déchirées par la tempête le 31 décembre dans l'Engelsche Vaarwater (Escaut oriental) et est

resté en détresse. Il a finalement pu être pris en remorque par le remorqueur *Zeehond* et conduit à Wemeldinge.

6° *Chaland « Saturne »*. — A sombré dans le Hellegat le 2 janvier 1930, au cours de la tempête. Ce chaland de 1.721 tonnes faisait route de Duisbourg à Willebroeck avec une cargaison de charbons. Le sauvetage par le remorqueur *Presto IV* de l'équipage (trois hommes), de la femme et des trois enfants à bord a été particulièrement difficile.

7° *Bateau-tank « Naphta V »*. — Le 3 janvier 1930, le bateau-tank *Naphta V* ayant rompu ses amarres par suite du mauvais temps, s'est trouvé en grave danger de perdition devant Willemstad. Le remorqueur *Brugge* a pu, après de grands efforts, ramener le bateau au port de Willemstad.

8° *Le tjalk « De twee gebroeders »*. — Chargé, s'est échoué le 12 janvier dans le Hellegat près d'Ooltgensplaat. Il a fallu l'intervention des deux remorqueurs *Zeehond* et *Trio* pour le sauver.

9° *Chaland « Rijnvaart 103 »*. — Chargé de 1.670 tonnes de charbons, s'est échoué le 18 janvier près de Hansweert. Douze remorqueurs ont essayé sans succès de le dégager. Toutefois, après avoir été allégé d'une partie de sa cargaison, il a pu être tiré sur la berge. Le chaland est brisé en trois endroits.

Nous nous demandons si la presse néerlandaise, mise en face de cette pénible liste d'accidents, affirmera à nouveau comme elle le fit en 1929, lorsqu'une vingtaine de sinistres s'étaient produits en un seul jour, que ces accidents étaient dus à l'imprudence et à l'incapacité des capitaines de remorqueurs.

Nous ne pouvons que joindre nos protestations, en présence d'affirmations aussi gratuites, aux protestations du Comité national pour la Défense

de la Navigation intérieure et à celles de la Chambre de Commerce d'Anvers, qui dans sa lettre au Ministre des Affaires Etrangères du 18 janvier 1929, avait raison de dire :

« On se demande seulement comment ces défaillances auraient frappé une dizaine de capitaines à la fois. Et l'on se demande surtout comment il s'est fait que le bateau hydrographe hollandais, ayant à bord des fonctionnaires hollandais, s'est échoué un moment à son tour et pourquoi, avec les quatre bateaux sondeurs qui l'accompagnaient, il a dû prendre des précautions pour s'assurer un minimum de profondeur nécessaire...

» Nous prions en tout cas le gouvernement d'intervenir avec la dernière énergie pour que la situation dénoncée au « Hellegat » par notre batellerie soit examinée de près et sans retard. »

Les dangers de la passe du Hellegat sont d'ailleurs reconnus aux Pays-Bas.

M. Huysmans signale dans un de ses articles que : « Les patrons bateliers hollandais ne se gênent pas pour affirmer ce que les Belges n'ont cessé de dire, que si, en Hollande, on a affecté quelque retenue, c'est plutôt pour ne pas alimenter la critique étrangère que pour aplanir des difficultés évidentes. »

Mais cette « retenue » n'a pas pu demeurer toujours la règle. C'est ainsi que, sous la signature de « Speurder », sous laquelle s'abrite un vieux praticien de la navigation dans les eaux intermédiaires, la revue néerlandaise *Schuttevaer* du 27 juillet dernier, disait :

« On a déjà beaucoup récriminé et écrit au sujet du Hellegat et nous ne parvenons pas à comprendre que les autorités intéressées n'ont pas jusqu'ici donné suite aux nombreuses plaintes formulées et essayé d'apporter des améliorations efficaces à la situation actuelle.

» Personne, qui est quelque peu au courant de l'état de ce chenal et qui sait combien de grands chalands doi-

vent l'emprunter, n'osera prétendre que le Hellegat répond encore aux besoins actuels. *Nous osons affirmer que de mémoire d'homme la passe n'a même pas de loin répondu à ces exigences.* Lors de la dernière réunion de la section de Rotterdam l'Association batelière *Schuttevaer*, la question a été débattue, mais nous en avons gardé l'impression qu'on y craignait que nos intentions auraient pu être interprétées faussement dans certains milieux (1) ».

4. Nous ferons enfin à la note du 7 mai cette réponse essentielle.

La Hollande doit entretenir le Hellegat, *en vertu du Traité de Vienne*, non pas selon son bon plaisir, ou, comme le suggérait M. le Député Bongaerts, en obtenant des compensations sur la Meuse, mais de façon — nous rappelons une fois de plus les termes du Traité — *à ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.*

Tant que la Hollande ne nous aura pas donné une voie nouvelle, c'est bien le moins qu'elle empêche la voie actuelle de devenir le « Cimetière des bateaux ».

Tout le monde voudra-t-il comprendre dans les sphères officielles, ce que semble avoir compris avec une si parfaite loyauté le distingué professeur de Leyde? Espérons que l'on donnera tort enfin au proverbe hollandais :

*Wat baten kaars en bril,
Als de uil niet zien en wil?*

(1) C'est ainsi aussi que dans une lettre du 18 février 1929 au *Rotterdamsch Nieuwsblad* un batelier de Dordrecht écrivait :

« *Le Hellegat est dangereux.* Cette situation va perdurer encore quelque temps jusqu'à ce que le courant aura creusé une passe longeant la digue brabançonne. Il pourrait cependant être fait quelque chose à cet endroit : par exemple, un service de signalement (« bakendienst ») qui ferait attendre les bateaux à la marée jusqu'à ce que celle-ci aurait atteint une certaine hauteur; défense de se dépasser; espacer les traînes, etc., etc., de manière à permettre que l'on puisse prendre des précautions en cas d'échouements éventuels et en vue d'empêcher les collisions. Nous avons également échoué le 31 janvier dans le Hellegat, étant remorqués vers Dordrecht par le remorqueur *Nina*, et avec nous le bateau *Jugus*, d'un tirant d'eau de 2^m30 (notre tirant d'eau était de 2^m50). Rien ne se serait passé parce que c'était à la marée ascendante. Nous avons seulement échoué pendant cinq minutes; mais une traîne qui venait derrière nous entra en collision avec le *Jugus*. »

VI. — Une enquête récente.

Quelques membres de la Chambre des représentants, appartenant au groupe socialiste et parmi lesquels se trouvaient l'ancien ministre des Travaux Publics, M. Anseele, et M. Huysmans, l'ancien ministre des Sciences et des Arts, ont tenu à se rendre compte par eux-même de l'état de la voie de communication actuelle d'Anvers au Rhin. Ils se sont transportés sur les lieux et ont fait le voyage d'Anvers à Dordrecht. Leurs constatations correspondent exactement à celles que nous avons faites; il y a un an; dans le rapport de la Commission du Sénat.

MM. Anseele et Huysmans, exprimant d'ailleurs l'opinion de leurs collègues, ont fait connaître dans des articles de presse, parus notamment dans *Le Peuple*, dans le *Vooruit* et dans *l'Observer*, leur sentiment.

Celui-ci se résume en ces mots qui sont extraits d'un article de M. Huysmans :

« 1° Le canal d'Hansweert ne répond plus aux exigences modernes ni pour les dimensions ni pour l'équipement.

» Malgré tout ce qui a été dit, il n'est jamais parvenu à remplacer la voie d'eau précédente qui assurait des communications plus rapides;

» 2° Les projets hollandais sont inacceptables pour trois raisons : a) ils commencent à un endroit dangereux : Bath; b) ils finissent à un endroit fort peu sûr : l'Hellegat et le tracé lui-même est dangereux à cause de la mobilité du sol;

» 3° Seul le projet belge est défendable car il écarte tout danger. Nos délégués se sont demandé pourquoi on proposait cette voie dangereuse alors qu'il suffisait de se déplacer à quelques kilomètres pour trouver une solution rationnelle. Même le statu quo serait préférable au projet hollandais. Une dernière remarque. Trois chiffres expliqueront le peu d'entrain à accepter notre solution. La voie actuelle par

Hansweert est de 77 1/2 à 83 milles, la voie hollandaise proposée sera de 44 ou de 49 milles, le projet belge n'en prévoit que 39 et il nous donne deux avantages qui nous font défaut à présent : la sécurité et la rapidité.

» Une telle politique négative se justifie-t-elle? »

Si on rapproche ces observations — tout comme celles d'ailleurs qui furent faites à La Haye par notre collègue, le R. P. Rutten — de l'exposé contenu dans le rapport de la Commission du Sénat de 1929, on constatera avec satisfaction que les partis en Belgique présentent bien, au sujet de cette question, qui est d'un véritable intérêt national, en dehors de toute préoccupation de parti, un front unique.

VII. — *Le Livre Gris.*

Où en sont les négociations officielles relatives à l'amélioration de nos voies de communication vers le Rhin?

L'échange des notes de gouvernement à gouvernement ne constitue, ici comme dans la question de l'Escaut, qu'un procès-verbal de carence. En voici en effet la portée :

1^o *Schéma présenté le 23 octobre 1928 au Gouvernement belge par les Pays-Bas.*

Le schéma dit simplement :

« Eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin (art. IX du Traité de 1839). »
C'est tout !

2^o *Note belge du 12 janvier 1929 :*

Le Gouvernement belge signale que le Jonkheer Beelaerts, lors de l'entretien qu'il eut à Genève à la fin de 1928 avec M. Hymans, suggéra d'abord simplement d'améliorer le canal de Hansweert. « Puis, devant les objections présentées par M. Hymans quant à l'insuffisance de cette solution, il s'est montré disposé à envisager la création d'une nouvelle voie mais située plus à l'ouest que le tracé prévu par le Traité de 1925.

» Bien que le Gouvernement belge continuât à considérer le canal de

Moerdyk, comme la solution la meilleure pour assurer les communications d'Anvers avec le Rhin, il s'est déclaré disposé à envisager un autre tracé.

» Les deux Gouvernements convinrent en conséquence de confier à des experts le soin de rechercher les bases sur lesquelles les négociations pourraient reprendre. »

Les experts belges et néerlandais se sont réunis en octobre 1928.

Du côté belge on a demandé un canal partant des bassins d'Anvers et aboutissant au Moerdyk. Du côté néerlandais on suggéra un tracé partant de Bath, dans l'Escaut, où l'on établirait une écluse, allant par l'ancien *Kreekerak*, transformé en canal, le long de l'ancien *Eendracht*, pour aboutir à l'ouest du *Hellegat* à Dintelsas. Ce tracé s'écarterait du tracé dit Van Konynenburg — du nom de l'ancien fonctionnaire supérieur du Waterstaat, — qui établissait le canal à travers le *Kreekerak* plus à l'est et qui le faisait aboutir entre les embouchures du Dintel et du Rozendalsche Vliet.

On a dit et répété dans la presse hollandaise que les experts belges avaient donné leur acquiescement au plan Van Konynenburg. C'est une légende.

M. Joris, membre de la Chambre des Représentants, a posé à ce sujet une question au Gouvernement.

M. le ministre des Affaires Etrangères lui a répondu qu'aucun technicien belge, mêlé aux négociations de 1928 avec les Pays-Bas, n'a été chargé de mener des pourparlers, ni officiels ni officieux, avec l'ingénieur néerlandais Van Konynenburg et qu'aucun d'entre eux n'a donné une approbation quelconque au projet élaboré par cet ingénieur.

Le Ministre ajoute qu'il est exact que M. Van Konynenburg est venu à Bruxelles présenter à des techniciens belges son projet, qui rencontrait, affirmait-il, l'approbation des milieux compétents de La Haye. Ces techniciens belges se sont bornés à signaler à leur

interlocuteur les défauts de son projet, déclinant toute discussion à ce sujet, parce que ni M. Van Konynenburg ni eux-mêmes n'étaient mandatés par leur gouvernement respectif pour examiner ce problème.

Les experts se sont donc séparés *sans aboutir*.

En présence de cette déconvenue, le Gouvernement belge crut devoir exposer de façon circonstanciée, dans sa note du 12 janvier, les desiderata de la Belgique, au point de vue de nos communications par les eaux intermédiaires.

Il établit que la voie actuelle est insuffisante :

- a) Le trajet est trop long;
- b) Les écluses et les ponts mobiles créent de sérieuses entraves;
- c) Le danger est grand dans les eaux zélandaises et spécialement dans le Hellegat.

Il montre ensuite qu'un projet débouchant d'une part à Bath et d'autre part à Dintelsas ne saurait être accueilli.

Et cela pour de nombreuses raisons :

A. A Bath la passe est étroite et décrit un coude accentué. La navigation maritime est en ce point difficile et périlleuse. « La proximité d'une écluse et le débouché d'un canal obligeant la batellerie à franchir un coude à angle droit augmenteraient en ce point l'encombrement et le danger. »

Les bateaux seraient retardés, car ils auraient souvent à laisser la voie libre aux navires de mer.

Les embarras seraient inévitables, en raison même de la marée qui règle la navigation.

Le chenal d'accès vers l'écluse devrait être modifié ou allongé, si la passe de Bath, qui a une tendance à se déplacer, changeait de lit.

Cette passe devant être améliorée, on ne pourrait, dans l'ignorance des travaux qui seront nécessaires en vue de cette amélioration, construire des ouvrages définitifs près de Bath.

Le projet impose le passage par

deux écluses. Il ne prévoit pas le raccordement du canal, sur terre ferme, près de Bath, au tronçon de canal que la Belgique construirait sur son territoire des bassins d'Anvers à Bath. Il maintient, au contraire, dans l'Escaut occidental un parcours qui devient chaque jour plus dangereux (1).

B. Il aboutit, d'autre part, à *Dintelsas*, à un endroit exposé et plein de danger, à l'entrée du Hellegat, alors qu'il suffirait de prolonger très peu le canal pour aboutir en sécurité au delà du Hellegat.

Il comporte une dépense énorme, infiniment supérieure à celle qu'imposerait le canal Anvers-Moerdijk, pour ne donner que des avantages problématiques.

La note du 12 janvier dit clairement que le Gouvernement du Roi « a cherché dans la mesure du possible, à tenir compte de l'opinion néerlandaise en proposant un canal dont le débouché septentrional se rapprocherait de Willemstad », mais que la Belgique « ne pourrait aller plus loin sans sacrifier les droits qu'elle tient des traités ».

La note fait très bien comprendre

(1) Dans une brochure récente, intitulée *L'Avenir du Port d'Anvers et de l'Escaut maritime*, M. Haenecour, ingénieur en chef et directeur des Ponts et Chaussées, dit : « Cette amélioration (du fleuve) ... doit tendre à réaliser la situation vers laquelle marche naturellement le fleuve, c'est-à-dire vers la rectification de la brisure que présente le tracé du fleuve à Bath. Celle-ci n'est devenue nuisible d'ailleurs que par suite du colmatage et surtout du barrage artificiel de l'Escaut oriental, qui ont provoqué la formation du Schaar du Nord, dans une situation perpendiculaire à la passe navigable, et celle de l'Appelzak, sans lesquels la fuite de jusan ne pourrait s'opérer. »

Et en outre :

« Les perturbations brusques qui se reproduisent à longue échéance dans le régime du fleuve, ont une répercussion particulièrement sensible dans le voisinage de Bath, à cause de la brisure que présente le fleuve en cet endroit et des transports particulièrement intenses de matériaux d'érosion qui s'opèrent dans cette région, surtout lors de ces perturbations. »

Et plus loin :

« Nous devons donc signaler qu'il est impossible, au point de vue technique, de faire déboucher un canal dans le coude de Bath; ce coude est, en effet, condamné à disparaître naturellement, par suite du colmatage progressif de l'Escaut oriental; le barrage de ce bras en 1867 est venu précipiter la rectification du fleuve dont la passe navigable au droit de l'île de Sacftingen s'est déplacée d'un kilomètre vers l'Ouest dans l'espace d'un demi-siècle. Il n'est au pouvoir de personne de s'opposer, dans cette région, aux lois qui régissent la transformation du fleuve; une écluse établie dans le coude de Bath est donc un ouvrage d'art condamné à être oblitéré à bref délai, en même temps que le canal auquel il devrait livrer accès. »

qu'il est inadmissible, alors qu'on nous demande de payer les frais d'un canal qui d'ailleurs profiterait aux deux pays, on veuille — uniquement pour nous empêcher de nous développer — nous imposer un canal nettement mauvais et exagérément coûteux, alors qu'il suffirait de déplacer le tracé de quelques mètres et surtout de reculer un peu l'embouchure pour avoir une voie de communication convenable.

3. — *Mémoire du Gouvernement néerlandais du 7 mai 1929.*

Ce mémoire qui répond à la note belge ne nous laisse que la plus pénible déception.

Elle se résume en trois mots :

a) « Une amélioration adéquate du canal du Zuid-Beveland répondrait à tous les besoins. »;

b) M. Beelaerts n'a pas refusé d'envisager la création d'une nouvelle voie entre l'Escaut et le Rhin. Mais cette voie d'eau « devrait suivre les voies d'eau naturelles existantes ou au besoin celles ayant existé en 1839 ». Elle devrait aboutir, d'un côté aux alentours de Bath, de l'autre, à Dintelsas. A Bath, le débouché « peut se concevoir parfaitement à l'est de la passe qu'utilise la navigation maritime; la navigation « n'aurait donc pas à faire usage de cette passe » (*sic.*). Si la passe se déplace on pourrait assurer par des travaux appropriés la libre circulation et de la navigation maritime et de la batellerie. »

Le Gouvernement néerlandais rejette l'idée d'un canal direct Anvers-Moerdijk, et n'accepte même pas que le canal qu'il accepterait puisse se raccorder aux bassins d'Anvers qui ainsi « se prolongeraient en territoire néerlandais ».

c) Le Cabinet de La Haye ne fait d'ailleurs à ce sujet aucune proposition. La Belgique est demanderesse en la cause. Ce n'est que si elle prend elle-même l'initiative d'une demande que la Hollande consentirait à laisser exécuter le tracé qu'ont suggéré ses experts.

On le voit, le Gouvernement de la Reine feint d'ignorer que le canal actuel est insuffisant, que les anciennes voies sont définitivement ensablées et inaccessibles, et que le tournant de Bath ne se prête ni à la construction d'un môle et d'une écluse, exposés à devoir être modifiés, ni aux manœuvres que nécessiterait l'entrée des trains de bateaux dans l'écluse et qui mettrait aux prises la navigation maritime avec la navigation intérieure.

4. — *Note du Gouvernement belge du 28 mai 1929.*

Dans cette note, étayée par d'importantes annexes, le Gouvernement, tout en « se réservant de revenir ultérieurement sur le fond », conteste qu'un canal raccordé aux bassins d'Anvers puisse constituer « une véritable embouchure artificielle du Rhin à Anvers » et « un prolongement des docks du grand port belge en territoire néerlandais ».

Il a raison. Ce qui est vrai, c'est que jadis les eaux du Rhin s'écoulaient par les passes naturelles jusque dans l'Escaut occidental, non loin d'Anvers. Mais nous avons montré plus haut qu'en étouffant ces voies naturelles, la Hollande avait en réalité détourné ces eaux du Rhin de leur cours naturel. Un canal, alors même qu'il s'alimenterait partiellement de ces eaux, ne rendrait jamais à Anvers que la partie que l'on donne au parent pauvre, après qu'on l'a dépouillé de son bien.

Quant à prétendre que le canal du Moerdijk permettrait à Anvers de se prolonger en territoire néerlandais, il faut une imagination féconde pour se figurer pareille fiction; il faut surtout ne pas voir que ce prolongement d'un canal, qui d'ailleurs n'est pratiquement destiné qu'au transit, serait coupé par des écluses qui n'existaient pas lorsque Anvers communiquait avec la Hollande, bien plus efficacement, par des voies naturelles, tracées par la nature en eaux vives, et que nos voisins ont barrées en nous empêchant de pro-

longer aussi directement que jadis notre navigation par la Hollande vers le Rhin.

La note du 28 mai a soin d'ajouter que « la raison fondamentale de l'opposition à la nouvelle voie est qu'elle apporterait à la navigation des facilités que l'on voudrait moins grandes », alors que la conviction du Gouvernement du Roi est que « Rotterdam en tirerait profit aussi », l'expérience ayant maintes fois démontré que les facilités de communications augmentent l'ensemble du trafic, et qu'il ne peut croire « que l'amélioration d'une voie de communication internationale, ouverte à tous les peuples, puisse causer préjudice à aucun ».

On le voit, en réalité, chacun des deux Gouvernements demeure sur ses positions.

Nous n'avons pas obtenu jusqu'ici la moindre satisfaction.

VIII. — *Les prévisions.*

Pouvons-nous espérer obtenir des satisfactions demain?

Voyons objectivement les faits.

Il faut se demander d'une part si l'on améliorera la voie existante, et d'autre part si l'on se décidera à créer la voie nouvelle.

On sait en effet que c'est à ce double point de vue que les projets de Traité de 1919 et de 1925 répondaient à nos désirs.

A. — *Voie actuelle.*

Consultons le budget du Waterstaat pour 1930 :

a) Un crédit de 50,000 florins est inscrit au budget pour l'exhaussement du pont de Vlakte. Mais le crédit ne vise que « la confection de plans et de dessins »;

b) Un crédit de 540,000 florins, à valoir sur la dépense totale de 800,000 florins, est inscrit au budget pour la réparation de la nouvelle écluse de Hansweert. Il s'agit de la troisième écluse construite pendant la guerre et qui n'est pas étanche. L'écluse sera

ainsi inutilisable à certains moments. Mais ici encore on songe à temporiser puisque, d'après l'exposé des motifs « les travaux à la tête amont et aux murs de l'écluse ne seront commencés qu'en 1931 et 1932 ».

c) On nous annonce des travaux entrepris pour améliorer les voies d'eau entre Anvers et le Rhin. Lesquels? On ne le dit pas. Les projets d'améliorations dans la passe la plus dangereuse, celle du Hellegat, ne sont cependant pas définitifs. On y a fait quelque dragages indispensables, mais les accidents récents prouvent combien le passage reste dangereux.

Dans un discours prononcé par M. Van Eysinga à la séance du 14 novembre 1929, à la Commission centrale du Rhin, à Strasbourg, le délégué des Pays-Bas disait qu'on se préoccupe de fixer la passe par des travaux, susceptibles de la rendre plus stable et de la protéger contre les vents du nord-ouest, mais il ajoutait que la question est encore à l'étude.

M. Van Eysinga parlait aussi de l'élargissement du canal et de la surélévation du pont de Vlakte, mais aucune précision n'a été donnée quant à l'exécution des travaux.

L'ensemble des travaux envisagés doit s'élever — d'après ce que l'on affirme — à environ 300 millions de francs belges.

Ces travaux correspondent dans une certaine mesure aux engagements pris par les Pays-Bas dans les projets de 1919 et 1925 au sujet de l'amélioration des voies actuelles.

Ces travaux, la Hollande doit les exécuter parce qu'elle est obligée en vertu du Traité de 1839 d'entretenir les voies de communication de façon à ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation. Il est en effet hors de doute que le canal — toutes réserves faites en ce qui concerne la voie « aussi sûre et aussi bonne et commode » à laquelle nous avons droit — ne répond plus aux besoins de la navigation.

Le *Nieuwe Rotterdamsche Courant* lui-même le constatait le 23 avril 1929, lorsqu'il disait :

« Dan komt men met klachten over het kanaal. Dit is, zegt men, thans te klein, maar men vergeet daarbij dat destijds, toen het kanaal van Hansweert is gemaakt, het grootste schip dat er passeerde maar circa een goede 100 last was, en dat thans schepen van 1000 last nog maar scheepjes worden genoemd en er geregeld passeeren van 12, 13, 14 en 1500 last, zoodat dus de grootte van de binnenschepen gemiddeld het 10-voudige bedraagt van vroeger. En dagelijks passeeren er wel 100 maal zooveel als destijds, want de Rijn- en binnenvloot is wel 200 maal zoo groot geworden. » (1).

Il est intéressant de noter que M. Beelaerts van Blokland, dans son mémoire, en réponse au rapport des sections de la Première Chambre, relatif au budget des Affaires Etrangères, n'hésite pas à dire que d'après les données du bureau central de statistique en 1928 un peu plus de 60 p. c. du trafic sur les eaux intermédiaires avait lieu entre les ports néerlandais et belges, et qu'on peut donc se prévaloir de cette circonstance contre ceux qui voudraient soutenir que des mesures prises dans les eaux intermédiaires serviraient en premier lieu l'intérêt belge.

B. — Voie nouvelle.

Mais en ce qui concerne la création d'une voie nouvelle, nous sommes loin des Traités de 1919-1925. Ceux-ci prévoyaient la création du canal Anvers (bassins)-Moerdijk.

Le Gouvernement néerlandais ne veut plus en entendre parler. Il ne

nous concéderait plus que le canal Van Konynenburg ou un tracé qui en approche, évalué par les experts néerlandais à 45 millions de florins, dont la note du 12 janvier 1929 du Gouvernement belge a si parfaitement montré les défauts et dont un Hollandais, M. Beeckman, a dit dans le numéro de novembre du *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap*, que « pareille entreprise serait vraiment par trop *ridicule* et que les nombreux millions que coûterait ce travail *inutile* pourraient être beaucoup plus utilement consacrés... ailleurs. »

Tout le monde, en Hollande, ne demeure cependant pas indifférent à nos justes griefs.

L'initiative privée tente de suppléer au défaut d'imagination des autorités responsables.

Ces derniers jours le Président de la Chambre de Commerce du Limbourg (Zuidlimburgsche Mijnstreek) suggère, pour venir en aide à la voie actuelle, une voie nouvelle allant d'Anvers par le canal de la Campine jusque Bocholt, puis par le canal du nord, l'embranchement Wessem-Nederweert, et la Meuse canalisée jusque Venloo, d'où un embranchement d'une longueur de 40 kilomètres serait créé jusque Urdingen, au sud de Ruhrort.

Ce projet est condamné d'avance, puisque l'agrandissement des canaux qu'il emprunte sur territoire belge et sur territoire néerlandais jusqu'à la Meuse n'est prévu que pour bateaux de 600 tonnes.

Un ingénieur, M. I. Koster, suggère de son côté, dans le *Nieuwe Arnhemse Courant*, un tracé empruntant le canal direct d'Anvers à Lanaye, et continuant de là par l'écluse Saint-Pierre, par Maestricht, le canal Juliana et la Meuse canalisée jusque Venloo, d'où l'embranchement envisagé par le président de la Chambre de Commerce de Maestricht serait créé jusque Urdingen.

Ce projet, outre que le nouveau

(1) Traduction : « Et on se plaint alors du canal. Celui-ci, dit-on, est devenu trop petit; mais on oublie que jadis, lorsqu'on construisit le canal de Hansweert, le plus grand bateau qui y passait n'était qu'un bateau d'une bonne centaine de tonnes, tandis qu'aujourd'hui les bateaux de 1.000 tonnes ne sont appelés que des petits bateaux (scheepjes), et qu'il y passe régulièrement des bateaux de 12, 13, 14 et 1.500 tonnes, de sorte que les bateaux d'intérieur sont dix fois plus grands que jadis. Et chaque jour il y passe bien cent fois autant de bateaux que jadis, car la navigation rhénane et la navigation intérieure est bien devenue deux cents fois plus importante. »

raccordement serait surtout établi sur territoire allemand, est ingénieux du point de vue néerlandais, en ce sens que nous aurions désormais intérêt à ce qu'on alimente d'eau le canal Juliana, au sort duquel serait lié le sort de la nouvelle voie d'eau.

Mais, en dehors d'autres observations qui pourraient être faites à son sujet, il est loin de valoir une communication directe d'Anvers au Rhin par les eaux intermédiaires, où nous n'entendons pas renoncer à notre droit de passage, et il nous éloignerait du port de Rotterdam, avec lequel Anvers doit pouvoir rester en étroite liaison.

IX. — *Un dérivatif.*

On a, aux Pays-Bas, tenté un dérivatif.

On nous a dit : « Puisque nous sommes en désaccord sur l'interprétation de ce que doit être la voie « sûre, bonne et commode », transportons-nous devant la Cour permanente de La Haye. »

Évidemment ce serait pour nos voisins du nord le moyen le plus sûr de gagner à nouveau du temps et d'ajourner le fond du débat.

Ce serait pour nous le moyen certain de nous laisser aiguiller sur une voie de garage. Quelle naïveté !

Pareille procédure aurait pour résultat de déplacer le litige sans nous donner une solution.

1° Nous déplacerions le litige, car nous aurions l'air de ne nous préoccuper que de l'interprétation du Traité de 1839, alors que les puissances ont proclamé notre droit d'en obtenir aussi la revision.

Ici, comme dans la question de l'Escaut, ce n'est qu'en ordre subsidiaire que nous réclamons la stricte application du Traité de 1839. En ordre principal nous en demandons la revision. Le Traité de 1839 a été fait contre nous. Le rapport Tardieu le proclame. Nos voies de communications avec le Rhin doivent répondre désormais de façon complète aux be-

soins de notre développement économique;

2° Le pourvoi devant la Cour permanente de La Haye ne nous donnerait pas de solution. En supposant, en effet que la Cour reconnaisse que la voie actuelle vers le Rhin, par le canal d'Hansweert, est moins sûre, moins bonne et moins commode que la voie de 1867 et que dès lors la Hollande est obligée de nous procurer une voie meilleure, la Cour ne dira pas quelle sera la voie nouvelle, et selon quel plan il y a lieu de la tracer.

Nous n'aurions donc pas avancé d'un pas.

Ce n'est pas la peine de nous jeter dans une impasse.

A quoi servirait-il que la Cour de La Haye proclame notre droit à une interprétation plus saine du Traité de 1839, alors que les puissances, réunies en 1919, à Paris, ont fait plus et mieux que de proclamer ce droit, en décidant, d'accord avec la Hollande, que ce Traité serait révisé?

Puisque les Pays-Bas refusent pratiquement aujourd'hui cette revision, après l'avoir cependant admise, ne refuseraient-ils pas de même de sanctionner de façon raisonnable la décision de la Cour?

X. — *Les remèdes.*

Mais alors que faire?

A. — Ici, comme dans la question de l'Escaut, il faut d'abord nous appliquer le proverbe : « Aide-toi le ciel t'aidera ».

Aidons-nous nous-mêmes. Défendons-nous.

Nous sommes en voie de le faire.

1° Les conventions passées avec la France au sujet de l'exemption de la surtaxe d'entrepôt en faveur de nos ports maintiennent nos facilités de relations avec le Rhin, Strasbourg et l'Alsace-Lorraine;

2° Le remorquage gratuit accordé aux bateaux entre Anvers et Dordrecht encourage le trafic Anvers-Rhin (accord franco-belge du 9 octobre 1919).

Ce serait d'ailleurs une erreur de croire que la batellerie belge en tire seule profit.

Les pavillons étrangers en profitent bien plus que le pavillon belge et la Hollande intervient pour 14 p. c. dans les transports, alors que la Belgique n'y intervient que pour 10 p. c. (1)

Voici d'ailleurs les proportions :

	Belgique.	France.	Hollande.	Allemagne.	Suisse.	Total.
Sorties T.	110,956	466,647	96,867	96,628	24,433	795,531
Entrées T.	19,821	364,255	89,960	53,930	17,010	544,976
	130,777	830,902	186,827	150,558	41,443	1,340,507

Pourcentage 10 p. c. 62 p. c. 14 p. c. 11 p. c. 3 p. c. 100 p. c.

3° Les primes de compensation sont aussi un moyen de rétablir dans une certaine mesure l'équilibre entre Anvers et Rotterdam, dans leur concurrence sur le Rhin.

Nous avons exposé plus haut par quels procédés Rotterdam et Amsterdam favorisent chez eux le trafic rhénan : régime de ristournes à Rotterdam pour le trafic vers la Suisse; priorité de passage, exonération des taxes réglementaires à Amsterdam.

Or voici qu'à partir du 1^{er} juin dernier, on a pris à Rotterdam une nouvelle mesure de combat. En raison de la prétendue concurrence d'Anvers (« vanwege de concurrentie van Antwerpen » dit l'*Algemeen Handelsblad* du 14 mai 1929), on a réduit les tarifs de transbordement (overslagtarieven).

Ces tarifs accordent désormais une

réduction de 0.175 fl. par tonne, c'est-à-dire *fr. 2.50 par tonne* (1).

Cette politique de nos concurrents imposait à la Belgique une mesure analogue de protection.

Cette mesure était rendue plus impérieuse encore par le retard apporté à la revision du Traité de 1839 et le maintien d'une voie de communication

avec le Rhin « moins sûre, moins bonne et moins commode » que la voie antérieure, et le recul du trafic Anvers-Rhin, qui en est la conséquence.

Les marchandises transportées d'An-

(1) Ce tarif était avant le 1^{er} juin 1929 :

Froment : 0.625 fl. par tonne;

Autres céréales : 0.675 fl. par tonne.

Il est depuis le 1^{er} juin 1929 :

Froment et maïs : 0.45 fl. pour l'intérieur; 0.50 fl. pour le transit.

Autres céréales : 0.60 à 0.67 fl. par tonne.

La réduction est donc de 0.175 fl. par tonne, c'est-à-dire 2.50 francs par tonne.

D'autre part Amsterdam s'efforce de son côté à enlever une partie plus considérable du trafic rhénan.

Voici en quels termes le socialiste M. Polak justifiait cette politique à la séance du Conseil communal d'Amsterdam du 5 avril dernier :

« La situation de notre port n'est pas aussi favorable qu'on pourrait le désirer; il y a certes quelques progrès dans les deux dernières années, mais il ne peut être question d'un développement intense. Cela tient à l'insuffisance des relations entre Amsterdam et le Rhin. Le grand trafic rhénan touche à peine notre port : 70 p. c. vont à Rotterdam et le reste se partage entre Anvers, Amsterdam et d'autres centres. Amsterdam ne jalouse pas la situation de Rotterdam, mais il n'en est pas moins loisible à notre port, qui est également bien outillé, de tâcher de *gagner à son profit une quote-part plus considérable du trafic rhénan*. La concurrence ne signifie pas nécessairement une perte pour l'autre partie. »

Depuis de longues années Amsterdam lutte pour obtenir l'exécution d'une grande voie d'eau moderne et directe vers le Rhin.

Sous l'influence de Rotterdam on opposa pendant longtemps à la cité de l'Amstel la tactique dilatoire qu'on oppose en ce moment à la Belgique.

On multiplia les projets : jonction avec Vreeswijk; jonction avec Wijk-bij-Duurstede; traversée de la vallée de Gueldre pour aboutir au Waal en un point éloigné, situé près de Tiel.

C'est en faveur de ce dernier projet que le Conseil communal se prononça en sa séance du 5 avril 1929.

C'est donc là, au point de vue du trafic rhénan, une concurrence nouvelle pour Anvers, à laquelle nous avons fait allusion déjà plus haut.

(1) Le tonnage est le suivant :

	Nombre de chalands		
	1927	1928	1929
Anvers-Strasbourg (sorties)	801	758	860
Strasbourg-Anvers (entrées)	451	597	608
	1,252	1,355	1,468
Id. (chalands vides)	109	89	63
	Tonnage de marchandises à bord (en tonnes)		
	1927	1928	1929
Anvers-Strasbourg (sort.)	776,347	740,248	795,531
Strasbourg-Anvers (entr.)	471,695	576,263	544,976
	T. 1,248,042	1,316,511	1,340,507
Id. (chal. vides) jaugeant	133,372	112,549	74,979

vers au Rhin payent, vis-à-vis des transports de Rotterdam, un fret supplémentaire que l'on a évalué à fr. 2.50 par tonne.

Le Gouvernement belge a décidé de niveler ces criantes inégalités. Il a donc accordé, à partir du 1^{er} septembre 1929, des primes de compensation, qui sont de fr. 2,50 à la tonne pour les céréales et de fr. 1,50 pour les autres marchandises transportées au départ des ports belges.

Le Parlement a voté un crédit de 5 millions pour permettre l'attribution des primes pendant les quatre derniers mois de 1929 (1). Il a voulu ainsi sauver ce qui reste encore du trafic fluvial de nos ports vers le Rhin.

Comme la construction d'un canal Anvers-Moerdijk est évalué à environ 500 millions de francs, la Belgique peut sans exagération consacrer à sa défense économique l'intérêt de ce capital, soit 25 millions par an. D'autres primes, notamment pour le transit des fers exportés, pourront sans doute être envisagées.

Les formalités de contrôle se font de la façon la plus normale à Hansweert par le Consul de Belgique, et portent sur le contrat conclu par les bateliers, qui demandent la prime, avec l'Office belge de la navigation belge qui les accorde. La bonne organisation de ce service est constatée par la presse et notamment par le *Rhein und Ruhr-Zeitung*, l'organe de la grande industrie westphalienne.

Ce n'est pas à dire que nous devons considérer cette mesure comme une panacée qui nous assurera une situation équivalente à celle de Rotterdam au point de vue notamment du transbordement des marchandises massales.

(1) Un comité offrant toutes garanties, a été constitué pour faire la répartition des primes. (« Comité spécial des relations fluviales Belgique-Rhin. ») Il relève de l'Office de navigation, que présida jusqu'au jour de sa nomination comme ministre des Travaux publics, M. le député Van Caeneghem. Il est composé notamment de MM. Van Cauwelaert, bourgmestre d'Anvers; Van der Stegen, bourgmestre de Gand, Delmer, secrétaire général du ministère des Travaux publics, et Woestyn, directeur au ministère de la Marine.

Ce n'est qu'une première mesure d'un plan d'ensemble qui doit être poursuivi avec méthode et esprit de décision.

Cependant tandis que certaine presse en Hollande, et entre autres le *Schuttevaer* (du 21 septembre 1929), prétendait que la prime serait sans influence par exemple pour le transport des charbons et du minerai, des journaux allemands cherchèrent soudain par de singuliers communiqués, dont l'inspiration ne paraît pas douteuse, à faire croire que le payement de la prime de compensation ne se fera aucunement aux chalands rhénans de toutes nationalités mais que les services compétents établiront des discriminations tendant à favoriser les armements belges et français au détriment de leurs concurrents allemands et néerlandais. (*Deutsche Bergwerkszeitung* et *Hamburgischer Correspondent*.)

Or, le règlement officiel relatif au service des primes établit d'une manière absolument nette qu'aucune distinction ne sera faite entre les bénéficiaires de la mesure et que toutes les expéditions au départ de n'importe quel port belge vers le Rhin, via l'Escaut ou le canal de Terneuzen, auront droit à la prime de compensation.

D'autre part, dès que la prime fut établie, les grands armements allemands établis à Mannheim décidèrent qu'à dater du 1^{er} septembre le supplément de fr. 1 pour les expéditions au départ d'Anvers, qui étaient jusqu'à de 0.25 florin P. B. par rapport à Rotterdam, seraient abaissés à 0,10 florin.

4° Ces moyens de défense doivent être complétés par d'autres mesures d'ordre pratique et notamment par celles qui sont prises en ce moment au port d'Anvers :

a) Déjà la ville a permis aux bateaux d'intérieur du trafic rhénan de faire usage à certaines heures de l'écluse du Kruisschans et de gagner ainsi un temps sérieux.

b) L'administration communale a

décidé d'améliorer et d'étendre au profit de la navigation intérieure le service de remorquage dans les bassins.

c) Elle entend de même acquérir un matériel puissant et moderne de transbordement de marchandises massales. Les quatre puissants ponts transbordeurs que la ville a commandés ont une longueur de 100 mètres, une largeur de 18 mètres, une hauteur de 22 mètres, un poids de 780.000 kgr.

Ils faciliteront singulièrement la manipulation des charbons et des minerais, et ils seront affermés pendant dix ans à la Société « Stocatra », qui dispose elle-même d'un matériel de transport important. Il est souhaitable à cet égard qu'on ne s'arrête pas aux critiques injustifiées qui ont été formulées dans certains milieux insuffisamment renseignés. Ceux-ci ne se disent peut-être pas assez que de pareilles entreprises ne sont pas dénuées de risques pour ceux qui ont le courage de les entreprendre.

Enfin les installations ferroviaires vont être considérablement développées au port.

B. Il faut, en dehors de ces mesures d'initiative nationale, dans la question de nos communications avec le Rhin, comme dans la question de l'Escaut, continuer à demander aux Puissances de rappeler aux Pays-Bas la décision en vertu de laquelle ceux-ci ont accepté de prêter la main à la révision des Traités de 1839.

En quoi cette révision doit-elle consister?

1^o Dans la création d'un canal direct allant des bassins d'Anvers vers le Hollandsch Diep, le seul qui puisse remplacer efficacement les anciennes passes barrées par la Hollande, le seul qui ne présente pas les inconvénients et les dangers que nous avons signalés au sujet d'autres projets, le seul qui permette notre entier et légitime développement.

Pareil canal, loin de nous donner la supériorité sur Rotterdam, laisserait toujours au grand port néerlandais le bénéfice de la plus courte distance vers le Rhin.

2^o Dans l'appropriation du régime international de tout le delta des eaux intermédiaires à l'esprit des Traités de Vienne de 1815 et de Londres de 1839, et surtout à l'esprit du droit international nouveau.

La Commission internationale du Rhin peut accomplir ici une grande mission, en se souvenant que le Rhin, ainsi que nous l'avons établi plus haut, s'est toujours prolongé jusque dans les bras de l'Escaut.

Déjà la Commission des communications et du transit de la Société des Nations, étudiant, en mars 1929, la question délicate de l'application du régime des surtaxes d'entrepôt aux marchandises importées à Strasbourg par la voie du Rhin, a adopté une résolution aux termes de laquelle elle constate que les travaux de révision de la Convention de Mannheim laissent entrevoir une solution acceptable pour toutes les parties à *condition que son « instauration marche de pair avec l'établissement d'un régime vraiment international »* sur les voies d'eau qui assurent la liaison entre les ports fluviaux du Rhin et les ports maritimes.

Les Pays-Bas semblent redouter que les eaux intermédiaires soient soumises à un régime « vraiment international », ou qu'elles soient mises en quelque manière sous le contrôle de la Commission centrale du Rhin.

Elle ne paraît pas vouloir céder à l'intérêt international plus qu'elle n'entend céder à l'intérêt belge. Elle s'habitue mal à l'idée qu'il lui est interdit de fermer certaines branches de l'Escaut oriental comme elle a fermé jadis l'Escaut occidental.

Mais il faut espérer qu'en un temps où de plus en plus l'on voit triompher la notion de l'intérêt général sur les

intérêts particularistes, et les conceptions du droit international sur les privilèges égoïstes et l'esprit de clocher, les nations intéressées à la libre circulation à travers l'Europe pourront faire comprendre ces sages recommandations de l'ancien Ministre des Affaires Etrangères des Pays-Bas M. Van Karnebeek :

« Elle (la Hollande) doit se demander s'il est raisonnable, à une époque où tout le monde désire la pacification, l'arbitrage et le règlement des différends internationaux, de prendre une attitude inconciliable avec les principes proclamés par cet esprit international et d'assumer la responsabilité de faire peser sur les relations internationales de toute une région de l'Europe la continuation d'un différend qui a depuis si longtemps gêné celle-ci. »

C. — Il faut enfin ne pas abandonner l'étude du canal direct Anvers-Ruhrort.

On sait que la construction de ce canal a été acceptée par l'Allemagne dans le Traité de Versailles, On sait aussi que dans le projet de Traité de 1919 les Pays-Bas avaient admis que ce canal traversât le territoire néerlandais et passât par-dessus la Meuse aux environs de Venloo, la voie d'eau comprenant un raccordement au fleuve.

Votre rapporteur a, dans un discours prononcé à la Chambre des Représentants les 10 et 11 juin 1920, exposé les avantages de cet ouvrage d'art. Il n'y revient donc plus aujourd'hui.

Le Traité de Versailles limite notre droit à la construction de ce canal à une durée de vingt ans.

Il n'est pas inutile de continuer l'examen de ce projet. Il ne faut laisser prescrire aucun de nos droits.

X. — Conclusion

Nous ne pouvons qu'insister avec énergie pour que le département des Affaires Etrangères continue à récla-

mer en même temps que l'amélioration de la voie défectueuse dont nous disposons à titre temporaire, en ce moment, la création d'un canal direct d'Anvers vers le Hollandsch Diep.

Parlons franchement.

Ce canal réduirait la distance d'Anvers au Hollandsch Diep de 55 kilomètres. Il permettrait d'accomplir le voyage vers le Rhin en deux jours dans chaque sens. Il réduirait le prix du fret et de la traction de fr. 1.75 par tonne à l'aller comme au retour, ce qui pour les 20 millions de tonnes de jauge qui passent par Hansweert constituerait une économie pour la navigation d'environ 35 millions.

Pareil canal réduirait *grosso modo* de moitié les inconvénients que présente la voie actuelle.

Le canal Bath-Dintelsas, que nous offre le Cabinet de La Haye, n'offre pas la moitié des avantages que nous pourrions attendre du projet réclamé par la Belgique, et il mettrait à notre charge une dépense de beaucoup supérieure.

Il constituerait non seulement une charge excessive et un ouvrage dangereux, mais un véritable non-sens économique.

Nous tenons à dire ici que plutôt que d'agréer cette solution boiteuse, nous préférons demeurer, l'arme au pied, sur nos positions.

Le Comité national pour la Défense de la Navigation intérieure, qui lutte avec une si belle vaillance pour la défense de nos droits, exprimait la pensée du pays entier, lorsqu'il écrivait en septembre dernier à M. le Ministre des Affaires Etrangères :

« Nous nous refusons à conseiller l'acceptation du marché qui nous est actuellement offert et qui consiste d'une part à faire supporter par la Belgique toutes les charges de la construction d'une voie navigable manifestement insuffisante, et de lui faire renoncer, d'autre part, à toutes les mesures de protection qui ont été nécessaires pour obtenir une situation

économique satisfaisante pour le trafic rhénan vers le haut Rhin. »

Continuons à sauvegarder nos intérêts. Persévérons dans la lutte pour le triomphe de notre bon droit. Et surtout ne faisons pas un marché de dupes.

CHAPITRE III

LE PROBLÈME DE NOS COMMUNICATIONS AVEC LA MEUSE ET SON ARRIÈRE-PAYS.

I. — *L'intérêt de la question.*

On ne connaît que trop la rivalité qui se manifeste entre Rotterdam et Anvers.

Cette rivalité ne tend pas seulement à accaparer le trafic du Rhin, mais elle tend aussi à drainer vers Rotterdam le trafic et le transit du pays mosan, moselan et alsacien-lorrain.

La Meuse se jette dans la mer à Rotterdam. Les Pays-Bas en profitent pour soutenir qu'une partie au moins du trafic et du transit du pays de Liège et au delà doit pouvoir s'écouler vers son exutoire naturel.

Ils ne peuvent cependant pas perdre de vue que la Meuse n'est pratiquement pas navigable sur une partie de son parcours entre Liège et le Waal, et que la navigation vers Rotterdam ne se fait en réalité que par des voies artificielles.

Ils ne peuvent de même pas oublier que le trafic mosan est avant tout un trafic de marchandises belges, qu'à ce titre il appartient avant tout au port d'Anvers, et que Liège se trouvant plus rapproché d'Anvers que de Rotterdam, même par les voies d'eau existantes, c'est le port d'Anvers qui est le port naturel de ce trafic.

Ils ne peuvent pas davantage ignorer que la Meuse elle-même est mitoyenne le long d'une partie de la frontière belge, que la voie de communication qui a servi jusqu'ici aux transports du pays mosan et au delà, c'est le Zuid Willemsvaart, qui parcourt le

territoire belge et qui, de Bocholt, conduit, grâce à une double bifurcation, soit vers Rotterdam, soit vers Anvers.

Le pays mosan et le pays moselan et alsacien-lorrain, situé en arrière, constituent donc et avant tout l'arrière-pays du grand port national belge.

Il est donc capital qu'Anvers ne se laisse pas enlever — au profit de Rotterdam — le trafic et le transit de la région mosane et moselane.

Il est tout au moins essentiel que la Belgique ne permette pas à la Hollande d'enlever ces transports par des moyens douteux et qu'elle observe dans la concurrence la plus stricte loyauté.

II. — *Les projets de 1919-1925.*

Les projets de Traité rapportés de Paris par les négociateurs chargés de la revision du Traité de 1839, et ultérieurement le Traité soumis aux Parlements belge et néerlandais en 1925, réalisaient cette concurrence loyale.

En transformant le canal de Liège à Maestricht et le canal de Maestricht à Bocholt, actuellement accessibles aux bateaux de 450 tonnes, de façon à les rendre utilisables pour les bateaux de 1 000 tonnes et plus tard de 2000 T., les négociateurs de Paris maintenaient le régime de la concurrence loyale, car les bateaux de grande dimension pouvaient, à partir de Bocholt, continuer leur route à leur choix vers Anvers ou vers Rotterdam. Et il était dans ces conditions relativement peu important pour la Belgique que ces bateaux puissent se rendre aussi à Rotterdam par des voies nouvelles créées sur territoire néerlandais, le canal Juliana, la Meuse canalisée (de Maasbracht à Mook), et le canal de 10 kilomètres de Mook à Nimègue, — puisque le parcours vers Rotterdam ne l'emportait pas nécessairement — notamment au point de vue de sa

longueur — sur le parcours amélioré vers Anvers.

Mais il était d'autre part essentiel que les canaux Liège-Maestricht-Bocholt-Anvers, pussent désormais livrer passage aux grands bateaux d'intérieur, qui pourraient naviguer bientôt sur les voies nouvelles construites en Hollande de Maestricht à Maasbracht, Mook et Nimègue, et spécialement que l'on mît fin une bonne fois aux entraves que la navigation rencontrait dans l'enclave de Maestricht (1).

III. — *Le jeu de dupes.*

Mais voici que le rejet du Traité de 1925 par la première Chambre en Hollande a créé tout à coup pour la Belgique une situation aussi alarmante qu'inattendue.

Ce rejet laisse les canaux de Liège à Maestricht et de Maestricht à Bocholt-Anvers — les seuls qui relient le pays mosan avec le port d'Anvers —

(1) On a cent fois signalé le caractère de ces entraves. Nous y avons insisté nous-mêmes dans notre rapport de l'an dernier.

Déjà il y a vingt ans, en 1909, la Chambre de commerce de Maestricht s'en plaignait en ces termes significatifs :

« Het kanaal Luik-Maestricht, benevens het gedeelte Zuid-Willemsvaart tot de Belgische grens bij Smeermaes, eertijds alleszins voldoende voor de scheepvaart, blijken geheel buiten den tijd te staan. Bij elke schutsluis te Maestricht kan men de schepen bij tientallen aan den wal zien liggen, geduldig afwachting het oogenblik om gesluisd te worden. Wel in den regel niet minder dan twee en een halven dag wachtens, bestaat er eindelijk gelegenheid om de schutsluis te passeeren. »

La note de la *Nationale Unie* d'Utrecht contient le même aveu. Elle dit que, jusqu'en ces derniers temps, de graves obstacles avaient entravé la navigation dans l'enclave de Maestricht, à telle enseigne qu'on a pu constater fréquemment un engorgement de deux cents bateaux à l'entrée de l'enclave, et que le parcours de 8 kilomètres en territoire néerlandais entraîne une perte de temps de deux jours, et souvent de huit et de dix jours.

Peut-on confirmer de façon plus explicite que les Pays-Bas — et c'est l'un des principaux griefs que nous n'avons cessé de formuler au sujet de la question de la Meuse — ne remplissaient pas leurs obligations dans l'enclave ? Depuis quarante ans, et plus, la Belgique a supplié en vain la Hollande de prendre les mesures nécessaires pour mettre fin à l'encombrement dans l'enclave de Maestricht, et pour rendre la navigation normale sur le territoire néerlandais. Pendant quarante ans, et plus, la Hollande a fait la sourde oreille.

Mais dès le jour où nos voisins se sont sentis menacés et où ils ont vu que la Belgique allait se libérer des tracasseries dans l'enclave, les Pays-Bas ont décidé de supprimer les obstacles.

Votre rapporteur a pu constater de visu l'été dernier, et à deux reprises, que la circulation était devenue plus normale dans l'enclave.

Pourquoi donc les Pays-Bas ont-ils abusé à ce point de notre patience et nous ont-ils obligés à nous libérer ?

dans leur état actuel. Or ces canaux ne sont calibrés que pour permettre le passage de bateaux de 450 tonnes. Et comme ces canaux se soudent l'un à l'autre à Maestricht, *en territoire étranger*, la Belgique ne peut en assurer la transformation, *sans le concours des Pays-Bas*, qui gardent à Maestricht la clef de nos voies de communication, et qui par le rejet du Traité de 1925 viennent de marquer leur volonté de ne pas les mettre à la portée de la navigation intérieure moderne.

Et les Pays-Bas, très habilement, ont eu soin de s'assurer dans l'intervalle, dès avant le rejet du Traité de 1925, des voies d'eau nouvelles, larges et modernes, calibrées pour les plus grands bateaux d'intérieur, de façon à se mettre en mesure de drainer vers Rotterdam tout le trafic qui se rendait jusqu'ici à Anvers.

Or ce trafic ne cesse d'augmenter. Qu'on en juge par les chiffres que voici. Ils indiquent le tonnage qui a passé à Maestricht, par l'écluse 19 :

Année	Montée	Descente	Total
1868	277	218	495
1878	310	302	612
1888	422	409	831
1898	803	763	1566
1908	1254	1139	2393
1913	2449	2170	4619
1923	2631	2591	5222
1928	3931	3680	7611

Comment la Hollande réalisa-t-elle ses plans ?

1^o Elle profita de la guerre pour prendre ses avantages. Avant 1914, la Belgique et la Hollande avaient cherché à améliorer les voies de communication vers Anvers et Rotterdam, dans cette préoccupation de *concurrence loyale*, sur laquelle nous avons insisté plus haut.

Les deux pays s'étaient mis d'accord pour faire étudier la canalisation de la Meuse mitoyenne — longue de 53 kilomètres. Une Commission mixte fut nommée à cet effet. Elle déposa son

rapport en 1912. Un plan fut joint au rapport proposant la canalisation de la Meuse de Eysden à Boxmeer. Le travail devait comprendre quatorze écluses et rendre la Meuse mitoyenne canalisée navigable pour bateaux de 2,000 tonnes. Le rapport indiquait les modifications à introduire aux traités.

Les négociations engagées entre les deux pays furent interrompues par la guerre en 1914.

2^o La Hollande eut à partir de ce moment un triple objectif :

a) Son premier objectif fut de créer le canal de Nimègue (sur le Waal) à Mook (10 kilom.) et de canaliser la Meuse sur territoire néerlandais de Mook à Maasbracht (110 kilom.), le tout pour bateaux de 2,000 tonnes.

Elle voulait donner ainsi à la région minière du Limbourg néerlandais une admirable voie d'eau vers Rotterdam, et en créant en même temps un embranchement de Wessem à Nederweert, elle voulait rapprocher cette région et du Brabant septentrional et de la Zélande.

Elle désirait établir à cette fin à Maasbracht un port provisoire pour le transbordement des charbons et d'autres marchandises, et des raccordements par chemin de fer.

b) Son second objectif fut de creuser de Maasbracht à Maestricht un canal latéral à la Meuse, de façon à ne pas relier seulement la région des charbonnages à Rotterdam, mais de relier aussi au centre et au nord de la Hollande Maestricht et le sud du Limbourg, qui seraient sans ce canal restés isolés. C'est le canal Juliana.

Ce projet de canal, la Hollande le substitua au projet de canalisation de la Meuse mitoyenne. Elle fit ainsi une voie d'eau dont elle demeure seule maîtresse. En canalisant la Meuse mitoyenne, elle n'eut eu la clef de la nouvelle voie de communication qu'en commun avec sa voisine la Belgique. Cette clef elle voulait l'avoir seule entre les mains.

c) Son troisième objectif fut de canaliser la Meuse dans la traversée de Maestricht et d'établir en amont de la ville une écluse — l'écluse Saint-Pierre — par laquelle les bateaux venant de Liège seraient désormais introduits sur la Meuse canalisée et le canal Juliana de façon à ne pouvoir continuer leur route *que vers Rotterdam*.

3^o Le premier de ces trois objectifs fut poursuivi déjà pendant la guerre.

Il est aujourd'hui réalisé.

C'est dès 1915, par une loi du 15 janvier, que furent décidés la canalisation de la Meuse de Maasbracht à Mook (Grave) et le creusement du canal de jonction de la Meuse au Waal et du canal latéral de Wessem à Nederweert, qui crée un nouveau raccordement entre la Meuse et le Zuid-Willemsvaart (vers Bois-le-Duc et Rotterdam).

La Hollande travailla à l'achèvement de ces voies d'eau avec une grande hâte. Ils sont en ce moment achevés.

4^o Le second objectif fut poursuivi dès 1921.

A peine les négociations de 1919-1920, relatives à la revision du Traité de 1839 avaient-elles été interrompues, que sans attendre l'accord conclu entre les Gouvernements relativement au projet de Traité de 1925, et sans plus se souvenir du projet de 1912 relatif à la canalisation de la Meuse mitoyenne, la Hollande fit voter le 28 juillet 1921 une loi permettant de creuser le canal Juliana, latéral à la Meuse, entre Maasbracht et Maastricht.

On a dû comprendre en Hollande notre étonnement en voyant passer ainsi par-dessus la jambe le projet de canalisation de la Meuse mitoyenne, qui avait fait l'objet de tant de travaux en commun et de pourparlers suivis.

On a prétexté que le projet de canalisation avait soulevé des objections. Evidemment, la Belgique eût dû obtenir sur la Meuse canalisée un raccordement convenable vers Anvers.

Tout le trafic sans cela s'en serait allé vers Rotterdam.

Mais votre rapporteur peut affirmer ici de façon formelle qu'à aucun moment au cours des négociations de Paris en 1919-1920, les délégués néerlandais ne firent une proposition quelconque au sujet de cette canalisation; et qu'ils n'envisagèrent que l'amélioration des canaux tels qu'ils furent prévus au projet de Traité. D'autre part le Gouvernement de La Haye ne fit, après l'interruption des pourparlers en 1920, la moindre suggestion au Gouvernement de Bruxelles au sujet de cette canalisation.

La Haye profita donc indubitablement en 1921 de l'arrêt des négociations pour se libérer de toute emprise belge, et de toute co-souveraineté sur la voie d'eau à établir entre Maestricht et Maasbracht.

La création de ce vaste canal, qui va s'alimenter à la Meuse, plus encore que la canalisation du fleuve entre Maasbracht et Mook, peut faire baisser l'étiage des eaux de la Meuse mitoyenne et de la Meuse en territoire belge, et mettre en péril le régime des canaux prévu par le Traité de 1839, aux termes duquel la Belgique a le droit de prélever un minimum d'eau pour l'alimentation du Zuidwillemsvaart, à la prise d'eau de Maastricht.

5° Le troisième objectif fait en ce moment même l'objet d'une des préoccupations essentielles de la Hollande.

On s'était dit, aux Pays-Bas, que la Belgique demeurerait obligée de continuer à passer par Maestricht, et qu'elle aurait calibré le canal de Liège à la frontière néerlandaise (à Petit-Lanaye) pour bateaux de 1,000 ou de 1,350 tonnes, tandis que les anciens canaux dans la traversée de Maestricht vers Bocholt seraient restés calibrés pour bateaux de 450 ou au plus de 600 tonnes.

On pensait dès lors, en Hollande, qu'en établissant à l'entrée de Maestricht une écluse donnant aux ba-

teaux de 1,000 tonnes accès à la Meuse canalisée, on mettrait tous ces bateaux dans l'impossibilité de reprendre la voie insuffisante du canal vers Bocholt, et qu'on les obligerait de continuer leur route par Maasbracht vers Rotterdam.

On comptait bien enlever ainsi le trafic du pays mosan et mosellan à Anvers au profit de Rotterdam.

Voilà où était pour nous le jeu de dupe.

Le petit canal de jonction et l'écluse à Saint-Pierre sont d'ailleurs exécutés.

IV. — *Notre défense.*

C'est pour se défendre contre le rejet du projet de Traité en 1925 et contre la politique des canaux de la Hollande que la Belgique a été acculée à l'obligation de décider la construction du canal direct Liège-Anvers.

Nous n'insisterons plus sur les avantages énormes que doit présenter pour la Belgique cet intéressant travail.

Nous l'avons mis en lumière dans le rapport de la Commission du Sénat de 1929.

Disons simplement que d'après le projet, tel qu'il a été arrêté, le raccordement du canal direct au canal de Liège se fera à Haccourt, à la hauteur de Visé sur la Meuse belge (à laquelle le canal sera raccordé au moyen d'un petit tronçon de canal et d'une écluse). De là, le canal ira, en demeurant exclusivement en territoire belge, le long de la Meuse vers le Nord; il s'inclinera vers l'ouest à Canne, longera la frontière néerlandaise, en passant à Vroenhoven, Kesselt, et Veldwezelt, jusque Brigden, restera en dessous de Lanaeken, où le nouveau canal se scindera en deux tronçons, l'un allant au nord vers Neerharen, où il rejoindra le Zuidwillemsvaart, l'autre allant à l'ouest vers Hasselt.

Le tronçon Lanaeken-Neerharen n'avait pas été prévu d'abord.

Le Comité technique et financier des grands travaux, sur la proposition du Service spécial du Département des Travaux publics, s'y rallia pour libérer complètement nos transports du passage par Maestricht.

Le raccordement du canal Anvers-Liège avec le Zuid-Willemsvaart avait été prévu à Smeermaes.

Le Ministre des Travaux publics vient de décider de le reporter à Lanaeken, à 7 kilomètres plus au nord, de façon à améliorer la jonction entre le Limbourg oriental et le Pays-de-Liège et à éviter une dépense de 20 millions nécessitée par le tracé dans la région plus accidentée de Smeermaes.

La presse néerlandaise n'a cessé de mettre en doute les intentions du Gouvernement belge et du pays au sujet de l'exécution du canal direct. Elle est allée jusqu'à qualifier le projet de menace et de « bluf ». Elle n'a pas hésité à nous traiter de méridionaux, comme si en nous raillant nos voisins n'avaient pas eux-mêmes... perdu le nord.

Le Gouvernement leur a répondu en adjugeant il y a peu de semaines la première partie du canal, celle qui va de Haccourt à Brigden, et qui sera la plus longue à exécuter.

Le délai endéans lequel l'adjudicataire s'engage à terminer le travail — il ne dépassera pas six ans — n'a pas été étranger, on le conçoit aisément, au choix de l'entrepreneur.

Le Premier Ministre, M. Jaspar, en faisant observer il y a peu de semaines au Sénat qu'on avait eu tort de croire que le projet n'existerait jamais que sur papier, a ajouté que l'exécution du travail se ferait avec la plus grande rapidité. En effet, le Gouvernement est fermement décidé à adjuger la deuxième partie (Brigden-Genck), des travaux du canal direct avant juillet prochain. Cette partie du travail ne comporte que 5 millions de mètres cubes de terrains, à déblayer, tandis que la première partie du travail

comporte 20 millions de mètres cubes. Elle pourra être terminée au moins aussi vite que le tronçon Haccourt-Brigden.

Les autres tronçons du canal et les ouvrages d'art seront adjugés aussitôt après, de façon à faire l'objet de plusieurs entreprises et à être terminés en huit ans.

Le Juliana-kanaal, d'après les premières prévisions de M. l'ingénieur Klink, devrait pouvoir être achevé pour 1932. Il devait coûter 68 millions de florins.

Depuis lors on a engagé déjà une dépense d'environ 100 millions de florins et on avoue que le travail ne pourra pas être achevé avant 1938.

Le canal direct pourra donc être terminé au même moment.

V. — *Le raccordement du Bossche Veld.*

Dès qu'on eut constaté en Belgique que dans les projets néerlandais l'écluse Saint-Pierre allait être *la souricière*, d'où les bateaux venant de Liège ne pourraient plus sortir que pour poursuivre leur course vers Rotterdam, la Hollande annonça son intention de créer en aval de Maestricht un raccordement, d'ailleurs très court, sur territoire néerlandais, traversant la plaine du Bossche Veld, et allant de la Meuse canalisée jusqu'à l'ancien canal de Maestricht à Liège, au sud de la frontière belge, à Borgharen, et permettant aux bateaux de rentrer dans le Zuid-Willemsvaart et de continuer leur course vers Bochof et Anvers.

Mais on ne parvint pas à donner le change en Belgique. On y vit très vite que le projet du raccordement ne nous était présenté que comme un trompe-l'œil, et qu'il ne recevait d'ailleurs aucun commencement d'exécution.

Il fut annoncé en mai 1927. Un journaliste connu, M. Nypels, de l'*Algemeen Handelsblad*, se rendit à La Haye

et obtint une interview de trois ministres — le Ministre des Finances, le Ministre du Waterstaat et le Ministre des Affaires Etrangères — Il essaya de lui donner une portée sensationnelle.

Le Ministre du Waterstaat lui déclara, non pas cependant sans envelopper ses intentions de réserves, qu'il était disposé à faire creuser un canal de raccordement à travers le Bossche Veld.

Et le Ministre des Affaires Etrangères ajouta que la Hollande donnait ainsi à la Belgique une preuve manifeste de son bon vouloir.

Puis on en resta là.

Ce n'est qu'en 1928 qu'on apprit que le cabinet De Geer envisageait la création à travers le Bossche Veld d'un canal de mêmes dimensions (1.000 tonnes) que le canal de Saint-Pierre.

La presse néerlandaise signala d'ailleurs (*N. R. Courant* du 9 juin 1928) que cet ouvrage d'art devait être utile surtout à la Hollande, car 50 p. c. de la navigation par le Zuid-Willemsvaart allait à Rotterdam et Amsterdam.

Ce ne fut que le 14 octobre 1929 que le *Staats courant* publia l'arrêté royal indiquant les parcelles à exproprier pour la création du canal de Bossche Veld (1).

Nous avons pu lire enfin ces derniers jours que l'on a procédé à l'adjudication de l'ouvrage. Mais il faut entendre l'information en ce sens qu'on

a simplement pris connaissance des soumissions — sans que l'adjudicataire ait été jusqu'ici désigné.

Le projet au point de vue belge est ainsi arrivé trop tard. Depuis quelque temps déjà l'opinion publique en Belgique s'est habituée à l'idée que la bonne volonté néerlandaise demeure purement verbale. Elle s'est unanimement ralliée au projet du canal direct Liège-Anvers, sorti des délibérations de la Commission des grands travaux.

Nous ne sommes pas convaincus à cette heure que le canal du Bossche Veld sera jamais exécuté et que Maestricht ne forcera pas plutôt la main à la Hollande, en exigeant un raccordement allant tout simplement de la Meuse à Maestricht jusque Brigden.

M. Nypels a écrit en Hollande (*Alg. Handelsblad*, 18 septembre 1929), que si le Département des Affaires Etrangères avait forcé le Waterstaat d'exécuter plus tôt son projet, on eût pu peut-être éviter la création du canal direct Liège-Anvers. La Chambre de Commerce de Maestricht a adressé dans son rapport de 1929 des reproches analogues au Waterstaat. Et ces reproches ont pris un caractère de particulière acuité sous la plume des rédacteurs de la *Nationale Unie*.

On a répondu à la Chambre de Commerce de Maestricht et à M. Nypels (voir le *Tijd* du 17 octobre 1929) que ces reproches ne sont pas fondés, et que coûte que coûte, on était décidé en Belgique, en raison surtout de raisons d'ordre militaire, à construire le canal direct.

M. Nypels et la Chambre de Commerce n'ont pas tort.

Si le Waterstaat avait mis la main à l'œuvre dès 1927, il est possible qu'un certain nombre de Belge et notamment des industriels liégeois, se fussent contentés des canaux existants et eussent simplement demandé la transformation des canaux de Liège à Maestricht et de Maestricht à Bocht-Anvers pour bateaux de 1.000 tonnes.

(1) Le projet avait été déposé en mars 1929. L'exposé des motifs rappelait que dans le budget de 1929 un compte de 500.000 florins a été prévu pour cette construction.

La longueur du nouveau canal sera d'environ 1.150 mètres. Près de Zuid-Willemsvaart on construira une écluse qui pourra être utilisée par des bateaux de plus de 1.000 tonnes. Au nord de cette écluse, des terrains seront réservés pour une seconde écluse avec des canaux pouvant suffire aux besoins futurs. A l'ouest de cette écluse, la berge sud du canal sera construite de façon qu'il y aura place pour que les bateaux puissent virer et s'amarrer tandis que la berge du sud-ouest rehaussée pourra être affectée comme endroit de débarquement et de déchargement. Au sud de l'écluse un bassin projeté sera en communication ouverte avec le Zuid-Willemsvaart, ce qui permettra aux marins de s'y réfugier si un encombrement se produit sur le canal. Au nord de l'écluse, le Zuid-Willemsvaart sera élargi jusque 1.150 mètres de l'écluse 19.

Certes le raccordement du Bossche Veld, établi sur territoire néerlandais et dont la Hollande seule gardait la clef, eût pu n'être pour nous qu'un attrape-nigauds; certes le canal direct offre sur la transformation des canaux existants une énorme supériorité, que nous avons tenu à mettre expressément en lumière dans notre rapport de l'an dernier; mais il n'en est pas moins vrai que les dangers du passage par un canal qui demeure aux mains de nos concurrents, et que la supériorité du canal direct n'avaient pas encore revêtu le caractère d'évidence qu'ils ont aujourd'hui aux yeux de la Belgique tout entière. La conviction unanime des Belges s'est faite lentement, en raison avant tout de l'excellence du projet, mais en raison aussi d'événements successifs qui se sont déroulés aux Pays-Bas, et parmi lesquels il convient de relever : les hésitations et les retards du Waterstaat au sujet du raccordement du Bossche Veld, la déclaration peu encourageante du chef du Waterstaat, M. le Ministre Vandervegte relative au pont de Vlackede, qui a créé de la défiance chez nous (nous l'avons rappelée déjà), les lenteurs voulues du Gouvernement de La Haye dans les négociations relatives à la revision du Traité de 1839, les publications haineuses et exagérées de la *Nationale Unie*, le coup de foudre du faux d'Utrecht, le rôle du Gouvernement de la Reine joué dans ce fâcheux incident, et le flot d'inimitié qui s'est répandu à cette occasion sur notre pays.

Tous ces événements, et d'autres trop longs à rappeler, nous aidèrent en Belgique à cristalliser l'opinion publique, désormais unanime, autour du projet de canal qui, en plus de tous les avantages qu'il présente, doit nous libérer de toute servitude de passage en territoire étranger (1).

(1) On comprend très bien que M. Nypels ait pu écrire après tout cela le 29 novembre dernier, dans l'*Algemeen Handelsblad* :

« Les Pays-Bas devaient éviter qu'on puisse soutenir qu'ils auraient, devant l'histoire, la responsabilité d'avoir

Le canal, qui entoure l'enclave de Maestricht comme d'un corset, doit représenter pour la Belgique un moyen de défense inespéré. Mais l'argument militaire n'eût pas suffi à lui seul à emporter l'opinion publique, bien que celle-ci n'ait pas oublié que la Hollande a repoussé à Paris en 1919 les suggestions des Puissances au sujet des modalités de défense dans le Limbourg néerlandais et qu'après avoir ensuite accepté la clause du *casus belli*, en vertu de laquelle elle s'engageait, en cas d'attaque de son territoire (notamment dans le Limbourg), à entrer avec toutes ses forces dans la guerre — elle a évité avec soin de prendre encore à ce sujet aucun autre engagement que celui que lui impose le Pacte de la Société des Nations.

D'autre part la presse en Hollande a infligé à la Chambre de Commerce de Maestricht un démenti (voir le *Tijd* du 17 octobre 1919) lorsqu'elle affirma que la décision de la Belgique de creuser le canal direct Liège-Anvers est la conséquence du rejet du Traité de 1919-1925 et qu'elle reprocha ce rejet, comme une faute politique et économique grave, au Parlement néerlandais.

La Chambre de Commerce de Maestricht a absolument raison.

Nous pouvons affirmer ici avec certitude que lorsque nous nous étions mis d'accord à Paris en 1920 sur les termes de la revision du Traité de 1839, il n'entra dans les intentions ni des Ponts et Chaussées ni du Gouvernement belge de construire pareil canal. On n'y songea pas davantage en 1925 lorsque le Parlement belge avait adopté le Traité. La Belgique se fût vraisemblablement contentée des canaux améliorés sur la base des nouvelles conventions avec les Pays-Bas. Ce n'est que lorsque le Traité fut rejeté par la première Chambre néerlandaise

contraint la Belgique à cette énorme dépense... *parce que nous n'aurions pas voulu travailler à la solution à bon marché via Maestricht.* »

Tout l'article est d'ailleurs plein d'éloges pour le canal direct.

que l'on se mit à rechercher en Belgique le moyen de n'être pas dupe de la manœuvre hollandaise et que tout naturellement le projet du canal direct fut étudié, de plus près, prit corps et s'imposa à l'opinion du pays entier.

Il ne fut d'ailleurs arrêté qu'après des études nouvelles et sérieuses, et des sondages sur les lieux envisagés pour le tracé, et après l'examen minutieux auquel se livra la Commission des grands travaux, instituée expressément à cet effet (1).

VI. — Le bouchon.

La création du canal direct Liège-Anvers implique-t-il pour la Belgique la renonciation à faire communiquer à Petit-Lanaye le canal de Liège avec les nouvelles voies d'eau établies aux Pays-Bas?

Nullement. Cette communication existe.

(1) Nous trouvons à cet égard des révélations du plus haut intérêt dans le mémoire du « Raad van Bestuur der Nationale Unie » d'Utrecht, adressé en février 1929 aux membres des « Staten Generaal ».

La note signale que le Département des Affaires étrangères à La Haye — et celui-ci n'a jamais démenti cette affirmation — avait tenté, par une voie officielle (langs particulieren weg) et avait réussi à entrer en contact (aanraking gezocht en gevonden) avec le pays de Liège.

Ceux d'entre nous qui ont pu suivre de près les événements, n'ont pas ignoré ces tentatives.

Le rapport ne cache pas que le but des intermédiaires était, d'une part, de convaincre l'industrie liégeoise qu'elle trouverait dans les voies d'eau nouvelles, en construction de Maestricht au Waal, une route avantageuse vers Rotterdam, et, d'autre part, de pousser les Liégeois à réclamer au plus tôt du Gouvernement belge l'amélioration du canal de Liège vers l'écluse Saint-Pierre, à l'entrée de Maestricht, la Hollande faisant d'ailleurs ressortir qu'elle améliorerait le passage dans l'enclave, notamment sous le pont de Maestricht, et qu'elle construirait de Maestricht vers le canal existant en territoire belge (de la Meuse à l'Escaut), un embranchement par la plaine dite « Bossche Veld ». Pour faire des Liégeois des alliés, on publia, dit le rapport, le 25 mai 1927, dans le *Algemeen Handelsblad* une triple interview, accordé à M. Nypels, des trois ministres néerlandais des Affaires étrangères, des Finances et du Waterstaat. C'est l'interview à laquelle nous avons fait allusion plus haut.

La note déclare ensuite, que si les Pays-Bas ont consenti à creuser le raccordement du Bossche Veld, c'est uniquement afin d'amener le centre industriel de Liège à réclamer l'amélioration du canal de Liège à la frontière et son raccordement avec l'écluse Saint-Pierre, d'où le trafic devait être inévitablement dirigé, non plus vers Anvers, mais vers Rotterdam.

Les auteurs de la note constatent enfin, avec dépit, que les travaux dans l'enclave n'ont pas été décidés assez vite et que les décisions relatives à la création du canal direct Liège-Anvers — qui est aujourd'hui un fait accompli — ont nécessairement modifié le point de vue du monde industriel de l'Est de la Belgique. Et ils reprochent au ministre des Affaires étrangères de n'avoir pas eu raison du Waterstaat.

Mais la Belgique doit évidemment éviter que le raccordement se développe de façon à nuire au canal direct.

Celui-ci ne pourra être ouvert à la circulation que vers 1938.

Il faut veiller à ce que le bouchon, qui ferme en partie la communication à Haccourt, ne saute pas de façon à faire s'écouler inconsidérément le trafic de notre arrière pays vers le canal Juliana et Rotterdam.

Anvers, en effet, a droit à une large part de ce trafic. Il faut donc que notre grand port national puisse disposer vers le pays mosan, le pays mosellan, le pays alsacien-lorrain, de voies de communication aussi bonnes que celles dont disposera Rotterdam.

La concurrence loyale est à ce prix.

Nous avons dit d'ailleurs que la construction du Juliana-kanaal ne sera achevée au plus tôt qu'en 1938, c'est-à-dire au moment où sera terminé notre propre canal Liège-Anvers.

Encore faut-il, pour que le canal Juliana soit ouvert à la navigation vers 1938, que l'on ne rencontre pas à Elsloo, où le terrain peut ménager des surprises des sables bouillants, des difficultés imprévues, et qu'on n'y subisse pas des retards.

L'achèvement du canal Juliana dépend d'ailleurs à l'embouchure sud de travaux préalables à exécuter dans l'enclave de Maestricht.

Or la Hollande ne semble guère pressée d'exécuter les travaux.

On compte canaliser la Meuse dans l'enclave pour bateaux de 1.000 tonnes.

On doit à cette fin construire un nouveau pont. On doit approprier l'ancien pont de pierre. On doit élargir le chenal navigable qui doit permettre d'emprunter le fleuve dans la traversée de l'enclave.

Ces deux derniers travaux sont conditionnés par le premier, la construction du nouveau pont.

Or la « Schoonheidscommissie » néerlandaise a déposé un rapport qui conclut à des modifications sérieuses

aux plans primitifs de ce nouveau pont (1).

Cette initiative ajoute un nouveau retard à beaucoup d'autres.

Les travaux vont devoir se suivre dans l'ordre que voici :

- a) Construction du nouveau pont;
- b) Enlèvement d'une arche de l'ancien pont, du côté de la gare (quartier dit *Wijk*);
- c) Barrage du déversoir de *Heugem*;
- d) Achèvement de la section sud du canal *Juliana*.

Disons en passant que puisque Maestricht répugne à toucher à son vieux pont, il pourra l'éviter s'il se raccorde à notre canal direct à Brigden.

Nous avons donc le temps d'étudier de très près le type et les dimensions qu'il convient d'adopter pour la nouvelle écluse belge à Lanaye. Les hydrauliciens n'ignorent pas d'ailleurs que des écluses mécaniques peuvent avoir au point de vue de l'écoulement des eaux une influence très différente des écluses à sas.

Dès à présent il est acquis qu'avant l'achèvement du canal *Juliana*, soit donc au plus tôt en 1938, aucun bateau d'un type supérieur au campinois (450 tonnes) ne pourra circuler dans l'enclave.

Surveillons donc de près le bouchon de Petit-Lanaye.

(1) On avait décidé d'abord de remplacer l'ancien pont de pierre par un pont nouveau. Mais les milieux artistiques et les amateurs de sites firent opposition à ce projet. L'ancien pont est, en effet, pittoresque et peut-être unique en son genre en Hollande.

Un nouveau plan fut élaboré, que l'on attribue à MM. Klink et Van Konijnenburg. Ce plan prévoit l'enlèvement de la vieille arche de l'ancien pont, construite en 1824, et d'une arche adjacente (rondboog) du côté de la gare, et l'aménagement d'un chenal large de 50 mètres. Ce projet conserve ainsi la presque totalité du vieux pont, qui servira encore aux piétons et au charroi léger, tandis que le nouveau pont, à construire un peu plus à droite, en regardant la ville, et prolongé par une rue droite élargie jusqu'à la Grand'Place, sera aménagé pour le lourd charroi. Après beaucoup de temporisations, le nouveau plan a été admis par le département des Sciences et Arts (*Kunsten en Wetenschappen*) et par le *Waterstaat*. Mais, bien que le projet fût admis en principe, l'exécution s'est toujours fait attendre. Et en ce moment d'aucuns veulent modifier pour motifs d'esthétique le plan du nouveau pont.

VII. — *Le problème de la prise d'eau.*

Il y a lieu de l'examiner en fait et en droit.

A. — *En fait.*

La Meuse est une rivière essentiellement alimentée par les eaux de pluies, qui a un écoulement de 3,000 mètres cubes au maximum par seconde en saison pluvieuse et un écoulement qui descend jusque 40 mètres cubes, et parfois en dessous, au cours des étés secs.

La Commission mixte de la Meuse mitoyenne cite dans son rapport comme chiffre minimum de l'écoulement des eaux, 40 mètres cubes par seconde.

Cependant la Meuse a connu des écoulements moindres, par exemple 23 mètres cubes en 1912, 25 mètres cubes en 1919, 13 mètres cubes en 1921. Pendant les mois de sécheresse des débits de 20 à 25 mètres cubes ne sont pas exceptionnels. Aussi comprend-on que sur un fleuve dont la profondeur est si variable on n'ait pu songer à entretenir une navigation permanente.

Déjà, vers le milieu du siècle passé, le service de bateaux à vapeur régulier organisé entre Maastricht en Venloo ne se faisait qu'au moyen de petits bâtiments qui ne réclamaient qu'une profondeur d'eau de 50 centimètres.

Cette insuffisance de la rivière fit qu'en 1826 on construisit le canal latéral, appelé *Zuidwillemsvaart*, de Maastricht à Bocht, et que l'on creusa en 1850 le canal latéral à la Meuse, appelé canal de Liège à Maestricht.

Au sud de Liège on a canalisé la Meuse, ce qui lui donne une grande supériorité sur la Meuse située en aval de la cité mosane. Au nord de Liège et jusqu'à Ruremonde le fleuve n'est praticable qu'en certaines saisons. La navigation s'y risque cependant aux moments de grandes crues suffisantes. Mais la rivière ne peut être utilisée de façon permanente; on n'y organise aucun service régulier.

Il eût fallu, pour utiliser la Meuse au nord de Liège, canaliser la partie mitoyenne du fleuve, ainsi que le proposa la commission mixte de 1912, et canaliser la partie néerlandaise depuis Maesbracht, ainsi que vient de le faire la Hollande, en vertu de la décision du Parlement en 1915.

En été l'écoulement des eaux de la Meuse se réduit, en moyenne pendant dix à quinze jours chaque année, à 30 ou 40 mètres cubes par seconde.

Cette quantité réduite suffit pour alimenter le Zuid-Willemsvaart, qui ne réclame que 6 ou 7 1/2 mètres cubes par seconde, et pour maintenir assez d'eau dans la rivière mitoyenne pour empêcher l'assèchement des terres riveraines.

Notons d'ailleurs que la construction du barrage de Borgharen a noyé l'échelle-repère d'étiage prévue au Traité de 1863, ce qui nous assure le maximum de 10 mètres cubes que nous pouvons prélever conventionnellement sur les eaux de Meuse, à Maestricht.

Sur ces 10 mètres cubes, nous ne devons restituer à Loozen que 2 mètres cubes. Nous y ajoutons *volontairement* un excédent pour faciliter la navigation sur le Wilhelmina-kanaal et le canal de Wessem à Nederweert, tout récemment achevés.

Mais voici que le canal Juliana et le canal direct vont devoir s'alimenter à leur tour à la Meuse.

Le canal Juliana réclame environ 10 mètres cubes par seconde. Le canal direct demandera en temps normal 8 à 10 mètres cubes.

On a dit en Hollande (voir *Limb. Koerier* et *De Tijd*) que le canal direct ne pourrait pas absorber plus de 30 mètres cubes par seconde.

Même s'il se contente d'enlever 10 mètres cubes, qui ne voit qu'il faut pour nourrir et la Meuse mitoyenne (qui veut 20 mètres cubes) dont les terres riveraines demandent à ne pas être mises à sec avec la rivière — et le canal de Liège et le Zuid-Willemsvaart,

et le canal Juliana et le canal direct, de 40 à 45 mètres cubes par seconde.

Qui ne voit en même temps que le minimum de 40 mètres cubes indiqué par la commission mixte demeure à la limite extrême des besoins, et que les débits de 25 mètres cubes, constatés pendant les mois de sécheresse, sont nettement insuffisants.

Qui ne voit enfin, que même en faisant abstraction de l'alimentation du canal direct, les débits ont été insuffisants au cours de certains étés pour satisfaire aux besoins du canal Juliana, en sus de ceux de la Meuse et des canaux de Liège et de Maestricht à Bocholt, et que la Hollande a donc intérêt à obtenir un complément d'eau? Si la Belgique prend sur son territoire l'eau nécessaire à l'alimentation du canal direct, la Hollande peut ne pas trouver chez elle un excédent suffisant pour satisfaire l'appétit glouton du vaste estomac que représente son canal calibré pour des bateaux de 2.000 tonnes.

Le Juliana peut donc se trouver à sec pendant certaines périodes d'été.

Le canal direct pourrait d'ailleurs, en des étés exceptionnellement secs, connaître le même sort, si des barrages à établir en Ardenne, grâce aux débits de l'Ourthe et de l'Amblève, ne lui fournissent pas l'appoint nécessaire.

Ces barrages peuvent nous donner des excédents. Et il dépend de la munificence belge ou d'un accord à intervenir avec la Hollande que ces excédents soient mis à la disposition des Pays-Bas.

On évalue à 300 millions de francs la somme nécessaire à la création d'un barrage nécessaire à la Belgique. On évalue à 200 millions de plus les frais à faire pour que le barrage puisse donner aussi en tout temps les excédents nécessaires aux Pays-Bas.

Ce barrage, à établir au sud de Liège, au confluent des deux Ourthe et, — sans toucher d'ailleurs en rien aux beautés naturelles du « Héro », — permettra de capter dans un vaste réservoir 150 millions de mètres cubes.

Il pourrait être construit au besoin pour 250 millions de mètres cubes. Ces eaux seront retenues à 60 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Est-ce à dire que, grâce aux eaux que la Belgique pourrait emprunter à la Meuse, « la Meuse sera jetée dans l'Escaut » ?

On a dû se sentir bien menacé en Hollande pour qu'on ait, en se grisant de mots, pris à la lettre une image qui n'est évidemment qu'une vérité relative ! (1).

Toutes les eaux prises par la Belgique à la Meuse ne vont pas nécessairement à l'Escaut. Une partie peut en être restituée à la Meuse en aval de Neerharen, de façon à rendre à la Meuse mitoyenne assez d'eau pour que les riverains n'aient pas à souffrir de l'assèchement de leurs terres.

Cette restitution se fait, il est vrai, en un point situé en aval de l'écluse, sise au sud de Borgharen, donc en aval de l'endroit où la Meuse canalisée doit fournir son aliment au canal Juliana. Celui-ci n'y trouve donc aucun profit.

Aux Pays-Bas cependant on entrevoit la possibilité pour la Belgique de ne pas se contenter de rendre l'eau de la Meuse à Neerharen; on espère qu'un raccordement ou un canal d'évacuation pourrait être établi à Maestricht qui servirait à l'alimentation du canal Juliana.

Parlons ici de façon très nette. Les cours d'eau néerlandais sont à 13 mètres en dessous du niveau de notre nouveau canal direct. Nous demeurons donc, en fait, au point de vue de l'ali-

mentation en eau les maîtres absolus de la situation.

B. — *En droit.*

Voyons ce qu'enseigne le droit international public (droit des gens) lorsqu'un fleuve traverse le territoire de plusieurs pays.

Voyons d'autre part si les conventions particulières entre Etats ont modifié dans l'espèce les règles du droit des gens.

I. — *Le droit des gens.* — En droit international les auteurs sont divisés.

Les uns soutiennent que chaque pays peut faire des eaux de la rivière qui traverse son territoire l'usage qu'il veut.

Les autres disent au contraire qu'un pays ne peut léser les droits du pays voisin et qu'il ne peut dès lors exécuter des travaux ou faire des installations de nature à empêcher l'utilisation normale de la voie d'eau par le pays voisin.

Et le Congrès de Madrid de 1911 a, en application de cette thèse, voté une résolution aux termes de laquelle il est interdit de faire dans la rivière des prélèvements tels que « *le caractère essentiel* du cours d'eau à son arrivée sur le territoire d'aval s'en trouve *gravement* modifié ».

Disons tout de suite deux choses, pour satisfaire à ce vœu :

a) La Belgique, en alimentant le canal direct à la Meuse sur son territoire, ne compte pas — alors même qu'elle en aurait le droit strict — réduire les conditions de navigabilité de la Meuse, en aval, telles qu'elles existent aujourd'hui.

b) La Hollande ne saurait pas alimenter le canal Juliana à la Meuse, sans compromettre la navigabilité de la Meuse en aval sur sa partie mitoyenne.

II. — *Les conventions.* — Les traités ou les conventions particulières n'ont pas dérogé au droit des gens :

(1) On voit cependant que le *Limburgsche Koerier* fait preuve d'un optimisme exagéré en croyant que même si le canal direct boit 30 mètres cubes à la seconde à la Meuse, il restera assez d'eau pour abreuver aussi le canal Juliana. (Octobre 1929). Il exagère sans doute en écrivant, en termes de bravade :

« De heele opzet om « de Maas in de Schelde te werpen » is dus niets anders dan een *fraai luchtkasteel*, dat, met een Franschen slag opgebouwd, niet tegen ernstige critiek bestand blijkt »

Traduction : « Tout le projet consistant à « jeter la Meuse dans l'Escaut », n'est pas autre chose qu'un château construit dans les nues, qui, édifié à la hâte, ne résiste pas à une critique sérieuse. »

a) 1839.

En 1839, la Belgique se trouvait devant un fait accompli.

Le Zuid-Willemsvaart construit en 1826, pendant la réunion des deux pays, traversait l'enclave de Maestricht. L'alimentation du canal se faisait à Maestricht. Comme Maestricht, après la séparation du Limbourg, du reste de la Belgique, devenait pour nous territoire étranger, la Belgique ne pouvant alimenter le canal de la Campine commencé en 1843 sur son territoire, fut obligée de passer par les stipulations conventionnelles au sujet de la prise d'eau nécessaire à l'alimentation du canal.

Le Traité de 1839 est cependant muet à ce sujet, mais le Traité conclu le 12 mai 1863 stipule en son article 4 les quantités d'eau à puiser à la Meuse.

b) 1843-1863.

Une convention de Maestricht du 8 août 1843 stipule en son article 36 que les prises d'eau qui existent au moment de la convention sur les rivières *servant de frontière*, seront conservées dans leur état actuel, et qu'aucune prise d'eau nouvelle... entraînant quelque modification aux rivières *formant limite*, ne peut être accordée sans l'autorisation des deux Gouvernements. Ces stipulations sont applicables à la Meuse.

D'autre part l'article 12 du Traité conclu le 12 mai 1863, modifiant l'article 10 de la Convention du 8 août 1843, règle l'établissement de *travaux, partout où la Meuse forme limite entre les deux Etats*, et ajoute qu'aucun ouvrage qui serait de nature à *modifier le courant*, et par là à nuire à la rive opposée, ne pourra être construit à une distance de moins de 150 mètres du thalweg de la Meuse, *là où elle forme limite*, que de l'accord des deux pays.

On le voit, l'une et l'autre de ces dispositions ne visent que la *Meuse mitoyenne*.

Elles ne concernent en rien la Meuse

sur territoire belge, où elle ne forme pas « frontière » séparative, ni « limite entre les deux Etats ».

On remarquera même que le traité de 1863 n'a trait qu'à des travaux à exécuter dans la rivière et sur les rives et non pas aux prises d'eau.

Celles-ci ne sont visées que par la convention de 1843.

c) 1850.

En 1850 la Belgique construisit le canal de Liège vers Maestricht — latéral à la Meuse.

Ce canal fut alimenté, *en territoire belge*, par l'eau de la Meuse.

La Hollande ne songea pas un seul instant à contester le droit de la Belgique de prendre l'eau nécessaire au canal sur son territoire. Une convention intervint au contraire dès 1845 entre la Belgique et la Hollande au sujet de la construction du canal latéral. Elle porta sur l'exécution des travaux et par le fait même sur l'écluse de Coronmeuse et sur celle de Visé,

Que signifie d'ailleurs la prise d'eau de 600 mètres cubes par éclusée, nécessaire à l'alimentation du canal latéral Liège-Maestricht, en comparaison de la quantité de 30,000 *mètres cubes par éclusée* nécessaire au canal Juliana?

Et ne comprendrait-on pas qu'en tout état de cause, depuis que la Hollande semble décidée à prendre à Maestricht l'eau nécessaire à l'alimentation du canal Juliana, la Belgique ainsi menacée prenne la précaution d'alimenter même le Zuid-Willemsvaart en amont de Maestricht?

d) 1919.

En 1919 il fut reconnu par les négociateurs de la Hollande et de la Belgique, à Paris, que les quantités d'eau contractuellement concédées à notre pays à la prise d'eau de Maestricht étaient devenues insuffisantes.

Il est en effet évident que, même en dehors de toute révision des Traités, nos canaux doivent être agrandis en raison de la transformation des bateaux d'intérieur et par voie de conséquence

en raison de la nécessité d'approprier les dimensions de nos canaux aux dimensions des canaux à l'étranger.

Aussi les négociateurs convinrent-ils dans le projet de Traité à Paris d'augmenter sensiblement les quantités d'eau que pourrait s'attribuer la Belgique à la prise d'eau de Maestricht.

Pratiquement la Belgique était autorisée à prendre par seconde 25 mètres cubes au lieu de 7 1/2 mètres cubes lorsque les eaux étaient en dessous de l'étiage et 30 mètres cubes lorsqu'elles étaient au-dessus.

A aucun moment à Paris la Hollande ne contesta d'ailleurs à la Belgique le droit de s'alimenter à la Meuse sur son propre territoire.

e) 1921.

Lorsque la loi du 28 juillet 1921 permit à la Hollande de construire le canal Juliana (pour bateaux de 2,000 tonnes), la Belgique, voyant que le canal devrait s'alimenter d'eau à la Meuse en aval de Maestricht, au sud de Borgharen, où on doit d'ailleurs établir un barrage, craignit qu'au nord de Maestricht la Meuse mitoyenne fût privée de l'eau qui lui est nécessaire pour empêcher l'assèchement des terres riveraines, et qu'au sud de l'enclave, l'étiage des eaux ne baissât sur la rivière.

Elle le fit remarquer aux Pays-Bas. Cette observation se justifiait, puisque l'eau puisée à Maestricht nous était due à titre contractuel, et que dès lors l'observation était juridiquement fondée.

Le Gouvernement néerlandais nous fit comprendre que du moment où la Hollande s'alimentait à la Meuse sur son territoire elle ne faisait qu'user de son droit. *Qui jure utitur neminem ledit*. Le charbonnier lui-même est maître chez lui.

f) 1929.

En créant le canal direct Liège-Anvers, et en l'alimentant au moyen de l'eau de la Meuse, en territoire belge, la Belgique ne fait que se

réclamer vis-à-vis de la Hollande du même principe juridique et du même droit, que la Hollande lui opposait dès 1921.

Erreur. — La situation des Pays-Bas est moins bonne, puisque ce droit, ils entendaient l'étendre à un canal poussé à l'extrême, et calibré pour les plus grands bateaux (2.000 tonnes), tandis que la Belgique ne va l'appliquer qu'à un canal de dimensions plus modestes, calibré pour bateaux de 1,350 ou de 1,500 tonnes, et qu'elle ne le crée que pour se défendre contre l'offensive du canal Juliana.

Aussi comprend-on que le *Maasbode* écrive de façon objective : « Wat men zelf van plan is kan men zijn buurman niet gaan verbieden » (ce qu'on veut faire soi-même, on ne peut le défendre à son voisin.)

Mais ce qui est pire, c'est que tandis que la Belgique, en alimentant son canal direct, n'a en rien l'intention d'enlever ou de ne pas restituer à la Meuse l'eau qui lui est nécessaire pour être maintenue dans son état antérieur de navigabilité, la Hollande, au contraire, veut, pour alimenter son canal Juliana, prélever à la Meuse en aval de Maestricht de telles quantités d'eau qu'elle nuirait gravement à l'état de navigabilité de la Meuse mitoyenne.

Que fait-elle en effet?

Elle crée devant la porte d'entrée de cette Meuse mitoyenne un ouvrage d'art formidable destiné à avaler toute l'eau qui, surtout aux époques de sécheresse, devrait servir à alimenter ce tronçon de la Meuse mitoyenne, qui est pour partie *notre*, dont nous avons la co-souveraineté avec la Hollande, et dont celle-ci veut donc nous priver.

Et nous voyons la Hollande créer en face de cette porte d'entrée sur notre Meuse commune une prise d'eau sur le fleuve, destinée à verser dans l'énorme canal, non pas 600 mètres cubes par seconde, ce qui constituait l'écluse normale pour canaux les

existants, mais en plus 30.000 mètres cubes par écluse, soit cinquante fois plus, davantage donc que n'en peut même en certaines saisons donner la rivière.

Sans doute la Hollande sera-t-elle amenée à répondre qu'elle détourne ces quantités énormes d'eau sur le seuil même de la maison commune, à l'endroit extrême où elle peut encore se réclamer strictement d'une souveraineté exclusive, qui lui échappe à quelques mètres de là. Outre que la réponse trahirait une curieuse interprétation des devoirs qu'elle a en qualité de nation voisine à quelques pas de là sur la Meuse mitoyenne, elle détruirait en même temps l'arme dont elle voudrait se servir contre nous, en prétendant appliquer à la Meuse non-mitoyenne en Belgique des règles dont elle fait fi elle-même sur la Meuse non-mitoyenne à Maestricht-Borgharen.

Bref, nous plaçons la Hollande devant ce dilemme : ou bien, — *quod non* — nous ne pouvons pas alimenter le canal direct à la Meuse, mais alors la Hollande ne peut pas davantage alimenter le canal Juliana à la Meuse. Il ne lui reste alors qu'à détruire l'ouvrage.

Ou bien elle peut s'alimenter à la Meuse chez elle, au risque de mettre en péril la navigabilité du fleuve en aval, mais alors nous pouvons à plus forte raison nous alimenter à la Meuse chez nous.

Il y a dans ce cas entre nous et elle cette différence : c'est que nous pouvons rendre à la Meuse les eaux nécessaires pour maintenir sa navigabilité, tandis qu'elle ne le peut pas (1).

(1) M. Camille Huysmans écrit dans le *Vooruit* du 10 novembre dernier :

« Dat beteekent ongeveer dat, wanneer de Belgen doen wat de Hollanders doen, zulks een misdadig heet. Maar wanneer de Hollanders diezelfde daad begaan, dan beantwoordt die daad aan hun natuurlijk recht en mag zij niet nagevolgd worden. »

Traduction : Cela signifie à peu près que, lorsque les Belges font ce que font les Hollandais, leur acte s'appelle un forfait. Mais lorsque les Hollandais posent le même acte, leur action répond à leur droit naturel et il n'est pas permis de l'incriminer. »

Et dans *Le Peuple*, au même moment, il tient cet excellent raisonnement :

« Si, à coups de millions, la Hollande construit des canaux qui doivent relier les mines limbourgeoises à ses

Notre position est donc inexpugnable vis-à-vis des Pays-Bas.

g) Nous tenons cependant à ajouter, pour calmer des appréhensions injustifiées et pour bien marquer notre désir de nous entendre en bonne amitié avec nos voisins, que jamais il n'entrera dans la pensée de la Belgique de prélever, au détriment du canal Juliana, des eaux à la Meuse, abusivement et dans le but de nuire aux Pays-Bas ou de priver ses canaux de l'eau disponible.

Le désir de la Belgique est au contraire de restituer non seulement à la Meuse mitoyenne, située à un niveau plus bas que le canal Juliana, mais au canal Juliana lui-même, les excédants d'eau que pourrait nous procurer le barrage de l'Ourthe.

Mais puisque les notes diplomatiques néerlandaises répètent à tout instant que nos négociations ne peuvent être basées désormais que sur des concessions réciproques, il va sans dire que cette politique du donnant donnant — *do ut des* — bien qu'il nous répugne de faire ce qu'on pourrait appeler un marché, alors que nous ne réclamons sur l'Escaut et vers le Rhin que la reconnaissance de notre bon droit, doit désormais demeurer présente à nos yeux, depuis que la Hollande semble être désireuse de nous l'imposer.

VIII. — *Le Livre gris.*

Les notes échangées dans le Livre gris ne contiennent que peu de chose au sujet de la question des canaux et de nos communications avec notre arrière-pays mosan, mosellan etc.

Nous ne devons donc pas nous y arrêter longuement.

1. *Schema néerlandais du 23 octobre 1928 :*

grands centres d'activité, encore faut-il que ces canaux soient remplis d'eau.

« Or, si la Belgique construit des canaux sur son propre territoire, en vertu des mêmes principes, qui ne voit que cette politique peut conduire la Hollande à la constatation tardive qu'ils *auraient* construit des voies inutilisables et qu'ils auront dépensé de l'argent inutilement? »

La Hollande se garde bien de parler du canal Juliana.

Mais elle propose que la Belgique transforme le canal de Liège pour bateaux de 1.000 tonnes jusqu'à l'écluse Saint-Pierre, et que par cette écluse on s'engage dans la Meuse canalisée, sauf pour la Hollande à construire un raccordement de Maestricht à Smeermaes, vers le Zuid-Willemsvaart (qui, on le sait, ne sera calibré que pour bateaux de 600 tonnes). Les Pays-Bas réclament en plus un canal de jonction (600 tonnes) à la frontière près de Loozen.

2. *Note du Gouvernement belge du 12 janvier 1929 :*

Le Gouvernement fait observer que la demande néerlandaise tend à relier le bassin mosan et mosellan, par une large voie d'eau, au canal Juliana et Rotterdam, au risque pour la Belgique de voir concurrencer le canal direct Liège-Anvers, et de voir enlever une partie du trafic mosan et mosellan à son port naturel, Anvers.

La Belgique est prête à s'entendre à cet égard, sauf à se mettre d'accord sur les frais de construction des voies d'eau.

Et la note ajoute sagement :

« Il est superflu d'insister ici sur la nécessité de faire concorder l'ouverture du canal Anvers-Hollandsch Diep avec la mise en activité de la voie demandée par les Pays-Bas. »

3. *Mémoire du 7 mai 1929 du Cabinet de La Haye :*

Le Cabinet de La Haye écarte la suggestion d'une compensation entre les canaux à la Meuse et le canal vers le Rhin.

La Belgique, dit en résumé la note, a besoin de se relier au Limbourg néerlandais et même par là à la région du Rhin, — tandis que le Limbourg néerlandais n'a qu'un moindre intérêt à se relier à Liège.

Puisque d'autre part toute Puissance riveraine d'un fleuve international, comme la Meuse, tombe sous le coup de l'article 113 de l'Acte de

Vienne, et doit en assurer à ses frais non seulement l'entretien mais aussi l'amélioration, le Cabinet de La Haye fait observer que cette thèse, le gouvernement belge ne l'a pas mise en pratique (1).

4. *Note du Cabinet de Bruxelles du 28 mai 1929.*

Le Gouvernement montre que la Meuse belge a été sans cesse non seulement entretenue mais améliorée.

C'est ainsi que « le fleuve a été canalisé sur territoire belge depuis Givet », que « les ouvrages d'art ont été renouvelés et agrandis à différentes reprises », que « des travaux d'amélioration sont en cours d'exécution dans la région de Liège », que « la navigation sur la Meuse belge est meilleure que sur les tenants et les aboutissants du fleuve dans les pays voisins ».

La Belgique s'est prêtée de bonne grâce à l'étude d'un projet de canalisation de la Meuse mitoyenne, et les négociations relatives à cet objet n'étaient pas terminées lorsque le Gouvernement néerlandais adopta « une solution unilatérale du problème et commença entre Maasracht et Maestricht des travaux qui rendent inutile l'exécution du projet étudiée en commun ».

IX. — *Que faire?*

Il faut rester sur nos positions.

Elles sont excellentes.

(1) Certains publicistes en Hollande ont objecté aussi qu'en vertu de l'acte général de Vienne, les pays traversés par la Meuse doivent « prendre dans l'étendue de leur territoire respectif, les mesures nécessaires pour que les ouvrages d'art quelconques ne puissent entraver la navigation ».

Or, disent-ils, une prise d'eau en territoire belge, pour alimenter le canal direct, entraverait la navigation.

Nous faisons observer à ce sujet :

1° Qu'il est au moins étrange de voir des publicistes hollandais se baser sur cette obligation de l'acte de Vienne, alors que dans sa note le Gouvernement de la Reine dit expressément qu'il ne souscrit pas à cette thèse;

2° Qu'il s'agit dans l'acte de Vienne de travaux établis dans la rivière et entravant ainsi la navigation. Or, une prise d'eau ne serait pas établie de façon à empêcher les bateaux de naviguer;

3° Que si cette obligation existe pour la Belgique, elle existe pour les Pays-Bas, et que dans ce cas, le canal Juliana, dont la prise d'eau s'établira aussi dans la rivière entraverait la navigation encore beaucoup plus que la prise d'eau destinée au canal direct Liège-Anvers, et qu'il ne resterait plus alors aux Pays-Bas qu'à démolir leur nouveau canal.

Il faut continuer au plus tôt le canal direct Liège-Anvers. Si nous ne pouvons gagner la Hollande de vitesse, en terminant cette nouvelle voie d'eau avant que soit achevé le canal Juliana, tout au moins faut-il ne pas compromettre le trafic et le transit vers Anvers, en faisant sauter le bouchon à Lanaye et en permettant ainsi aux bateaux de s'habituer à la voie vers Rotterdam, qui enlèverait au port naturel de ces bateaux, Anvers, les transports de la région mosane, moselane, etc.

Il faut nous pénétrer ensuite de ce fait que sur la Meuse, du point de vue de l'alimentation du canal Juliana, la Hollande est non plus défenderesse mais demanderesse dans l'instance.

Il faut lui faire comprendre que si elle désire obtenir des satisfactions à l'est, sur la Meuse, elle a à nous donner des satisfactions essentielles à l'ouest, sur l'Escaut et vers le Rhin.

Nous sommes d'accord pour lui accorder, par le jeu loyal de la libre concurrence, sa part dans le trafic mosan et au delà, si elle nous accorde, par le même jeu fécond de la concurrence loyale, notre part légitime dans le trafic rhénan.

C'est donc nécessairement de l'attitude de la Hollande au point de vue de nos communications avec le Rhin que dépendra l'attitude de la Belgique au point de vue de ses communications sur la Meuse.

Pour que les deux pays s'entendent et scellent enfin des liens d'amitié,

que recommandent (1) tant d'intérêts communs, tant de préoccupations que la Belgique désire cordiales, tant de volonté de paix, il suffit qu'ils inscrivent en tête du traité qu'ils ont à substituer au Traité périmé, dont la revision a été promise par les Puissances et agréée par les Pays-Bas, ces mots qui peuvent devenir une devise commune : la concurrence ou l'émulation dans la liberté, le progrès de la navigation, l'égalité de traitement, et la loyauté.

(1) Lorsque fut instituée, en 1907, la « Commission hollando-belge pour l'étude des questions économique relatives aux deux pays », ses promoteurs se préoccupaient du désir de réaliser dans une large mesure une entente économique entre les deux nations.

Ils partaient du point de vue que l'activité des deux pays était en fait complémentaire. Dans leur pensée, il fallait arriver à favoriser l'envoi en Belgique des produits agricoles hollandais et l'envoi en Hollande des produits industriels belges.

Si les pourparlers ont échoué, ce n'est pas que des divergences insurmontables barraient le chemin. Certes, il eût fallu pouvoir régler en Hollande la question des droits d'accises sur le sel et localiser le droit d'abatage, et en Belgique la question des droits sur la margarine et le tabac. Mais l'échec provient surtout de ce que les pourparlers ne se poursuivaient qu'à titre privé et aussi sans doute de ce que l'on aurait pu se trouver en face de complications internationales, auxquelles les Pays-Bas désiraient échapper. Mais ces pourparlers ont mis en lumière combien les échanges entre les deux pays, qui s'accusent dans le tableau ci-dessous, avaient déjà augmenté, et combien ils sont susceptibles d'augmenter encore, si au lieu de nous regarder comme des chiens de faïence, nous parvenions à nous rapprocher.

EXPORTATIONS HOLLANDAISES VERS LA HOLLANDE :

1890	fr. 208,336,000
1900	217,903,000
1903	229,291,000
1910	328,335,000
1912	367,599,000

EXPORTATIONS HOLLANDAISES VERS LA BELGIQUE :

1890	206,389,000
1900	196,382,000
1903	232,649,000
1910	293,461,000
1912	356,573,000

VIII

VOTES

Le Budget a été adopté par 9 voix contre 5.

Le Rapporteur,
P. SEGERS.

Le Président,
C. MAGNETTE.

N° 117

1929 – 1930

Communication par eau
Les voies navigables

Cfr. 35 mm.
4 plans