

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 JUILLET 1924.

Projet de loi autorisant le Gouvernement à conclure une Convention
avec la ville de Bruges
et la Compagnie des Installations maritimes de Bruges (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. STANDAERT.

MESSIEURS,

I

Zeebrugge avant l'occupation.

Au moment où éclata la guerre, les ports de Zeebrugge-Bruges ne comptaient que six années d'existence normale.

Les statistiques de la Compagnie des Installations Maritimes de mai 1914, constatent que 894 bateaux étaient entrés aux ports en 1913 accusant un mouvement de 1,069,228 tonnes soit 754,108 à l'entrée et 315,120 à la sortie

Voici d'ailleurs le mouvement comparatif pour 1913 des ports de Gand, Bruges et Ostende :

	Nombre de bateaux.	Jauge (Moorsom).	Mouvements. (T. m.)
Gand	1,398	1,061,452	2,941,000
Zeebrugge-Bruges . .	894	552,597	1,069,228
Ostende	692	365,908	444,285

(1) Projet de loi, n° 428 (1922-1923).

(2) La Section centrale, présidée par M. TIBBAUT, était composée de MM. PECHER, STANDAERT, FIEULLIEN, BOLOGNE, BOEDT et DE BUE.

Il est à remarquer que de ces trois ports, celui de Zeebrugge était le dernier né et à considérer attentivement, pour l'exercice 1913, les recettes normales d'exploitation, celles-ci dépassent de plus de 200,000 francs les dépenses ordinaires. Les déficits permanents qui laissèrent les capitaux engagés dans le port de Zeebrugge sans rémunération aucune et rendirent tous travaux d'extension impossible proviennent donc uniquement de la charge de dragage que seule à l'exclusion de tous autres ports belges la compagnie exploitante devait supporter.

Vint la guerre.

Dès le premier jour la Hollande affirma le caractère absolu de la souveraineté exercée par elle sur la partie de l'Escaut empruntant son territoire. Un arrêté royal hollandais du 30 juillet 1914 interdisait l'accès des eaux territoriales et fluviales néerlandaises, sous peine de mesures de rigueur que le Gouvernement jugerait nécessaires de prendre, aux navires de guerre ou aux bâtiments y assimilés des puissances étrangères.

Le 6 août 1914 la déclaration de neutralité publiée par le *Nederlandsche Staatsblad* portait (art. 2) : Sont interdits l'occupation par un belligérant d'une partie quelconque de territoire soumis à la juridiction de l'État, le passage sur terre ferme de convois de munitions ou de vivres, le passage de navires de guerre ou y assimilés des belligérants à travers les eaux néerlandaises situées dans les limites des eaux territoriales.

Du jour de la déclaration de guerre Anvers se trouva donc inaccessible, aux navires de guerre et bâtiments assimilés de nos alliés, aux convois de munitions et de vivres par voie de mer.

Le Gouvernement, en présence de cette situation, s'entendit immédiatement avec la Compagnie des Installations maritimes de Bruges pour que fut tenue en état la rade de Zeebrugge.

Précaution heureuse, car dès le 3 septembre 1914 la IV^e Division en retraite de l'armée belge, avec tout son matériel, débarquait à Zeebrugge. Onze navires français, jaugeant de 2,000 à 3,000 tonnes, opérèrent ce débarquement avec une aisance telle, que peu d'heures après l'accostage ils regagnaient leur port d'attache. Quelques jours plus tard, au début d'octobre 1914, vingt-trois navires anglais, jaugeant de 3,000 à 5,500 tonnes, opéraient à quai de Zeebrugge le débarquement de la VII^e Division d'armée britannique, dans des conditions de facilité et de rapidité qui soulevèrent les plus vifs éloges des commandants de la Marine alliée.

Et alors que Zeebrugge était considéré comme étant seulement d'intérêt local, se révéla tout à coup, de manière impressionnante, l'utilité *nationale* de ce port. Ses installations et sa rade d'une étendue de 150 hectares apparaissaient, à l'heure tragique de la guerre, comme la seule voie de communication avec la mer, ouverte par toute marée aux navires de fort tonnage. On sait par ailleurs que pendant plusieurs mois, au début des hostilités chez nos voisins et alliés les routes, les chemins de fer et les ports furent démesurément encombrés par suite des nécessités de la mobilisation et des exigences des opérations militaires. Tant il est vrai de dire qu'en cas de guerre il faut, avant tout, compter sur soi-même.

II

Zeebrugge après l'occupation.

Les ports de Zeebrugge-Bruges servirent aux Allemands comme base navale des sous-marins. L'ennemi abandonna ces ports dans un état de délabrement et de dégradation systématique rendant toute exploitation impossible.

Ceci plaçait le Gouvernement de Lophem devant le problème de l'avenir de Zeebrugge. Fallait-il ressusciter le port de ses ruines, le relever, le réoutiller? Fallait-il, au contraire, abandonner à son sort la Compagnie exploitante accablée sous les déficits accumulés depuis l'origine et qui trouverait dans la catastrophe de la guerre une fin tout au moins honorable?

Le Gouvernement n'hésita pas. Au lendemain de l'armistice il avait sollicité des puissances alliées le libre accès de l'Escaut en temps de guerre; malgré les efforts de nos diplomates, cette revendication fut écartée. Il semble bien qu'à partir de ce moment, s'il y avait eu quelque hésitation possible, le relèvement de Zeebrugge fut résolument décidé.

Par deux fois le Ministre des Affaires Étrangères, M. Hymans, dans des déclarations solennelles faites au nom du Gouvernement à la tribune de la Chambre, affirma que la Nation belge n'entendait pas abandonner ses droits souverains sur les Wielingen entre autres motifs parce que le libre accès du port de Zeebrugge était une question sur laquelle la Belgique ne pouvait transiger. Cette déclaration fut saluée par les applaudissements unanimes de la Chambre.

C'est alors que le Gouvernement, par arrêté royal du 17 mai 1921, institua une Commission d'étude « chargée de rechercher les conséquences de la guerre » au point de vue de l'exploitation des ports de Bruges et de Zeebrugge et les « mesures à prendre pour tirer de ces deux ports les meilleurs partis au point de vue des intérêts de la Belgique ».

M. Anseele, Ministre des Travaux publics, prononça à la séance d'installation de la dite Commission un discours qui nous éclaire sur les intentions du Gouvernement. Il signale, d'une part, la nécessité d'arrêter des directives en vue de la création d'une clientèle nouvelle des ports de faire appel à la collaboration des représentants de nos institutions de crédit et des dirigeants de nos grandes entreprises industrielles pour trouver les moyens d'obtenir des solutions favorables à nos ports. D'autre part, le Ministre déclarait : « Anvers, le principal port belge, est situé à 88 kilomètres de la mer, sur un fleuve traversant le territoire néerlandais. Aucun navire de guerre ne peut remonter ou descendre l'Escaut sans l'autorisation de nos voisins du Nord. Le ravitaillement de notre armée peut en être compromis. Dès lors, n'avons-nous pas un intérêt à disposer d'un débouché direct sur la mer? »

Cette Commission, après huit mois d'enquêtes et d'études, terminait, le 10 avril 1922, ses travaux condensés sous forme de procès-verbaux en une brochure de 175 pages.

Les conclusions de cette Commission peuvent se résumer de la manière suivante :

A. — L'entretien des profondeurs de l'avant-port de Bruges (Zeebrugge), compatibles avec les exigences de la grande navigation, est nécessaire au point de vue de l'intérêt national et la Commission propose au Gouvernement de prendre à sa charge les dépenses y relatives.

B. — La Commission estime qu'il est désirable que les diverses administrations de l'État favorisent, chacune dans sa sphère d'action, l'établissement à Zeebrugge de lignes d'escale et de navigation.

Les profondeurs à envisager à ces fins sont les suivantes : 30 pieds dans la passe d'entrée et 8 à 10 mètres le long du môle.

C. — La Commission estime que la création d'un *port franc* serait un élément important de l'utilité et du développement du port de Zeebrugge et de nature à favoriser l'industrie nationale. Elle émet l'avis que la zone franche devrait faire l'objet d'une concession.

D. — La Commission émet le vœu de voir se développer à Zeebrugge toutes les installations utiles à la grande pêche industrielle, en particulier à la pêche harenguière.

E. — La Commission émet le vœu de voir créer à Zeebrugge les installations indispensables pour la visite et la réparation de la carène des navires.

Il y a lieu de remarquer que dans l'entretemps, la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges s'était résolument mise à l'œuvre; grâce aux avances sur les dommages de guerre qui lui étaient dus, elle avait entrepris avec vigueur le travail de restauration des ports de Zeebrugge-Bruges.

III

Politique des ports.

En présence des conclusions aussi formelles prises à l'unanimité par une Commission d'étude choisie, comme le disait le rapport au Roi, dans tous les milieux de l'Administration et parmi les représentants de grands établissements industriels et financiers, le Gouvernement était nécessairement amené à prendre des décisions précises quant au sort de Zeebrugge.

Quelque soit l'ensemble des motifs qui ont déterminé le Gouvernement à adopter les conclusions de la Commission, il faut reconnaître *a priori* qu'il n'était pas possible de laisser à l'abandon un instrument économique qui a coûté tant d'argent au pays.

Mais le Gouvernement ne pouvait méconnaître les enseignements de l'après-guerre et ne pas s'inspirer d'une politique des ports répondant à toutes les nécessités économiques.

Une mentalité nouvelle préside aux relations d'affaires de pays à pays; même, entre nations amies et alliées, l'égoïsme le plus étroit, l'âpre concurrence est

l'esprit qui domine dans l'élaboration des Traités. Plus qu'en aucun temps, il est nécessaire de mettre en valeur les richesses de notre production intérieure et coloniale et de les offrir au marché mondial; il faut rendre le pays le plus largement accessible au transit international aux escales rapides, au trafic de vitesse. Cela est fondamental chez une nation qui doit vivre de la surabondance de sa production, et partant de son exportation.

On l'a dit avec raison — et en matière maritime surtout il importe — « on doit toujours dans le présent préparer l'avenir si l'on ne veut pas devenir le passé ».

Toutes les dépenses rationnelles que fait un pays pour améliorer ses ports sont des placements de bon père de famille, parce que productifs, parce que générateurs de l'expansion commerciale et industrielle.

En Belgique, Anvers est le grand port national ou, pour mieux dire, international; nul Belge ne saurait songer à lui porter ombrage, nos efforts à tous doivent tendre à lui garantir pleinement ses possibilités d'avenir. Mais les besoins de l'industrie maritime sont nombreux et varient chaque jour davantage; on exige notamment pour les navires mixtes et pour certains navires de commerce des ports accessibles à toute marée aux unités de fort tonnage et où s'accomplissent les escales avec un minimum de détour et un maximum de célérité.

Or, le port de Zeebrugge réunit les conditions idéales à ces fins; il suffit pour cela que ses profondeurs soient entretenues par des dragages qui, proportions gardées, ne dépassent certes pas ceux des autres ports. Zeebrugge est sur la grande route maritime, on y fait arrêt sans le moindre détour, ses quais sont accessibles en tout état de marée, l'accostage y est aisé et rapide, l'évolution des fortes unités s'y fait sans difficulté. Le *Sao-Paulo*, le grand navire de guerre brésilien qui est venu embarquer à Zeebrugge le Roi et la Reine le 27 août 1920, était long de 165^m50, large de 25^m30, avec un creux de 8^m85; il est entré dans le port par ses propres moyens et sans être remorqué; il est resté à quai pendant trois jours; les souverains étant montés à bord le 1^{er} septembre à 13.30 h., le majestueux dreadnought prenait le large pour le Brésil à 14.15 h. Ce fut, moins de deux années après la libération, une démonstration éloquente des possibilités du port de Zeebrugge.

Il est intéressant de rapprocher de ces constatations celles qui se trouvent consignées dans un rapport récent de M. J. Renaud, directeur du Service hydrographique de la marine française, au sujet des emplacements les mieux indiqués pour la création chez nos voisins de ports d'escale, il dit : « aux endroits les plus favorables — Dunkerque, Le Havre, Saint-Nazaire — les aménagements nécessaires ne pourront être obtenus qu'au prix de très grands efforts et de dépenses fort importantes car aucun d'eux ne se trouve dans des conditions naturelles permettant de les transformer facilement en ports profonds ». Par ailleurs le port de Boulogne, dont le dispositif est le même que celui de Zeebrugge ne saurait être aménagé comme port d'escale, les profondeurs voulues ne pouvant être atteintes.

Ceci indique clairement combien chez nous, nous sommes favorisés tant par

la nature que par les installations maritimes existantes, au point de vue de l'exploitation d'un *port d'escale* répondant aux nécessités économiques du moment.

La question des *ports francs* surgit à son tour comme un desideratum d'après guerre suscitant l'intérêt vivement éveillé du monde maritime.

Qu'est-ce qu'un port franc? On peut le définir un port de commerce où l'entrée, le séjour, la sortie, le transit des marchandises se font à l'abri de toutes formalités et de tous droits de douanes et où, aux mêmes conditions, s'établissent des entrepôts particuliers, des usines, des ateliers de transformation et de manipulation, des établissements de commerce, d'échanges et de transit.

Le port franc est une portion du territoire jouissant au point de vue fiscal du privilège de l'exterritorialité.

On connaît l'existence des ports francs de Brème et de Hambourg, on sait le succès avéré de ces ports, mais on croyait à une création d'intérêt limité rattachée par ailleurs à l'histoire fameuse des villes libres.

Mais déjà Copenhague avait révélé, en dehors de toute tradition historique, jusqu'à quel point la création d'un port franc était de nature à relever énergiquement l'expansion économique d'un commerce maritime menacé.

En France, un mouvement intéressant s'est dessiné en faveur de cette innovation, les projets de lois, dus à l'initiative parlementaire, ont été déposés en vue de la création de ports francs sur divers points de la cote. Il semble même que les rivalités d'ordre régional soient l'obstacle à la réalisation de l'un ou l'autre de ces projets.

Depuis la guerre, l'idée du port franc rapidement s'élargit : le 10 novembre 1923, on inaugurait à Cadix, une zone franche de 80,000 mètres carrés de superficie et les discours prononcés, à cette occasion, révélaient l'espoir de voir ainsi s'ouvrir une nouvelle phase de la vie économique de l'Espagne.

A Barcelone où une zone franche existait depuis avant guerre, un vaste projet de port franc est envisagé; les plans nous révèlent des installations ayant 900 hectares de superficie et 18 kilomètres de quais, représentant une dépense de 170 millions de pesetas. Malgré les difficultés énormes, provenant de la plus value des terrains et du morcellement extraordinaire de la propriété, à l'heure actuelle les expropriations sont entamées à l'aide d'un premier fonds de 20 millions de pesetas.

En Italie, nous trouvons dans l'imposant port de Gênes, deux points francs intéressants; le monde commercial en exige l'élargissement, les limites trop étroites de la zone empêchant toute extension des affaires. Mais, ici encore, les conditions d'après guerre sont une entrave sérieuse aux projets conçus; il faudrait exproprier plusieurs hectares et le Haut Commissaire royal, près du port de Gênes, affirmait, il y a peu de jours, que l'on ne saurait acquérir les terrains nécessaires qu'au prix moyen de 2,500 liras le mètre carré.

Le port de Fiume, dont les installations maritimes sont vraiment remarquables, jouissait, avant guerre, des avantages d'une vaste zone franche. L'exploitation en était prospère à ce point que, malgré des immobilisations très considérables, on distribuait aux actionnaires du port franc, dix à treize pour cent de dividende. Aujourd'hui, à la suite des récents événements poli-

tiques, le port de Fiume est lamentablement désert, son superbe outillage est frappé d'immobilité et ses vastes magasins sont vides. Mais la population a foi, malgré tout, en l'avenir de son port franc et espère fermement dans le renouveau économique de ses installations maritimes.

A Trieste, au contraire, tout est vie et animation fiévreuse; les chiffres de 1923 accusent, dans la zone franche, un mouvement maritime et ferroviaire de 40,714,097 tonnes et on se dit sûr d'atteindre, en 1924, le chiffre d'avant-guerre qui était de 62 millions de tonnes, ce qui marquerait le point de départ d'une ère de grande prospérité. Or, Trieste est, en réalité, non un point franc, mais un port franc ayant 786,000 mètres carrés de superficie, 3,500 mètres de développement de quais et des magasins offrant à la franchise douanière 262 mille mètres carrés de superficie. Dans le monde commercial et industriel de Trieste existe un mouvement intense en faveur de la transformation intégrale du port tout entier en zone franche.

Pourquoi cette faveur?

Les navires recherchent non sans un empressement marqué les ports qui offrent, avec de réelles facilités d'accostage en un minimum de temps, le grand avantage d'être affranchis de toutes paperasseries douanières et de toutes taxes ou droits d'entrée.

Le port franc apparaît comme un centre de répartition du commerce, il attire surtout les matières premières et les produits d'exportation. Centre aussi de transit il a sa répercussion sur le mouvement ferroviaire d'un pays et sur son expansion commerciale et industrielle de par l'interdépendance qui existe entre la prospérité intérieure d'un pays et le mouvement extérieur des affaires.

Les finances notamment et surtout le change sont largement influencés par le commerce extérieur alors même qu'il se fait à l'abri de toutes taxes douanières.

Il y a lieu de remarquer que le succès des ports francs semble indépendant de la création d'industries à l'intérieur de la zone franche. Ce succès n'est même pas lié à l'idée que d'aucuns s'en font et qui consiste à croire que le port franc est l'heureux correctif de la politique protectionniste d'un pays. A notre avis, avis basé sur des renseignements puisés aux sources même, l'idée du port franc est intimement liée à des considérations d'ordre maritime de rapidité et de facilité des transactions, à des questions de fret, de transit, de dépôt commercial, d'appât pour la clientèle des ports, d'interdépendance entre les relations économiques intérieures et extérieures d'un pays.

Le Gouvernement a estimé que Zeebrugge était un champ d'expérience naturellement indiqué pour la création d'un port franc en Belgique tout en marquant, dès l'origine, sa volonté de ne point engager les finances publiques dans cette voie et de faire appel à l'initiative privée.

Ces lignes étaient écrites quand un ouvrage documenté, relatif aux méthodes et à la politique d'exportation des États-Unis d'Amérique, a paru en librairie : *L'Exportation*, par Carl Van Overbergh.

L'extrait qui suit encadre bien les considérations que nous venons d'émettre; il reflète des idées courantes dans des milieux compétents aux États-Unis :

« L'intérêt évident de l'Amérique est d'avoir un entrepôt commercial très vaste

dans un des ports de l'Europe occidentale. Seule la Belgique peut convenir. Zeebrugge est un port sérieux. Voilà la tête de pont transatlantique qu'il faut au commerce américain. De là il rayonnera en Hollande, en Allemagne, en Scandinavie, en Autriche, en Hongrie, dans les Balkans, en Tchéco-Slovaque, en Italie, en France même et plus tard en Russie. Le rêve serait un port franc affecté à cette fonction internationale. »

Sans qu'il faille se laisser entraîner d'enthousiasme dans l'amplitude des conceptions américaines, ces aperçus nous éclairent cependant sur les espoirs d'avenir réservés aux ports francs et sur les possibilités que des esprits avertis d'outre-mer assignent au port de Zeebrugge. Ils nous disent aussi combien il est urgent d'être prêt à toute éventualité à l'heure où s'élabore une orientation nouvelle du marché mondial.

Non seulement comme port d'escale et comme port franc, Zeebrugge offre des garanties d'avenir, mais, au témoignage de la Commission d'étude, Zeebrugge présente, au point de vue de *la pêche maritime et son industrialisation*, des facilités spéciales.

En Belgique, nous sommes lamentablement dépendants de l'étranger en tout ce qui concerne cette source précieuse d'alimentation. La mer est ouverte à tous, nous pouvons à titre égal y puiser des trésors. Et cependant ce sont nos voisins qui déversent sur les marchés belges les produits surabondants de leurs pêches. Il n'y aura jamais assez d'émulation parmi nous pour alimenter la Belgique des produits de la pêche maritime. Joignons à cela l'industrialisation de la pêche harenguière dont les produits nous rendent exclusivement jusqu'ici tributaires de l'étranger, et nous aurons justifié pleinement le vœu émis par la Commission d'étude de voir cette industrie, qui doit disposer de vastes terrains, s'établir à Zeebrugge.

En présence des considérations d'ordre général et spécial que nous venons d'émettre, il n'étonnera personne que le Gouvernement ait fait siens les vœux émis par la Commission officielle qu'il avait instituée pour rechercher les possibilités d'avenir des ports de Bruges et de Zeebrugge et tirer de ces deux ports les meilleurs partis au point de vue des intérêts de la Belgique.

IV

La Convention.

Dès le 5 juillet 1921 le Ministre des Travaux publics déclarait au nom du Gouvernement qu'il entendait, pour aboutir, faire appel à la collaboration des représentants de nos institutions de crédit.

D'autre part, au sein de la Commission d'étude, le Ministre des Finances avait, par l'organe de son représentant, déclaré qu'en toute hypothèse il n'entendait pas engager les finances publiques dans la création d'un port franc.

Enfin tout le monde était d'accord pour dire que la Compagnie des

installations maritimes à laquelle la guerre n'avait laissé que ruines et destructions, et qui avait, en outre, perdu toute clientèle se trouvait dans une situation des plus difficiles.

Le Gouvernement et la Compagnie ouvrirent des négociations et ils eurent la bonne fortune de voir l'une de nos plus importantes institutions de crédit répondre à l'appel que le Ministre des Travaux publics avait fait dans son rapport au Roi du 17 mai 1921.

Longues et laborieuses négociations où l'État avait à envisager ses intérêts légitimes mais où, d'autre part, il n'était pas libre de dicter ses conditions sous peine de voir échouer le but d'intérêt national qu'il poursuivait.

Ces négociations ont abouti à une Convention conclue entre l'État et la Compagnie des Installations maritimes à laquelle la Ville de Bruges — un peu trop tenue à l'écart des négociations — a, elle aussi, donné son adhésion, après avoir obtenu dans l'intérêt du commerce local certaines satisfactions.

Cette Convention ainsi modifiée est aujourd'hui soumise à l'approbation de la législature sans laquelle elle ne saurait avoir force de loi.

Nous allons sommairement analyser cette Convention et examiner les objections rencontrées par la Section centrale qui a consacré au projet de loi un examen approfondi et scrupuleux :

A. — *Dragages.*

Les articles 1, 2, 3 de la Convention consacrent et règlent le principe de l'entretien par l'État des profondeurs du port extérieur de Zeebrugge y compris la passe d'accès à l'écluse maritime soumise à la marée. Aux termes de diverses dispositions des Conventions-lois actuelles que l'article 1^{er} énumère, l'entretien des profondeurs était mis à charge de la Compagnie exploitante; il y est donc dérogé.

Les considérations générales émises dans ce rapport justifient pleinement le principe de l'entretien des profondeurs de Zeebrugge par l'État.

L'État drague à ses frais tous les autres ports belges; comment cette exception se justifierait-elle plus longtemps? Enfin aucune négociation pour le relèvement de Zeebrugge n'apparaissait comme possible tant que cette charge onéreuse subsistait.

La Section centrale a recherché quelles étaient les obligations d'ordre financier assumées ainsi par l'État.

Le coût annuel de l'entretien par dragage du port de Zeebrugge est évalué par l'administration à 3,500,000 francs par an.

Dans le passé, les dépenses totales annuelles afférentes aux dragages, ont été les suivantes :

1912	300,000 francs.
1913	269,000 Id.
1922	2,500,000 Id.
1923	2,500,000 Id.

L'article 2 abroge les dispositions de la Convention-loi qui obligeaient la Compagnie à entretenir les profondeurs d'un bassin d'échouage à l'est du chenal d'accès à l'écluse, moyennant le prix de un franc par an et par mètre carré de surface horizontale entretenue à profondeur.

Le coût des travaux dont il s'agit et assumé par l'État est compris dans l'évaluation générale faite ci-dessus.

L'article 3 de la Convention précise les conditions dans lesquelles les travaux de dragage se feront à l'avenir :

- 1° L'État sera seul juge de l'importance des travaux à exécuter ;
- 2° La Compagnie des Installations Maritimes est, pour un terme de trois années, désignée comme entrepreneur des dragages ;
- 3° Cette entreprise est soumise à toutes les clauses et conditions du cahier des charges n° 26 relatif aux dragages des ports d'Ostende, de Nieuport et de Blankenberghe ;
- 4° Toutes autres dépenses d'entretien relatives au port de Zeebrugge devront être approuvées par le Ministre des Travaux publics.

En s'entourant de cet ensemble de précautions, surtout en subordonnant les travaux de dragage aux limites strictes imposées chaque année par le Gouvernement, il semble bien que l'État ne sera soumis à aucun aléa dans les dépenses annuelles qu'il prend à sa charge et dont il mesurera l'importance aux crédits mis à sa disposition par le Parlement.

B. — Répartition des bénéfices.

L'article 4 prévoit ainsi qu'il suit le partage des bénéfices résultant de l'exploitation du port de Zeebrugge :

- 1° La Compagnie prélève les frais de gestion qui seront évalués à forfait d'après les dépenses réelles de gestion des exercices 1925-1926-1927. Cette gestion des trois années-types sera étroitement surveillée par l'Administration ;
 - 2° Elle prélève en outre les dépenses d'entretien des ouvrages du port et les dépenses de toute nature qui restent à sa charge.
- En cas de déficit l'État fait l'avance de celui-ci à la Compagnie, sauf à récupérer ces avances sur des exercices ultérieurs.
- 3° Le surplus des recettes sera réparti par moitié entre l'État et la Compagnie des Installations maritimes de Bruges ;
 - 4° (Art. 5). Une comptabilité spéciale sera tenue pour toutes les recettes et dépenses du port de Zeebrugge et surveillée au nom de l'État, au besoin par un ou plusieurs commissaires spéciaux.

En résumé, l'État couvre la Compagnie en ce qui concerne l'exploitation du port de Zeebrugge contre tout déficit, mais bien entendu ne garantit aucun bénéfice. Il résulte des explications fournies par le Département des Travaux Publics à la Section centrale que la surveillance de la gestion se fera normalement par les agents ordinaires de l'État et que la nomination de commissaires

spéciaux est prévue pour le cas où le trafic du port prendrait une large extension.

On s'est demandé en Section centrale pourquoi l'État n'a pas obtenu la participation des bénéfices du port franc à créer.

Le Département a répondu que toutes les dépenses relatives au port franc incombant à la Société exploitante, il était rationnel que les bénéfices éventuels fussent encaissés par elle. C'est déjà pour l'État un résultat heureux de voir le pays doté d'un port franc sans bourse délier.

Indépendamment des services rendus à la chose publique par la création d'un d'un port franc, l'État trouvera dans le succès éventuel de celui-ci des bénéfices immédiats importants.

L'article 13 de la Convention que nous analysons, prévoit qu'après la rémunération fixe des actions, le solde des bénéfices est réparti comme suit :

25 % à l'État ;

75 % aux actions.

Comme l'État est détenteur d'un certain nombre d'actions, il viendra encore de ce chef toucher les dividendes afférents à ces valeurs.

Ainsi donc l'ensemble de ces dispositions permet de conclure qu'en échange des sacrifices annuels faits pour les travaux de dragage, l'État trouve une contre-partie non seulement dans l'exploitation du port de Zeebrugge mais dans celle du port franc. En cas du succès escompté de la zone franche, l'État peut être appelé à recueillir une large rémunération des sommes engagées pour les travaux de dragage qu'il a pris à sa charge.

Tout en reconnaissant que cette participation éventuelle aux bénéfices du port franc doit être prise en sérieuse considération, plusieurs membres de la Section centrale ont exprimé le regret que le partage des bénéfices n'ait pas été réglé dans des conditions plus favorables aux intérêts de l'État. Ces membres ont cependant reconnu que dans une Convention où il faut nécessairement l'accord de tous les co-contractants il est naturel que celui qui a l'initiative et l'audace de l'entreprise et qui assume toutes les chances, les mauvaises comme les bonnes, s'assure la grosse part des bénéfices éventuels.

Ceci a amené un membre de la Section centrale à demander pourquoi l'État n'exploiterait pas directement le port franc. La Section, sans engager un débat sur cette question de principe, a cependant prié son rapporteur de rechercher quels étaient les modes d'exploitation des principaux ports, surtout des ports francs.

Voici sommairement ce renseignement :

ARGENTINE : Concession à des Compagnies.

ANGLETERRE : Concession à un Conseil du port (Liverpool-Londres-Glasgow).
(*Harbour Board.*)

AMSTERDAM et ROTTERDAM : Gestion par l'Administration communale.

BRÉSIL : Concession à des Compagnies.

FRANCE : Exploitation par les Chambres de Commerce ou leur groupement des Régions Économiques.

Quant aux ports francs :

COPENHAGUE : Autrefois, exploitation par l'État, celui-ci l'a abandonnée à une Compagnie.

HAMBOURG et BRÈME : Ports autonomes gérés par le Sénat et le Conseil de la bourgeoisie.

BARCELONE : Concession à une Société (*Junta*),

CADIX : Concession à une *Junta* (émanation d'une banque).

GÈNES : Concession à un consortium.

FIUME : Concession à une Société par actions.

TRIESTE : Administré par un Consortium.

Le Gouvernement en recourant à un organisme privé n'a donc fait que suivre l'exemple donné ailleurs; dans l'état actuel des finances publiques, ni le Gouvernement ni la ville de Bruges ne paraissent pouvoir engager les capitaux considérables que l'entreprise projetée exigera.

Au surplus, la ville de Bruges a obtenu que le monopole absolu concédé à l'origine à un seul organisme financier fut sensiblement limité.

Il résulte, en effet, de la délibération du Conseil communal de Bruges, en date du 15 mars 1924, approuvant la Convention : « que la Banque de Bruxelles s'engage à mettre à la disposition des banques locales 3,500,000 francs sur les 12,750,000 francs formant le capital prévu et, qu'en outre, environ la moitié du capital restant fera l'objet d'une souscription publique ».

C. — *Le port de Zeebrugge et la défense nationale.*

L'article 7 de la Convention concède à titre définitif au Département de la Défense Nationale la disposition de certains emplacements et abris situés au port de Zeebrugge.

M. le Ministre de la Défense Nationale s'étant rendu en séance de la Section centrale a exposé que les emplacements étaient réservés aux quelques unités, qui composent notre marine militaire; il a complètement rassuré la Section quant à un prétendu projet de Zeebrugge port de guerre.

L'honorable Ministre a déclaré persister pleinement dans les termes de la note adressée par lui à la Section centrale, note que nous annexons au présent rapport.

Il en résulte que le Département ne sollicite nullement l'entretien des profondeurs du port de Zeebrugge au point de vue de sa flotille militaire mais que pour l'éventualité d'une guerre ce port, dûment entretenu, peut être au point de vue débarquement de troupes alliées et des convois de ravitaillement d'une grande utilité au pays, à condition d'être appuyé par une flotte alliée en haute mer.

D. — *Durée de la concession.*

La Convention-loi du 1^{er} juin 1894 accordait, par son article 5, la concession de l'exploitation du port de Zeebrugge à la Compagnie des Installations mari-

times de Bruges, pour un terme de soixante-quinze ans prenant cours à l'achèvement des travaux et au plus tard sept ans après la date de la Convention-loi. Ce délai fut reporté à huit ans par la Convention-loi du 12 juillet-14 septembre 1899.

Cela étant, la concession ne portait plus que sur cinquante-huit années. Eu égard aux travaux de grande envergure projetés, une prolongation de délai a été sollicitée et consentie.

Le délai de la concession est porté à quatre-vingt-dix ans à partir du 1^{er} mars 1907 ce qui donne au nouvel organisme d'exploitation soixante-treize années d'existence.

La même prolongation de délai s'applique aux dispositions de l'article 2 de la Convention, loi du 11 septembre 1895 qui prévoit l'exploitation et l'entretien du port pendant soixante-quinze ans et à l'article 15 qui prévoit le droit de rachat de la concession par l'État moyennant préavis d'un an, à partir de la trentième année révolue.

Enfin la prolongation de délai est reportée au 1^{er} mars 1932 pour l'amortissement des actions privilégiées que devait aux termes de l'article 35 des Statuts de la Compagnie des Installations maritimes de Bruges commencer la dixième année de la durée de la concession.

E. — *Création du port franc.*

L'article 10 proclame en son § 1^{er} le principe du port franc; l'État s'engage à affranchir de toute sujétion douanière une zone d'une étendue de trois cents hectares sur l'une des rives du canal de Bruges-Zeebrugge.

Le § 2 stipule que la création du port franc se fait exclusivement aux frais de la Compagnie des Installations maritimes de Bruges.

Le § 3 reconnaissant l'utilité publique du port franc décide l'expropriation des terrains par l'État. La procédure sera poursuivie et les indemnités payées aux frais de la Compagnie des Installations maritimes de Bruges.

La Compagnie deviendra propriétaire des terrains expropriés et pourra les céder en pleine propriété à des établissements industriels et commerciaux.

A l'expiration de la concession les terrains qui appartiendraient encore à la Compagnie seront acquis à l'État moyennant indemnité à dire d'experts.

Telle est exactement l'interprétation à donner à l'article 10, suivant les déclarations faites au rapporteur par le Département des Travaux publics.

F. — *Garanties financières.*

L'État a voulu s'assurer certaines garanties financières qui lui serviraient, en quelque sorte, de gage pour l'exécution finale des engagements pris par ses co-contractants.

La concession d'une zone franche est subordonnée à l'apport par la Compagnie des Installations maritimes de Bruges, dans un délai de six mois, à partir de l'approbation de la Convention par la législature, d'un capital nouveau de 12,750,000 francs. En outre, le capital actuel, soit 15 millions, sera réduit de

cinquante pour cent, l'État, la ville et les porteurs d'actions privilégiées consentant volontairement à la perte de la moitié du capital précédemment engagé par eux. Enfin, la ville de Bruges donne sa garantie à concurrence de 5 millions.

Il va de soi que le capital de 12,500,000 francs dont question ci-dessus ne représente qu'une partie des capitaux nécessaires pour l'exécution de l'œuvre conçue.

G. — *Dispositions finales.*

Elles concernent spécialement la ville de Bruges, les annexions de territoires à prévoir, les travaux à exécuter au canal maritime et au port de Bruges.

Elles concernent enfin les modifications à apporter aux statuts de la Compagnie des Installations maritimes de Bruges, à la suite de la Convention.

Signalons à l'article 11 la composition du Collège des administrateurs qui, sur les instances de la Ville de Bruges, devront être pour les deux tiers au moins de nationalité belge.

A l'article 17 le droit de veto de l'État a toutes décisions prises par le Conseil d'administration et qui seraient contraires aux lois, aux statuts ou à l'intérêt national. Dans cet ordre d'idée la Section centrale signale à l'attention du Gouvernement que dans des ports francs, à Copenhague notamment, l'aliénation des terrains de la zone franchée à des étrangers est subordonnée à l'autorisation du Ministre compétent.

Telle est l'analyse des clauses de la Convention soumise à l'approbation de la législature. Cette Convention doit être approuvée ou rejetée en bloc. La Section centrale, tout en admettant que l'État eut pu obtenir certaines conditions plus favorables, a donné son adhésion au projet de loi. A l'unanimité de ses membres elle adhère au projet de créer à Zeebrugge un port d'escale, un port franc et un port de pêche industrialisé. Par 5 voix favorables et une abstention la Section centrale adhère à la Convention et propose à la Chambre de l'adopter. Un membre s'est réservé le droit de faire parvenir à la Chambre une note de minorité.

Le Rapporteur,
EUG. STANDAERT.

Le Président,
ÉM. TIBBAUT.

ANNEXES

I

AMENDEMENTS AU PROJET DE LOI

A Monsieur le Président de la Chambre des Représentants, à Bruxelles.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

L'Administration communale de la Ville de Bruges ayant demandé à voir apporter quelques modifications au texte du projet de convention-loi à conclure entre l'État, la Ville de Bruges et la Compagnie des Installations maritimes de Bruges, texte que nous avons soumis le 26 juillet 1923, nous avons cru utile de soumettre ce projet à un nouvel examen, de concert avec les délégués de la ville.

La note ci-annexée indique les divers amendements que nous proposons d'apporter au texte primitif.

Afin de faciliter la discussion, nous avons cru opportun de joindre également le nouveau texte complet du projet de convention-loi que nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre haute considération.

*Le Premier Ministre,
Ministre des Finances,
G. THEUNIS.*

*Le Ministre de l'Agriculture
et des Travaux Publics,
B^{en} RUZETTE.*

Projet de loi autorisant le Gouvernement à conclure une Convention avec la Ville de Bruges et la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges déposé en séance du 26 juillet 1923 (n° 428 de 1922-1923.)

Bruxelles, le 30 mai 1924.

D'après les ordres de M. le baron Ruzette, Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, j'ai l'honneur de faire parvenir, par la présente, à M. le Greffier de la Chambre des Représentants, aux fins de remise à M. le Président Tibbaut qui préside la Section centrale ayant à connaître du projet de loi revisant la convention relative aux ports de Bruges, le texte des amendements au projet soumis à la Législature le 26 juillet 1923, ainsi qu'un texte complet de ce projet, mis en harmonie avec les amendements proposés.

Je vous prie Monsieur le Greffier d'agréer l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le Directeur Général des Ponts et Chaussées,

(S.) GEVAERT.

AMENDEMENTS.

ARTICLE PREMIER

Après les mots : 11 septembre 1895, ajouter les mots : « 7 de la convention-loi additionnelle des 12 juillet-14 septembre 1899. »

Il est désirable que cette convention soit citée à l'article premier, au même titre que les deux autres.

ART. 3.

Les textes des premier, second et cinquième alinéas sont précédés respectivement des lettres *A.*, *B.* et *C.*

Les mots « celui-ci étant seul juge de l'importance à donner à ces travaux » sont ajoutés à la première phrase du premier alinéa.

Les raisons de ces modifications sont les suivantes :

Cet article comporte trois parties distinctes :

Le premier alinéa décide que l'entretien des dragages du port de Zeebrugge tombe à charge de l'Etat.

Les alinéas deux, trois et quatre désignant la C. I. M. B. comme entrepreneur

de ces travaux d'entretien, pendant un terme de trois ans prenant cours le 1^{er} janvier 1924 et déterminent les modalités de cette entreprise.

Le cinquième alinéa vise les autres dépenses nécessaires pour l'entretien du port de Zeebrugge.

Il est utile de séparer nettement chacune de ces parties, en les faisant précéder des lettres A., B. et C.

Il convient que l'Etat reste seul juge de l'importance des profondeurs à entretenir au port de Zeebrugge; c'est la raison de l'ajoute au texte de la première phrase du premier alinéa.

ART. 4.

Rédiger comme suit le littéra A. du 1^{er} de cet article :

« A. — Les frais de la gestion et de surveillance. — Le tantième de ces frais sera établi, à forfait de commun accord, d'après les dépenses réelles de gestion qui pour les années 1925-1926 et 1927, seront constatées, reconnues et auront été bonifiées à la Compagnie. »

Le but de cet amendement est de définir les trois années qui serviront de base pour l'établissement du forfait des frais de gestion et de surveillance.

ART. 7.

« Par dérogation à l'article 10 de la convention du 20 décembre 1922, conclue entre l'État Belge d'une part, la ville de Bruges et la Compagnie des Installations maritimes de Bruges, d'autre part, l'emplacement à quai au môle de Zeebrugge, le terrain situé sur le dit môle, les deux abris pour sous-marins du port intérieur de Zeebrugge et l'un des appontements existant au bassin sanitaire de Zeebrugge, visés aux articles 2 et 3 de la dite convention, sont mis à la disposition du Département de la Défense Nationale à titre définitif ».

Article nouveau introduit pour sauvegarder les intérêts dits Défense Nationale.

ART. 8.

« Au port de Bruges trois cents mètres de longueur de quai, à désigner par la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges, d'accord avec l'Administration communale de cette ville, ne pourront pas faire l'objet de contrats d'occupation ayant un caractère permanent; ils seront tenus constamment à la disposition de l'industrie et du commerce locaux ».

Article nouveau destiné à permettre de faire face en tout temps aux nécessités du trafic local de Bruges.

ART. 9.

« Par dérogation aux conventions-lois antérieures, la durée de la concession est prorogée de quinze (15) ans et est ainsi portée à quatre-vingt-dix (90) ans, ayant pris cours le premier mars mil neuf cent sept.

Pareille prorogation de quinze années s'applique aux délais prévus aux articles 7 et 15 de la convention-loi des 1^{er} juin 1894 et 11 septembre 1895.

L'amortissement des actions privilégiées, prévu à l'article 35, premier alinéa des statuts de la Compagnie des Installations maritimes de Bruges, prendra cours le 1^{er} mars 1932 ».

C'est l'ancien article 7 dont la rédaction a été légèrement modifiée dans un but de clarté.

ART. 10 (ancien article 8).

Le mot « installations » est substitué au mot « travaux », qui figure à la deuxième ligne du dernier alinéa de cet article.

ART. 11 (ancien article 9).

Les mots « capital nouveau » sont substitués aux mots « nouveau capital » qui figurent à la quatrième ligne de cet ancien article 9.

ART. 12.

Ancien article 10.

ART. 13.

« L'État s'engage à soumettre en temps opportun à la Législature un projet de loi, ayant pour objet la réunion au territoire de la ville de Bruges, de tous les terrains qui feront partie de la concession de la zone franche.

Il poursuivra de même la réunion au territoire de la ville de Bruges de tous les terrains qui seraient acquis à l'avenir à son intervention, pour être incorporés aux installations maritimes de Bruges ou de Zeebrugge ».

Article nouveau qui n'appelle aucune justification spéciale.

ART. 14 (ancien article 11).

Les mots « et à exécuter » sont ajoutés entre les mots « Compagnie » et « au canal », figurant à la troisième ligne de cet article.

ART. 15.

» Indépendamment des changements aux statuts de la Compagnie des Installations maritimes de Bruges résultant des stipulations qui précèdent, les articles 2, 8, 10, 11, 17 et 34-6° de ces statuts, sont remplacés par les suivants ou complétés ou modifiés comme il est dit ci-après :

ART. 2. — Cet article est complété comme suit : La Compagnie devra toujours, pour autant que les moyens financiers existent, mettre à la disposition des industriels et des commerçants, qui désirent s'installer en dehors de la zone

franche, le long des deux rives du canal maritime et autour du port intérieur de Bruges, et qui présentent des garanties suffisantes de solvabilité et de tonnage, les profondeurs nécessaires, les quais ou appontements et les routes empierrées, ce toutefois moyennant intervention des intéressés dans les frais, le tout en tenant compte des conditions et charges normales en vigueur dans les autres ports belges.

Annuellement, à l'assemblée générale, il sera fait un rapport spécial sur l'exécution de cette spéculation.

ART. 8 (nouveau). — Le capital social peut être augmenté par décision de l'assemblée générale dans les conditions qu'elle détermine, sous réserve d'approbation par le Gouvernement.

ART. 10 (nouveau). — La Société peut, avec l'approbation du Gouvernement, émettre des obligations au porteur par décision de l'assemblée générale, qui détermine le type de ces obligations et leur taux d'intérêt et d'amortissement.

Le Conseil d'administration fixe les autres conditions de l'émission.

ART. 11 (nouveau). — La Société est administrée par un Conseil composé de cinq membres au moins, quinze au plus; les deux tiers au moins d'entre eux doivent être de nationalité belge.

Deux des membres de ce conseil sont nommés par le Gouvernement et deux par le Conseil communal de la ville de Bruges.

Si ces derniers font partie du Conseil communal de Bruges, ils rempliront leur mandat gratuitement.

ART. 17. — Cet article est complété par ce qui suit :

Les Administrateurs nommés par l'État ont, conjointement ou séparément, le droit de dénoncer à l'État toute décision, prise par le Conseil d'administration, qui serait contraire à la loi, aux statuts tels qu'ils sont modifiés par la présente convention, ou à l'intérêt national.

Dans le cas où ils usent de ce droit, ils ont aussi celui suspendre la décision.

Le délai de suspension, pendant le Gouvernement sera appelé à statuer est de deux semaines.

Passé ce délai, s'il n'a pas été statué, la décision devient définitive.

ART. 34, 6°. — L'alinéa 6° de l'article 34 est remplacé par le suivant :

L'excédent est consacré d'abord, à l'octroi d'un second dividende de 2 % aux actions ordinaires.

Les deux premiers dividendes se montant respectivement à 5 et à 2 % pour les actions privilégiées et à 3 1/2 % pour les actions ordinaires, sont récupérables, le cas échéant, pendant cinq ans sur les bénéfices des exercices postérieurs.

Sur le solde éventuel, il est attribué 25 % à l'État. Les 75 % restant sont répartis entre les actions privilégiées ou les actions de jouissance qui les remplacent, et les actions ordinaires, dans la proportion de trois parts pour

chaque action privilégiée ou de jouissance et d'une part pour chaque action ordinaire. »

L'ajoute proposée à l'article 2 des statuts de la Compagnie se justifie par le souci d'assurer aux industriels la disposition des emplacements qui leur sont reconnus nécessaires.

Le surplus de l'article n'est pour ainsi dire que la reproduction des clauses correspondantes de l'ancien article 12 ; il ne comporte pas de justification spéciale.

ART. 16.

« Si les conditions prévues aux articles 11, 12 et 13 ci-dessus ne sont pas réalisées par un acte authentique de modification aux statuts de la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges dans le délai de dix mois à dater de l'approbation de la présente convention par la Législature, les engagements prévus aux articles 10 et 14 ci-dessus seront sensés non avenus. »

« Fait en exemplaires, à , le 19 . »

C'est l'ancien article 13 rendu adéquat aux nouveaux textes proposés.

* * *

Entre :

1° *L'État Belge*, représenté par M. G. THEUNIS, Premier Ministre, Ministre des Finances, et M. le baron RUZETTE, Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, d'une part,

2° *La Ville de Bruges*, représentée par ,

3° *La Compagnie des Installations Maritimes de Bruges*, représentée par le président de son Conseil d'administration, M. JOSEPH SCHRAMME, avocat à Bruges, et N. JEAN COUSIN, ingénieur à Bruxelles, d'autre part,

a été conclue la Convention suivante, sous réserve de l'approbation par la Législature, par le Conseil communal de la Ville de Bruges et par l'Assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges :

ARTICLE PREMIER.

Par dérogation aux articles 46 du cahier des charges annexé à la Convention-loi des 1^{er} juin 1894-11 septembre 1895; 7 de la Convention-loi additionnelle des 18 juillet-14 septembre 1899; 7 de la Convention-loi additionnelle des 6 juillet-26 août 1903; la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges est dispensée de l'entretien des profondeurs du port extérieur de Zeebrugge, y compris la passe d'accès à l'écluse maritime soumise à la marée. Cette dispense prend cours à partir du 1^{er} janvier 1922.

ART. 2.

Le second alinéa de l'article premier, les articles 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 de la Convention-loi des 30 juin-14 septembre 1899, relative à l'entretien du bassin d'échouage pour bateaux de pêche, sont abrogés à partir du 1^{er} janvier 1922.

ART. 3.

A. — Les dépenses de dragages du port de Zeebrugge, situé en aval de l'écluse d'entrée du canal maritime vers Bruges, sont à charge de l'Etat, *celui-ci étant seul juge de l'importance à donner à ces travaux*. Toutefois, pour chacune des années 1922 et 1923, les dépenses de cette nature à supporter par l'Etat n'excéderont pas 2,500,000 francs.

B. — A titre de compensation pour les sacrifices faits par la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges en acquérant le matériel utilisé actuellement pour le dragage du port de Zeebrugge, la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges est désignée comme entrepreneur des dragages d'entretien à faire au port de Zeebrugge pour compte de l'Etat, pour un terme de trois ans, prenant cours le 1^{er} janvier 1924. Ces travaux seront soumis à toutes les clauses et conditions du cahier des charges n° 26 de 1919, Administration des Ponts et Chaussées, régissant les travaux de dragages à l'entrée dans le chenal et à l'intérieur de chacun des ports d'Ostende, de Nieuport et de Blankenberghe, ainsi que dans les passes du Stroomhank.

Tous les dragages d'entretien, qui seront prescrits par l'Etat, devront être exécutés, sans limitation de maximum ou de minimum, en ce qui concerne les volumes annuels à enlever. Les dragages effectués dans la passe du Zand seront réputés de première catégorie; tous les autres dragages seront de seconde catégorie.

Les prix unitaires de ces travaux sont ceux consentis à l'adjudicataire de l'entreprise régie par le cahier des charges n° 26 de 1919, en vertu de soumission approuvée le 3 mars 1920.

C. — Toutes les autres dépenses d'entretien relatives au port de Zeebrugge devront être approuvées par le Ministre des Travaux publics. Elles sont réglées comme il est dit ci-après, la Compagnie faisant les avances de fonds nécessaires.

ART. 4.

Les recettes brutes encaissées par la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges du chef de l'exploitation du port de Zeebrugge et provenant directement ou indirectement des quais, terrains ou autres dépendances appartenant à l'Etat et situés au nord du boulevard de Blankenberghe et à l'est du chemin de fer du Môle, telles que droits de navigation en raison de l'accostage aux quais, des opérations de commerce faites en rade, taxes, redevances ou rétributions, soit pour l'emploi des grues ou autres engins, soit pour l'usage ou la location des

hangars, magasins ou autres installations, et généralement tous produits quelconques, seront partagées de la manière suivante :

1^o La Compagnie prélèvera :

A. — Les frais de gestion et de surveillance.

Le tantième de ces frais sera établi, à forfait de commun accord, d'après les dépenses réelles de gestion, qui, pour les années 1925, 1926 et 1927, seront constatées, reconnues et auront été bonifiées à la Compagnie.

B. — Les dépenses d'entretien des ouvrages du port et les dépenses de toute nature qui restent à sa charge au terme du présent contrat.

Si les recettes d'une année quelconque ne suffisaient pas à couvrir les dépenses reprises aux lettres A et B ci-dessus, l'État fera l'avance du déficit à la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges, sauf à récupérer ces avances sur les excédents de recettes des années ultérieures.

2^o Le surplus des recettes sera réparti par moitié entre l'État et la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges.

ART. 5.

La Compagnie des Installations Maritimes de Bruges tiendra une comptabilité distincte pour toutes les recettes et les dépenses du *port de Zeebrugge*.

Le Gouvernement pourra nommer un ou plusieurs commissaires spéciaux pour surveiller ou contrôler soit la perception, soit la comptabilité de ces recettes et dépenses.

ART. 6.

La Compagnie des Installations Maritimes de Bruges est exonérée du paiement des redevances prévues aux articles 10 de la Convention-loi additionnelle des 30 juin-14 septembre 1899, 9 de la Convention-loi additionnelle des 12 juillet-14 septembre 1899, et 6 de la Convention-loi additionnelle des 29 mars-10 mai 1900.

ART. 7.

Par dérogation à l'article 10 de la Convention du 20 décembre 1922, conclue entre l'État belge d'une part, la ville de Bruges et la Compagnie des Installations maritimes de Bruges; d'autre part, l'emplacement à quai au Môle de Zeebrugge, le terrain situé sur le dit Môle, les deux abris pour sous-marins du port intérieur de Zeebrugge et l'un des appontements existant au bassin sanitaire de Zeebrugge, visés aux articles 2 et 3 de la dite Convention, sont mis à la disposition du Département de la Défense nationale, à titre définitif.

ART. 8.

Au port de Bruges, 300 mètres de longueur de quai, à désigner par la Compagnie des Installations maritimes de Bruges, d'accord avec l'Administration

communale de cette ville, ne pourront pas faire l'objet de contrats d'occupation ayant un caractère permanent; ils seront tenus constamment à la disposition de l'industrie et du commerce locaux.

ART. 9.

Par dérogation aux Conventions-lois antérieures, la durée de la concession est prorogée de quinze (15) ans et est ainsi portée à quatre-vingt-dix ans (90) ayant pris cours le premier mars mil neuf cent sept.

Pareille prorogation de quinze années s'applique aux délais prévus aux articles 7 et 15 de la Convention-loi des 1^{er} juin 1894-11 septembre 1895.

L'amortissement des actions privilégiées, prévu à l'article 35, 1^{er} alinéa des statuts de la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges, prendra cours le premier mars mil neuf cent trente-deux.

ART. 10.

L'État accordera à la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges, sur l'une des rives du canal maritime de Bruges, la concession d'une zone à délimiter, d'une superficie de 300 hectares environ, qui sera affranchie de toute sujétion douanière.

Les dépenses généralement quelconques d'installation, d'aménagement, etc. de la zone franche, de même que les frais de surveillance des issues par la douane, seront à charge de la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges.

Les terrains sont expropriés par l'État aux frais de la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges et celle-ci en disposera pour la création d'installations commerciales ou industrielles, avec la faculté de les céder en pleine propriété à des établissements industriels ou commerciaux.

A l'expiration ou en cas de rachat anticipé de la concession de l'exploitation des Installations Maritimes, les terrains et installations qui appartiendraient encore à la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges seront acquis à l'État moyennant indemnité à dire d'experts.

ART. 11.

La concession d'une zone franche est subordonnée à la condition que dans un délai de six mois à dater de l'approbation de la présente Convention par la législature, la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges ait obtenu la souscription d'un capital nouveau de 12,750,000 francs, lequel sera représenté par 51,000 actions privilégiées de 250 francs chacune à libérer entièrement lors de la souscription.

ART. 12.

Au moment de la souscription du capital nouveau, le capital actuel sera réduit à 7,250,000 francs, par la conversion en titres de 250 francs des 20,000 actions

ordinaires et des 9,000 actions privilégiées, de 500 francs chacune, actuellement en circulation, conversion à laquelle consentiront l'Etat, la Ville de Bruges et les porteurs d'actions privilégiées.

ART. 13.

L'Etat s'engage à soumettre en temps opportun à la législature un projet de loi ayant pour objet la réunion au territoire de la Ville de Bruges de tous les terrains qui feront partie de la concession de la zone franche.

Il poursuivra de même la réunion au territoire de la Ville de tous les terrains qui seraient acquis à l'avenir à son intervention, pour être incorporés aux Installations Maritimes de Bruges ou de Zeebrugge.

ART. 14.

La Ville de Bruges mettra à la disposition de la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges une somme de 5 millions de francs à affecter à des travaux fixés de commun accord entre la Ville de Bruges et la dite Compagnie et à exécuter au canal maritime ou au port de Bruges.

En échange, la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges, assurera, à la Ville de Bruges, à concurrence de la dite somme, le service de l'emprunt que la Ville aura contracté pour lever ce capital.

ART. 15.

Indépendamment des changements aux statuts de la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges, résultant des stipulations qui précèdent, les articles 2, 8, 10, 11, 17 et 36, 6°, de ces statuts, sont remplacés par les suivants ou complétés ou modifiés comme il est dit ci-après :

ART. 2. — Cet article est complété comme suit :

La Compagnie devra toujours, pour autant que les moyens financiers existent, mettre à la disposition des industriels et des commerçants qui désirent s'installer en dehors de la zone franche, le long des deux rives du canal maritime et autour du port intérieur de Bruges, et qui présentent des garanties suffisantes de solvabilité et de tonnage, les profondeurs nécessaires, les quais ou appontements et les routes empierrées, ce toutefois moyennant intervention des intéressés dans les frais, le tout en tenant compte des conditions et charges normales en vigueur dans les autres ports belges.

Annuellement, à l'Assemblée générale, il sera fait un rapport spécial sur l'exécution de cette stipulation.

ART. 8 (nouveau). — Le capital social peut être augmenté par décision de l'Assemblée générale dans les conditions qu'elle détermine, sous réserve d'approbation par le Gouvernement.

ART. 10 (nouveau). — La Société peut, avec l'approbation du Gouvernement,

émettre des obligations au porteur par décision de l'Assemblée générale, qui détermine le type de ces obligations et leur taux d'intérêt et d'amortissement.

Le Conseil d'Administration fixe les autres conditions de l'émission.

ART. 11 (nouveau). — La Société est administrée par un conseil composé de cinq membres au moins, quinze au plus; les deux tiers au moins d'entr'eux doivent être de nationalité belge.

Deux des membres de ce conseil sont nommés par le Gouvernement et deux par le Conseil communal de la ville de Bruges.

Si ces derniers font partie du Conseil communal de Bruges, ils rempliront leur mandat gratuitement.

ART. 17. — Cet article est complété par ce qui suit :

Les Administrateurs nommés par l'État, ont, conjointement ou séparément, le droit de dénoncer à l'État toute décision, prise par le Conseil d'Administration, qui serait contraire à la loi, aux statuts tels qu'ils sont modifiés par la présente convention, ou à l'intérêt national.

Dans le cas où ils usent de ce droit, ils ont aussi celui de suspendre la décision.

Le délai de suspension, pendant lequel le Gouvernement sera appelé à statuer, est de deux semaines.

Passé ce délai, s'il n'a pas été statué, la décision devient définitive.

ART. 34, 6°. — L'alinéa 6° de l'article 34 est remplacé par le suivant :

L'excédent est consacré, d'abord, à l'octroi d'un second dividende de 2 %, aux actions privilégiées, et de 1/2 %, aux actions ordinaires.

Les deux premiers dividendes se montant respectivement à 5 et 2 %, pour les actions privilégiées et à 3 1/2 %, pour les actions ordinaires, sont récupérables, le cas échéant, pendant cinq ans sur les bénéfices des exercices postérieurs.

Sur le solde éventuel, il est attribué 25 % à l'État. Les 75 % restant sont répartis entre les actions privilégiées ou les actions de jouissance, qui les remplacent, et les actions ordinaires, dans la proportion de trois parts pour chaque action privilégiée ou de jouissance et d'une part pour chaque action ordinaire.

ART. 16.

Si les conditions prévues aux articles 11, 12 et 15 ci-dessus ne sont pas réalisées par un acte authentique de modification aux statuts de la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges dans le délai de dix mois à dater de l'approbation de la présente convention par la législature, les engagements prévus aux articles 10 et 14 ci-dessus, seront censés non avenus.

Fait en exemplaires, à , le

II

Note de M. le Ministre de la Défense Nationale concernant l'utilité militaire du Port de Zeebrugge.

Le port de Zeebrugge peut avoir une utilisation en temps de paix et en temps de guerre au point de vue militaire.

En temps de paix. — Zeebrugge est le port d'attache de notre flotille militaire, dont les unités les plus importantes ont un tirant d'eau n'atteignant pas actuellement 3 mètres. Dès lors, au point de vue de la vie et de l'instruction du corps de torpilleurs et marins, l'état actuel du port, au point de vue des profondeurs disponibles, peut être considéré comme suffisant.

En temps de guerre. — Zeebrugge pourrait jouer trois rôles au point de vue militaire :

- 1° Le rôle de port de débarquement de troupes alliées;
- 2° Le rôle de port d'attache de sous-marins, torpilleurs, hydravions, au point de vue de la lutte militaire;
- 3° Le rôle de port de débarquement des convois de ravitaillement.

1° Rôle de Port de débarquement des troupes alliées :

Zeebrugge a déjà rempli cette mission en 1914 avec les profondeurs normalement entretenues à cette époque et sans incident signalé dans les comptes rendus.

Pour lui permettre de jouer le même rôle dans la guerre future, il faudra prévoir dans nos ententes avec nos alliés le tirant d'eau maximum à donner aux cargos chargés de transporter les unités alliées sur notre territoire.

Il va de soi que plus les profondeurs disponibles seront grandes et plus nos alliés disposeront de moyens favorables.

3° Rôle de port d'attache des sous-marins, torpilleurs, hydravions au point de vue de la lutte marine militaire.

Zeebrugge a joué ce rôle pendant quatre ans. Le tirant d'eau nécessaire à ce genre d'opérations est assez faible pour n'avoir à se soucier, à ce seul point de vue, de l'entretien du port pendant une période de guerre normale.

3° Rôle de port de débarquement des convois de ravitaillement.

Le ravitaillement de la Belgique pendant toute période de guerre ne concerne pas seulement les besoins des troupes qui ne comportent au total, en cas de

mobilisation, que le dixième de notre population, mais il intéresse la Nation toute entière qui ne peut vivre qu'à condition de voir compléter les ravitaillements, insuffisants pour les deux tiers, fournis par notre propre territoire.

Ce problème d'ordre général, s'il ne pouvait être résolu par le port d'Anvers, à cause de la fermeture éventuelle de l'Escaut, devrait l'être dès lors, dans d'excellentes conditions, par le port de Zeebrugge. Avec cette perspective, il sera d'intérêt général pour tous les Départements de voir le port de Zeebrugge organisé en vue de recevoir les bateaux des plus forts tonnages.

Si la Belgique était belligérante, elle ne pourrait concevoir son ravitaillement maritime qu'à condition que les convois fussent appuyés par une flotte alliée en haute mer et le port de débarquement devrait être accepté par le pays allié dont la marine militaire serait ainsi exposée en notre faveur. D'autre part, le développement de l'aviation de bombardement pourrait rendre le trafic intense d'un port de ravitaillement difficile à proximité de la zone de combat.

Mais si notre allié avait la supériorité des moyens au point de vue aérien et sous-marin, Zeebrugge pourrait être d'une grande utilité, particulièrement s'il disposait de la possibilité de recevoir des bateaux de fort tonnage.

21 janvier 1924.

28

(N^o 398)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 18 JULI 1924.

Wetsontwerp waarbij de Regeering gemachtigd wordt een Overeenkomst te sluiten met de stad Brugge en de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING ⁽²⁾ UITGEBRACHT DOOR
DEN HEER **STANDAERT**.

MIJNE HEEREN,

I.

Zeebrugge vóór de bezetting

Toen de oorlog uitbrak, bestonden de havens Zeebrugge-Brugge feitelijk eerst sedert zes jaar.

De statistieken van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, verschenen in Mei 1914, vermelden dat er, in 1913, 894 schepen de haven waren binnengeloopen, met een scheepvaartbeweging van 1,069,228 ton, d. i. 754,108 invarende en 315,120 uitvarende schepen.

Ziehier trouwens, voor 1913, een vergelijkende tabel van het havenverkeer te Gent, Brugge en Oostende :

	Getal schepen.	Tonnemaat (in Moorsom-ton).	Scheepvaart- beweging.
Gent	1,398	1,061,452	2,941,000
Zeebrugge-Brugge	894	552,597	1,069,228
Oostende	692	365,908	444,285

(1) Wetsontwerp, n^o 428 (1922-1923).

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer TIBBAUT, bestond uit de heeren PECHER, STANDAERT, FIEULLIEN, BOLOGNE, BOEDT en DE BUE.

Het valt op te merken dat, onder die drie havens, die van Zeebrugge de laatstgeborene was en dat, voor het dienstjaar 1913, de normale bedrijfsontvangsten alleen reeds met 200,000 frank de gewone uitgaven overtreffen. De voortdurende tekorten, die de in de haven van Zeebrugge belegde kapitalen zonder eenige vergelding lieten en alle uitbreidingswerken onmogelijk maakten, komen dus uitsluitend voort van den last der baggerwerken die de exploiteerende maatschappij alleen, met uitsluiting van alle andere havens, te dragen had.

Toen kwan de oorlog.

Vanaf den eersten dag verklaarde Holland zijn volstrekte souvereiniteit op het gedeelte der Schelde dat op zijn grondgebied loopt. Een Hollandsch Koninklijk besluit van 30 Juli 1914 verbood den toegang tot de Hollandsche territoriale wateren en stroomwateren, — onder bedreiging met strafmaatregelen die de Regeering zou gepast achten —, aan de oorlogsschepen of daarmede gelijkgestelde schepen van vreemde Mogendheden.

Den 6^{en} Augustus 1914, luidde de Neutraliteitsverklaring, verschenen in het « *Nederlandsche Staatsblad* », als volgt : Art. 2 : « Is verboden de bezetting, door een der oorlogvoerenden, van gelijk welk deel van het Rijksgebied, de doorgang te lande van munitie- of proviandkonvooen, het doorvaren van oorlogsschepen of daarmede gelijkgestelde schepen van oorlogvoerenden door de Nederlandsche wateren, gelegen binnen de grenzen der territoriale wateren. »

Vanaf den dag der oorlogsverklaring, was Antwerpen dus ontoegankelijk voor de oorlogsbodems en daarmede gelijkgestelde schepen van onze bondgenooten, voor de munitie- en proviandkonvooen te water.

Ten aanzien van dien toestand, verstond de Regeering zich onmiddellijk met de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, opdat de reede van Zeebrugge in goeden staat zou gehouden worden.

Gelukkige voorzorg ! want reeds den 3^{en} September 1914 ontscheepte de IV^e Belgische legerdivisie in aftocht, met al haar materieel, te Zeebrugge. Elf Fransche schepen, van 2000 tot 3000 ton, verrichtten die ontscheeping met zoo veel gemak dat ze, enkele uren na de aanlanding reeds naar hun aanleghaven terugvaren konden. Enkele dagen later, begin October 1914, ontscheepten 23 Engelsche schepen, van 3000 tot 5500 ton, de VII^e Britsche legerdivisie, te Zeebrugge, met een gemak en een snelheid die den uitbundigsten lof vanwege de bevelhebbers der Geallieerde Marine verdienen.

En terwijl men Zeebrugge enkel plaatselijk belang toekende, is het *nationaal* belang van die haven al met eens schitterend gebleken. Haar inrichtingen en haar reede van 150 hectaren bleken, in de tragische uren van den oorlog, het eenig verbindingsmiddel over zee, gebruikbaar bij ieder getijde voor de schepen met sterke tonnemaat. Men weet, overigens dat, verschillende maanden lang, bij onze naburen en bondgenooten, de banen, spoorwegen en havens buitenmate versperd waren, wegens de mobilisatie en de militaire operaties. Men kan evengoed zeggen dat men, in oorlogstijd, vooral op zijn eigen moet rekenen.

II

Zeebrugge na de bezetting.

De havens Brugge-Zeebrugge werden door de Duitschers gebruikt als vlootbasis voor hun onderzeeërs. De vijand liet die havens in een staat van stelselmatig verval en beschadiging, waardoor alle exploitatie onmogelijk werd.

Aldus kwam de Regeering van Lophem te staan tegenover het vraagstuk van Zeebrugge's toekomst. Moest de haven uit haar puinen weder opgericht en opnieuw uitgerust worden? Of moest de exploiteerende maatschappij veeleer aan haar lot overgelaten worden, verpletterd zooals ze was vanaf het begin onder de opeengehoopte tekorten en die in de oorlogsramp althans een eervol einde zou vinden.

De Regeering aarzelde niet. Aanstonds na den wapenstilstand had ze van de geallieerde mogendheden voor de toekomst vrijen toegang tot de Schelde gevraagd; spijs de pogingen van onze Staatslieden, werd die eisch van de hand gewezen. Was er ooit eenige twijfel mogelijk geweest, vanaf dat oogenblik was de opbeuring van Zeebrugge vast besloten.

Tweemaal verklaarde de Minister van Buitenlandsche Zaken, de heer Hymans, plechtig, in naam van de Regeering, van op het spreekgestoelte in de Kamer, dat de Belgische Natie haar souvereine rechten op de Wielingen niet zou laten varen, en wel namelijk omdat de vrije toegang tot de Zeebrugsche haven een quaestie was, waarover België onmogelijk kon toegeven. Deze verklaring werd eenparig door de Kamer toegejuicht.

Toen stelde de Regeering, bij Koninklijk besluit van 17 Mei 1921, een Studiecommissie in, « belast met het nasporen van de gevolgen van den oorlog, met » betrekking tot de havens Brugge en Zeebrugge, alsmede met de te treffen » maatregelen om uit beide havens het meeste nut te trekken met het oog op » België's belangen. »

De toenmalige Minister van Openbare Werken, de heer Anseele, sprak op de openingszitting van die Commissie een redevoering uit, die ons de inzichten van de Regeering te kennen geeft. Eensdeels, wijst hij op de noodzakelijkheid om naar middelen uit te zien voor het aanwerven van een nieuwe cliënteel voor de havens, om een beroep te doen op de medewerking van de vertegenwoordigers onzer credietinrichtingen en van de bestuurders onzer groote nijverheidsondernemingen, ten einde gunstige oplossingen voor onze havens te vinden. Anderdeels, verklaarde de Minister : « Antwerpen, de voornaamste Belgische haven, ligt op 88 kilometer van de zee, op een stroom die door Nederlandsch grondgebied loopt. Zonder toelating van onze Noorderburen, mag geen oorlogsbodem de Schelde op of afvaren. Daardoor kan de ravitailleering van ons leger in 't gedrang komen. Hebben wij er dan geen belang bij een rechtstreekschen uitweg op zee te hebben? »

Na acht maanden onderzoekingen en studies, besloot die Commissie haar werkzaamheden op 5 April 1922, en vatte ze samen, in den vorm van processen-verbaal, in een brochure van 175 bladzijden.

De besluiten van die Commissie kunnen als volgt samengevat worden :

A. — Het onderhoud van de diepten der voorhaven van Brugge (Zeebrugge), beantwoordende aan de eischen der groote scheepvaart, is noodzakelijk in 's lands belang en de Commissie stelt aan de Regeering voor, de daaraan verbonden uitgaven op zich te nemen.

B. — De Commissie acht het wenschelijk dat de verschillende Staatsbesturen, elk in zijn werkkring, het inrichten van *aanleg- en scheepvaartlijnen* te Zeebrugge zouden bevorderen.

De daartoe noodige diepten zijn : 30 voet in de havengeul en 8 tot 10 meter langs het havenhoofd.

C. — De Commissie acht het oprichten van een *vrijhaven* een factor van belang voor het nut en de uitbreiding der haven van Zeebrugge, en van dien aard, dat de nationale nijverheid er door bevorderd zou worden. Ze is van oordeel dat de vrije strook zou moeten in vergunning gegeven worden.

D. — De Commissie spreekt den wensch uit, dat te Zeebrugge alle, voor de *groote nijverheidsvisscherij*, inzonderheid voor de haringvangst, nuttige inrichtingen zouden tot stand komen.

E. — De Commissie spreekt den wensch uit, dat te Zeebrugge de volstrekt noodige inrichtingen zouden aangebracht worden voor *het onderzoek en het herstellen van de scheepsrompen*.

Ondertusschen had de Maatschappij der Brugsche Haveninrichting zich aan het werk gesteld; dank zij de voorschotten op de haar verschuldigde oorlogsschade, had ze krachtadig de herstelling der havens Brugge-Zeebrugge ter hand genomen.

III.

Havenpolitiek.

Ten aanzien van de zoo uitdrukkelijke besluiten, bij eenparigheid genomen door een Studiecommissie die, naar luid van het Verslag aan den Koning, gekozen was in alle kringen van het Bestuur en onder de vertegenwoordigers der groote nijverheids- en financieelinrichtingen, was de Regeering er noodzakelijkerwijze toegebracht nauw omschreven beslissingen te nemen met betrekking tot het lot van Zeebrugge.

Welke ook in hun geheel de redenen waren die de Regeering er toe gebracht hebben de besluiten van de Commissie aan te nemen, er dient *a priori* erkend dat het niet aanging een economisch werktuig, dat aan het land zooveel geld gekost heeft, zoo maar te laten varen.

Doch de Regeering kon de lessen van na den oorlog niet in den wind slaan en kon niet anders dan een havenpolitiek huldigen die beantwoorden zou aan alle economische eischen.

Een nieuwe geest beheerscht de handelsbetrekkingen tusschen de landen; zelfs tusschen bevriende en verbonden volkeren beheerscht het engste egoïsme, de

scherpste mededinging het sluiten van Verdragen. Meer dan ooit is het noodzakelijk de rijkdommen van onze inlandsche en van onze koloniale voortbrengst te ontginnen en ze de wereld aan te bieden; men moet het land zoo ruim mogelijk openzetten voor den internationalen doorvoer, het snelle aanleggen en het snelle trafiek. Dit is hoofdzaak bij eene natie die moet teren op hare overproductie en leven van haren uitvoer.

Terecht heeft iemand gezegd — en vooral in scheepvaartzaken is dat een groote waarheid: — « men moet steeds in het tegenwoordige de toekomst voorbereiden, wil men niet het verleden worden ».

Alle oordeelkundige uitgaven, welke een land zich getroost om zijn havens te verbeteren, zijn als zooveel beleggingen van een wijzen huisvader, omdat ze productief zijn, omdat ze de uitbreiding van handel en nijverheid bevorderen.

In België, is Antwerpen de groote nationale, of liever internationale haven; geen Belg kan er ooit aan denken die te benijden; ons aller pogingen moeten er naar streven aan die haven de ruimst mogelijke toekomst te verzekeren. Doch de noodwendigheden van de scheepvaartnijverheid zijn zonder tal en veranderen dagelijks hoe langer hoe meer; men eischt namelijk, voor de gemengde schepen en voor sommige handelsschepen, havens die bij elk tij toegankelijk zijn voor schepen met groote tonnenmaat, en waar aangelegd wordt met een minimum van omwegen en een maximum van snelheid.

Welnu, de haven van Zeebrugge vereenigt die voorwaarden op een ideale wijze; het volstaat daartoe dat de diepten op peil gehouden worden door middel van baggerwerken die, naar verhouding, niet omvangrijker zijn dan die der andere havens. Zeebrugge ligt op den grooten zeevaartweg; men legt er aan zonder eenigen omweg, zijn kaaien zijn toegankelijk bij alle tij, het aanleggen geschiedt er vlot en vlug, groote schepen verhalen er zonder eenig bezwaar. De « Sao-Paulo », het groote Braziliaansche oorlogsschip, dat op 27 Augustus 1920, den Koning en de Koningin te Zeebrugge is komen afhalen, was 165^m50 lang, 25^m30 breed, met een hol van 8^m85; het is door eigen middelen de haven binnengeloopen en zonder sleepboot; drie dagen is het langs de kaai blijven liggen; de Vorsten gingen aan boord den 1^{er} September, te 1.30 uur en kwart over twee koos de statige dreadnought zee voor Brazilië. Dat was, minder dan twee jaar na den wapenstilstand, een welsprekend bewijs van de mogelijkheden der haven van Zeebrugge.

Het is van belang, daarmee te vergelijken de bevindingen die aangeteekend staan in een onlangs opgemaakt verslag van den heer J. Renaud, bestuurder van den Hydrographischen dienst van de Fransche Marine, betreffende de meest aangewezen plaatsen voor het inrichten, bij onze buren, van aanleghavens; hij zegt daarin, dat voor de gunstigste plaatsen — Duinkerke, Havere, Saint-Nazaire — de noodige veranderingen slechts ten koste van zeer groote krachtsinspanningen en van aanzienlijke uitgaven zullen kunnen verkregen worden; want geen van die alle bevindt zich in de natuurlijke gesteldheid om gemakkelijk in een diepe haven veranderd te kunnen worden. Anderdeels, schijnt de haven van Boulogne, die dezelfde inrichting heeft als Zeebrugge, niet als aanleghaven te kunnen dienen, daar de noodige diepten niet tot stand gebracht kunnen worden.

Dat bewijst duidelijk hoezeer wij te onzent begunstigd zijn, zoowel door de natuur als door de bestaande haveninrichtingen, met het oog op de exploitatie van een *aanlegghaven* die beantwoordt aan de economische noodwendigheden van het oogenblik.

Ook de quaestie van een *vrijhaven* rijst op, als een naoorlogsche noodzakelijkheid, die de grootste belangstelling van de scheepvaartkringen wekt.

Wat is een vrijhaven? Men kan die bepalen als een handelshaven, waar het invaren, het blijven liggen, het uitvoeren, het doorvoeren van goederen geschiedt buiten alle formaliteiten en alle tolrechten om en waar onder dezelfde voorwaarden privaatoepslagplaatsen ingericht worden, fabrieken, transformatie- en en behandelingswerkhuizen, handels-, ruilings- en doorvoerinrichtingen.

Een vrijhaven is een gedeelte grondgebied dat, in zake belasting, het voorrecht der exterritorialiteit geniet.

Men kent de vrijhavens Bremen en Hamburg; men kent den echten bijval van die havens, doch men geloofde dat ze een schepping van beperkt belang waren, overigens verbonden aan de beroemde geschiedenis der vrijsteden.

Maar reeds had Kopenhagen, buiten alle historische traditie om, bewezen hoezeer het oprichten van een vrijhaven van dien aard, was, dat de economische uitbreiding van een bedreigden zeehandel er krachtdadig door bevorderd wordt.

In Frankrijk is een belangrijke beweging ontstaan ten gunste van die nieuwigheid; wetsontwerpen zijn vanwege het Parlement ingediend, met het oog op het oprichten van vrijhavens op verschillende punten der kust. Naar het schijnt, zou zelfs vijandigheid van gewestelijken aard een beletsel zijn voor het tot standbrengen van een dier ontwerpen.

Sedert den oorlog, wint de gedachte van de vrijhaven spoedig veld; op 10 November 1923, werd te Cadix een vrije strook van 80,000 vierkante meter ingehuldigd en de bij die gelegenheid uitgesproken redevoeringen lieten de hoop uitschijnen, dat aldus een nieuw tijdperk in het economisch leven van Spanje zou geopend worden.

Te Barcelona, waar reeds vóór den oorlog een vrije strook bestond, wordt een grootsch ontwerp van vrijhaven in overweging genomen; de plans wijzen ons op inrichtingen met een oppervlakte van 900 Ha. en 18 kilometer kaaien, die 170,000,000 pesetas zullen kosten. Spijts de ontzaglijke moeilijkheden, veroorzaakt door de waardevermeerdering der gronden en de buitengewone verbrokkeling der eigendommen, zijn de onteigeningen thans reeds aan den gang door middel van een eerste fonds van 20,000,000 pesetas.

In Italië, vinden wij in de machtige haven van Genua, twee belangwekkende vrije punten: de handelswereld eischt er de verruiming van, daar de enge grenzen alle uitbreiding van zaken belemmeren. Doch ook hier zijn de naoorlogsche toestanden een ernstige belemmering voor de opgevatte ontwerpen; er zouden verschillende hectaren onteigend moeten worden en de Hoog-Koninklijke Commissaris bij de haven van Genua bevestigde, vóór enkele dagen, dat men de noodige gronden slechts tegen den gemiddelden prijs van 2,500 lires per vierkante meter zou kunnen aankopen.

Vóór den oorlog, genoot de haven van Fiume, met haar werkelijk bewonderens-

waardige inrichtingen, de voordeelen van een groote vrije strook. De exploitatie was er in zoo hoogen bloei, dat men, spijs aanzienlijke vastgelegde kapitalen, aan de aandeelhouders van de vrijhaven tien en twaalf ten honderd dividend uitkeerde. Thans is de haven Finne, wegens de politieke gebeurtenissen, jammerlijk leeg; haar prachtige uitrusting staat stil en haar ruime magazijnen zijn leeg. Doch spijs alles, vertrouwt de bevolking in de toekomst van haar vrijhaven en hoopt vast in de economische opbeuring van haar haveninrichtingen.

Te Triest, daarentegen, is alles leven en beweging; voor 1923 wijzen de cijfers, in de vrije strook, op een scheepvaart- en spoorwegbeweging van 40,714,097 ton, en men beweert in 1924 zeker het vooroorlogsch cijfer van 62,000,000 ton te zullen bereiken, wat het uitgangspunt van een nieuw tijdperk van bloei zou zijn.

Welnu, Triest is feitelijk niet een vrij punt, maar een vrijhaven met 786,000 vierkante meter oppervlakte, 8,500 meter kaailengte en magazijnen met 262,000 vierkante meter tolvrije oppervlakte.

In de handels- en nijverheidswereld van Triest bestaat een krachtige beweging voor het veranderen van de gansche haven in een vrije strook.

Van waar die gunst?

Met een duidelijke voorkeur, zoeken de schepen de havens die, benevens werkelijk gemak van aanleg in een minimum-tijds, het grootste voordeel opleveren ontheven te zijn van den ganschen papierrommel der douanen en van alle inkomrechten of taxes.

De vrijhaven komt voor als een verdeelingscentrum van den handel; ze trekt vooral de grondstoffen en uitvoerproducten tot zich. Als centrum van doorvoer, heeft zulke haven ook haar invloed op de spoorwegbeweging van een land en op zijn handels- en nijverheidsuitbreiding, wegens de onderlinge afhankelijkheid die bestaat tusschen den binnenlandschen voorspoed van een land en den omvang zijner zaken met het buitenland.

De finances namelijk, en vooral de valuta, worden in hooge mate beïnvloed door den handel met het buitenland, zelfs wanneer die geschiedt buiten alle rechten om.

Er dient opgemerkt dat de bijval van de bijhavens onafhankelijk schijnt te zijn van het oprichten van nijverheidsbedrijven binnen de vrije strook. Die bijval houdt zelfs geen verband met de meening van sommigen, als zou de vrijhaven de gepaste tempering zijn van de beschermingspolitiek van een land. Onzes erachtens, — en onze meening steunt op inlichtingen genomen aan de beste bron — is de gedachte van een vrijhaven innig verbonden met beschouwingen van scheepvaartkundigen aard in zake snelheid en gemak der verhandelingen, met scheepsvrachtquaesties, quaesties van doorvoer, handelsopslagplaatsen, aanlokkingsmiddelen voor de cliënteel der havens, onderlinge onafhankelijkheid van de binnenlandsche en buitenlandsche economische betrekkingen van een land.

De Regeering heeft gemeend dat Zeebrugge een, als vanzelf aangewezen proefveld was voor het oprichten van een vrijhaven in België, daarbij evenwel van meet af aan haren wil betuigende 's lands finances daarin niet te betrekken, maar een beroep te doen op het privaatininitiatief.

Deze regels waren geschreven, toen een boek verscheen betreffende de uitvoer-

methodes en de uitvoerpolitiek der Vereenigde Staten van Amerika: *L'Exportation*, door Carl Van Overbergh.

Het volgende uittreksel past wel bij bovenstaande beschouwingen; het geeft de heerschende gedachten uit de bevoegde kringen in de Vereenigde Staten weer :

« Het ligt klaarblijkend in het belang van Amerika, een zeer groote handelsopslagplaats te bezitten in een der havens van West-Europa. Alleen België past daartoe. Zeebrugge is een ernstige haven. Dat Transatlantisch bruggehoofd heeft de Amerikaansche handel noodig. Vandaar uit zal die uitstralen over Holland, Duitschland, Scandinavië, Oostenrijk, Hongarije, den Balkan, Tscheko-Slovakije, Italië, Frankrijk, zelfs later over Rusland. De mooiste oplossing ware een vrijhaven met dergelijke internationale bestemming. »

Zonder ons te laten meesleepen in de grootsche Amerikaansche opvattingen, werpen die beschouwingen niettemin een helder licht op de schoone toekomst die de vrijhavens wacht en op de mogelijkheden, die klaarziende geesten van overzee aan de Zeebrugsche Haven toekennen. Zij zeggen ons ook hoe noodig het is dat wij gereed zijn voor alle mogelijkheden, op het oogenblik dat de wereldmarkt een nieuwe inrichting gaat inslaan.

Niet enkel als aanleghaven en als vrijhaven, levert Zeebrugge waarborgen op voor de toekomst, maar, naar het getuigenis van de Studiecommissie, levert Zeebrugge ook bijzonder gemak op voor de zeevisscherij en de industrialiseering er van.

In België hangen wij op jammerlijke wijze af van het buitenland, voor al wat dat kostbaar voedingsmiddel betreft. De zee staat voor iedereen open; ook wij mogen er schatten uit putten. En nochtans komen onze naburen de overvloedige opbrengsten van hun visscherij op onze markten uitstorten. Er zal nooit genoeg gewedijverd worden onder ons, om België met de producten van de zeevisscherij te voeden. Voegen wij daaraan toe de industrialisatie van de haringvangst, waarvoor wij vooralsnog uitsluitend van den vreemde afhangen, en wij zullen ten volle den wensch van de Studiecommissie gewettigd hebben, om die nijverheid, die over uitgestrekte gronden beschikken moet, te Zeebrugge te zien oprichten.

Ten aanzien van die beschouwingen van algemeenen en van bijzonderen aard, zal het niemand verwonderen dat de Regeering de wenschen heeft overgenomen, uitgebracht door de officieele Commissie die zij ingesteld had om de toekomstmogelijkheden der havens van Brugge en Zeebrugge te onderzoeken, en uit beide havens het meeste nut te trekken, met het oog op de belangen van België.

IV

De Overeenkomst.

Reeds den 5ⁿ Juli 1921, verklaarde de Minister van Openbare Werken, in naam van de Regeering, dat hij, om tot een goed einde te geraken, voornemens was

een beroep te doen op de medewerking van de vertegenwoordigers van onze Credietinrichtingen.

Anderdeels, had de Minister van Financiën in de Studiecommissie, bij monde van zijn vertegenwoordiger verklaard dat hij in geen geval de Staatsfinanciën bij het oprichten van een vrijhaven zou betrekken.

Ten slotte, was iedereen het eens er over, om te zeggen dat de Maatschappij der Haveninrichtingen, die de oorlog vol puinen en vernieling gelaten had, en die daarenboven alle cliënteel verloren had, zich in den allermoeilijksten toestand bevond.

De Regeering en de Maatschappij knoopten onderhandelingen aan en zij hadden het geluk den oproep, dien de Minister van Openbare Werken gedaan had in zijn verslag aan den Koning van 17 Mei 1921, te zien beantwoorden door een van onze vooraanstaande Credietinrichtingen.

Lange en moeizame onderhandelingen, waarbij de Staat zijn rechtmatige belangen moest op het oog houden, maar waar hij anderdeels niet vrij was zijn voorwaarden voor te schrijven, op gevaar het doel, dat hij in 's lands belang nastreefde, te missen.

Die onderhandelingen zijn uitgelopen op een Overeenkomst, gesloten tusschen den Staat en de Maatschappij der Haveninrichtingen, waarmee de stad Brugge — die wat al te zeer buiten de onderhandelingen gehouden werd — op haar beurt haar instemming betuigd heeft, na in het belang van den plaatselijken handel zekere voldoeningen bekomen te hebben.

Die aldus gewijzigde Overeenkomst wordt thans onderworpen aan de goedkeuring der Wetgevende Kamers, zonder dewelke ze geen kracht van wet zou kunnen hebben.

Wij zullen die Overeenkomst bondig ontleden en de opwerpingen beantwoorden die opgerezen zijn in de Middenafdeeling waar het wetsontwerp grondig en nauwgezet onderzocht werd :

A. — *Baggerwerken.*

De artikelen 1, 2 en 3 van de Overeenkomst huldigen het beginsel van het op diepte houden der buitenhaven van Zeebrugge door den Staat, met inbegrip van de toegangseul tot de aan tij onderhevige zeesluis. Naar luid van de bepalingen der verschillende Overeenkomsten-wetten die in artikel 1 opgesomd zijn, kwam het op diepte houden ten laste van de exploiteerende Maatschappij; daarvan wordt dus afgeweken.

De algemeene beschouwingen van dit verslag wettigen ten volle het beginsel van het op diepte houden van Zeebrugge door den Staat.

Overigens baggert de Staat op zijn kosten al de andere Belgische havens; hoe zou dergelijke uitzondering langer te wettigen zijn? Ten slotte, was geen onderhandeling voor de opbeuring van Zeebrugge mogelijk, zoolang die zware last bleef bestaan.

De Middenafdeeling heeft onderzocht welke financiële verplichtingen de Staat aldus op zich nam.

De jaarlijksche kosten voor het onderhoudsbaggerwerk der haven van Zeebrugge worden door het Beheer op 3,500,000 frank geraamd.

Vroeger zijn de jaarlijksche totale uitgaven voor baggerwerk de volgende geweest :

1912	300,000 frank.
1913	269,000 »
1922	2,500,000 »
1923	2,500,000 »

In artikel 2 worden ingetrokken de bepalingen van de Overeenkomst-wet waarbij de maatschappij verplicht was, beoosten de toegangseul tot de sluis, een strandingsdok op diepte te houden, mits den prijs van één frank per jaar en per vierkanten meter op diepte gehouden horizontale oppervlakte.

De onkosten van die werken, die de Staat op zich neemt, zijn begrepen in de algemeene raming hierboven.

In artikel 3 worden de voorwaarden nader omschreven voor het uitvoeren van baggerwerken in de toekomst :

- 1° De Staat alleen oordeelt over de belangrijkheid der uit te voeren werken;
- 2° Voor een termijn van drie jaar, is de Maatschappij der Haveninrichtingen aangesteld tot aannemer van de baggerwerken;
- 3° Op deze aanneming zijn van toepassing al de bepalingen en voorwaarden van lastkohier n^o 26, betreffende de baggerwerken in de havens Oostende, Nieuwpoort en Blankenberghe;
- 4° Al de andere uitgaven voor onderhoud, betreffende de haven van Zeebrugge, zullen door den Minister van Openbare Werken goedgekeurd moeten worden.

Door al die voorzorgen te nemen, inzonderheid door de baggerwerken te beperken binnen de strikte grenzen die elk jaar door de Regeering voorgeschreven worden, schijnt het wel zeker dat de Staat aan geenerlei wisselvalligheden blootgesteld is inzake de jaarlijksche uitgaven die hij op zich neemt en waarvan hij de belangrijkheid zal meten naar de credieten die het Parlement te zijner beschikking zal stellen.

B. — *Verdeeling der winst.*

Artikel 4 voorziet als volgt de verdeeling der winst, die zal gemaakt worden door de exploitatie van de haven van Zeebrugge :

- 1° De Maatschappij neemt vooraf de kosten van beheer, welke zullen geraamd worden over het geheel, volgens de werkelijke uitgaven van beheer voor de dienstjaren 1925-1926-1927. Over het beheer van die drie type-jaren zal streng toezicht worden geoefend door het Bestuur;
- 2° Ze neemt daarenboven vooraf de uitgaven voor onderhoud van de werken der haven en de uitgaven van allen aard die te haren laste blijven;

Ingeval er zich een tekort voordoet, schiet de Staat dit tekort aan de Maatschappij voor, mits de sommen te verhalen op later dienstjaren.

3° Het overige van de ontvangsten zal verdeeld worden bij helften tusschen den Staat en de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen;

4° (Art. 5). Een bijzondere boekhouding zal aangelegd worden voor alle ontvangsten en uitgaven betreffende de haven van Zeebrugge, en daarop zal toezicht gehouden worden, in naam van den Staat, desnoods door een of meer bijzondere Commissarissen.

Met één woord, de Staat dekt de Maatschappij tegen alle tekort voor hetgeen betreft de exploitatie van de haven van Zeebrugge, doch wel te verstaan waarborgt hij hoegenaamd geen winst. Uit inlichtingen, door het Departement van Openbare Werken verstrekt aan de Middenafdeeling, blijkt dat het toezicht op het beheer op normale wijze zal uitgeoefend worden door de gewone agenten van den Staat en dat de benoeming van Bijzondere Commissarissen voorzien is voor het geval dat het havenverkeer groote uitbreiding zou nemen.

In de Middenafdeeling heeft men zich afgevraagd waarom de Staat geen aandeel in de winst van de tot stand te brengen vrijhaven bekomen heeft.

Het Departement heeft geantwoord dat, aangezien alle uitgaven in verband met de vrijhaven ten laste komen van de exploiteerende Maatschappij, het ook redelijk was dat de mogelijke winst voor haar was. Het is reeds een mooie uitslag voor den Staat, dat het land een vrijhaven krijgt zonder dat het hem een cent kost!

Onverminderd de diensten aan het gemeenebest bewezen door het oprichten van een vrijhaven, zal de Staat in den eventueelen bijval van die haven een onmiddellijke winst van belang vinden.

Artikel 15 van de Overeenkomst voorziet dat, na de vaste vergelding der aandeelen, het saldo der winst verdeeld wordt als volgt :

25 % aan den Staat;
75 % aan de aandeelen.

Aangezien de Staat houder is van een zeker getal aandeelen, zal hij ook nog de dividenden van die waarden komen opstrijken.

Het geheel van die bepalingen toont dus dat de Staat, in ruil voor de jaarlijkse offers die hij zich getroost voor de baggerwerken, een vergoeding vindt alleen in de exploitatie van de haven van Zeebrugge, maar ook in die van de vrijhaven. Ingeval de vrijhaven den verwachten bijval heeft, kan de Staat eene ruime vergelding vinden van de sommen die hij besteed heeft aan de baggerwerken.

Al erkennen zij dat het mogelijke aandeel in de winst van de vrijhaven ernstig in overweging moet genomen worden, toch hebben verschillende leden van de Middenafdeeling niettemin hun spijt er over te kennen gegeven dat de Staat niet beter bedeed geworden is bij de verdeling van de winst. Die leden hebben nochtans toegegeven dat, in een Overeenkomst, waar de instemming van al de partijen noodig is, het natuurlijk is dat diegene, welke het initiatief en den durf van de

onderneming aan den dag gelegd heeft en die alle kansen, de slechte zoowel als de goede, op zich neemt, het leeuwenaandeel in de winst voor zich houdt.

Dat heeft een lid van de Middenafdeeling er toe gebracht te vragen waarom de Staat niet rechtstreeks de vrijhaven zou exploiteeren. De Afdeeling, zonder een bespreking over die beginselquaestie uit te lokken, heeft nochtans haar verslaggever verzocht na te gaan op welke wijze de voornaamste havens, vooral de vrijhavens, geëxploiteerd worden.

Hier volgt bondig de gevraagde inlichting :

ARGENTINIË : Vergunning aan Maatschappijen.

ENGELAND : Vergunning aan een havenconsul (Liverpool-Londen-Glasgow).
(*Harbour Board.*)

AMSTERDAM EN ROTTERDAM : Onder het beheer van het Gemeentebestuur.

BRAZILIË : Vergunning aan Maatschappijen.

FRANKRIJK : Exploitatie door de Kamers van Koophandel of hun groepeerings der Economische gewesten.

Wat de vrijhavens betreft :

KOPENHAGEN : Eertijds, exploitatie door den Staat, thans overgelaten aan een Maatschappij.

HAMBURG EN BREMEN : Zelfstandige havens, beheerd door den Senaat en den Raad der Burgerij.

BARCELONA : Vergunning aan eene Maatschappij (*Junta*).

CADIX : Vergunning aan eene *Junta*.

GENUA : Vergunning aan een Consortium.

FIUME : Vergunning aan eene Maatschappij op aandelen.

TRIEST : Beheerd door een Consortium.

Met zich tot een private inrichting te wenden, heeft de Regeering dus niets anders gedaan dan het voorbeeld van elders na te volgen; in den huidige staat der Rijksfinanciën, schijnen noch de Regeering, noch de stad Brugge de aanzienlijke kapitalen te kunnen aanwenden, welke door de ontworpen onderneming zullen vereischt worden.

Daarenboven, heeft de stad Brugge bekomen dat het volstrekt monopolie, in den beginne, afgestaan aan een enkel financieel organisme, aanmerkelijk werd beperkt.

Uit de beraadslaging van den Gemeenteraad van Brugge, d. d. 15 Maart 1924, waarbij de Overeenkomst wordt goedgekeurd, blijkt inderdaad « dat de « Banque de Bruxelles » zich verbindt ter beschikking te stellen van de plaatselijke banken 3,500,000 frank op de 12,750,000 frank, welke het voorziene kapitaal uitmaken en dat, daarenboven, ongeveer de helft van het overblijvend kapitaal het voorwerp zal zijn van een openbare inschrijving ».

C. — De Haven van Zeebrugge en 's Lands Verdediging.

Artikel 7 van de Overeenkomst laat het Departement van Landsverdediging voor altijd beschikken over sommige plaatsen en onderstanden, gelegen in de haven van Zeebrugge.

De Minister van Landsverdediging heeft, op een vergadering van de Middenafdeeling, verklaard dat die plaatsen voorbehouden waren voor de enkele eenheden die onze handelsmarine uitmaken; hij heeft de Afdeeling volkomen gerustgesteld betreffende een zoogezegd ontwerp Zeebrugge-oorlogshaven.

De Minister heeft verklaard ten volle de bewoordingen te handhaven, door hem gebruikt in de nota aan de Middenafdeeling, welke nota bij dit verslag gevoegd is.

Daaruit blijkt dat het Departement het op diepte houden van de haven van Zeebrugge hoegenaamd niet verlangt met het oog op zijn krijgslottielje, maar dat die haven, wanneer ze behoorlijk onderhouden is, voor de ontschepping van verbonden troepen en voor de ravitailleering ingeval van oorlog van groot nut kan zijn, bijaldien een geallieerde Hooge-zeevloot daarbij tot steun dient.

D. — *Duur der Vergunning.*

De Overeenkomst-wet van 1 Juni 1894 vergunde, in artikel 5, de exploitatie van de haven van Zeebrugge aan de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen voor een termijn van 75 jaar, beginnende met de voltooiing der werken en uiterlijk zeven jaar na den datum der Overeenkomst-wet. Die termijn werd op acht jaar gebracht door de Overeenkomst-wet van 12 Juli-14 September 1899.

Daardoor liep de Overeenkomst nog slechts over acht en vijftig jaar. Wegens de grootsche werken die ontworpen zijn, werd een termijnsverlenging gevraagd en toegestaan.

De termijn der vergunning is op negentig jaar gebracht vanaf 1 Maart 1907, wat aan het nieuw exploitatieorganisme een bestaan van drie en zeventig jaar geeft.

Dezelfde verlenging van termijn is van toepassing op de bepalingen van artikel 2 der Overeenkomst — wet van 11 September 1895, waarbij de exploitatie en het onderhoud der haven wordt voorzien gedurende 75 jaar, en op artikel 15, dat het recht van naasting door den Staat voorziet, mits verwittiging één jaar te voren, vanaf het einde van het dertigste jaar.

Ten slotte is de verlenging van termijn gebracht op 1 Maart 1932 voor delging der bevoorrechte aandelen, die, naar luid van artikel 35 der Statuten van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, moest beginnen het tiende jaar van den duur der vergunning.

E. — *Oprichten van een vrijhaven.*

Artikel 10, § 1, huldigt het beginsel der vrijhaven; de Staat verbindt zich er toe, een strook van 300 hectaren, op een van de oevers der vaart Brugge-Zeebrugge, te ontheffen van alle tolrechten.

§ 2 bepaalt dat het oprichten der vrijhaven uitsluitend op kosten van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen geschiedt.

§ 3 erkent het nut der vrijhaven en bepaalt dat de gronden zullen onteigend worden door den Staat. De rechtspleging zal geschieden en de vergoedingen

zullen betaald worden op kosten van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen.

De Maatschappij zal eigenares van de onteigende gronden worden en zal ze, in vollen eigendom, mogen afstaan aan nijverheids- en handelsondernemingen.

Bij het verschijnen van den vergunningstermijn, zullen de gronden die nog aan de Maatschappij zouden toebehooren, naar den Staat overgaan, mits vergoeding naar schatting van deskundigen.

Aldus dient artikel 10 juist opgevat, volgens de verklaringen door het Departement van Openbare Werken gedaan aan den verslaggever.

F. — *Financieele waarborgen.*

De Staat heeft zich zekere financieele waarborgen willen verzekeren die hem, om zoo te zeggen, als pand zouden dienen voor de tenuitvoerlegging van de verbintenissen der medeonderteekenaars.

De vergunning van een vrije strook is ondergeschikt aan het aanbrengen, vanwege de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, binnen zes maand na de goedkeuring van de Overeenkomst door de Wetgevende macht, van een nieuw kapitaal van 12,750,000 frank. Daarenboven zal het huidig kapitaal van 15,000,000 met 50 procent verminderd worden, doordat de Staat, de Stad en de houders van bevoorrechte aandelen vrijwillig toestemmen in het verlies van de helft van het vroeger door hen aangewende kapitaal. Ten slotte geeft de stad Brugge haar borgstelling ten bedrage van 5 miljoen frank aan.

Het spreekt vanzelf dat het kapitaal van 12,500,000 frank, waarvan sprake hierboven, slechts een deel der kapitalen vertegenwoordigt, noodig voor de uitvoering van het ontworpen werk.

G. — *Slotbepalingen.*

Deze betreffen vooral de stad Brugge, de te voorziene grondinlijvingen, de werken uit te voeren aan het Zeekanaal en aan de Brugsche Zeehaven.

Ze betreffen, ten slotte, de wijzigingen die moeten toegebracht worden aan de Statuten van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, ingevolge de Overeenkomst.

Te vermelden, bij artikel 11, de samenstelling van den Beheerraad, die op aandringen der stad Brugge, ten minste voor twee derde uit Belgen moet bestaan.

Bij artikel 17, het recht van « veto » vanwege den Staat tegen alle door den Beheerraad genomen beslissingen die zouden strijdig zijn met de wetten, de statuten of 's lands belangen. In dat verband, vestigt de Middenafdeeling de aandacht van de Regeering er op dat, in sommige vrijhavens, te Kopenhagen namelijk, voor den verkoop van de gronden der vrije strook aan vreemdelingen toelating vanwege den bevoegden Minister noodig is.

Aldus luiden de bepalingen van de Overeenkomst die aan de goekeuring van de Wetgevende macht onderworpen wordt. Deze Overeenkomst moet in haar

geheel goedgekeurd of verworpen worden. De Middenafdeeling, al neemt zij aan dat de Staat wel wat voordeliger voorwaarden had kunnen bekomen, heeft toch haar goedkeuring aan het wetsontwerp gehecht. Bij eenparigheid van haar leden, stemt zij in met het ontwerp om te Zeebrugge een aanleghaven, een vrijhaven en een geïndustrialiseerde visschershaven in te richten. Met 5 stemmen en één onthouding, sluit de Middenafdeeling zich aan bij de Overeenkomst en stelt aan de Kamer voor, die goed te keuren. Een lid heeft zich het recht voorbehouden aan de Kamer eene minderheidsnota te doen toekomen.

De Verslaggever,
EUG. STANDAERT.

De Voorzitter,
EM. TIBBAUT.

(18)

BIJLAGEN

I

AMENDEMENTEN AAN HET WETSONTWERP

Aan den Heer Voorzitter van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, Brussel.

MIJNHEER DE VOORZITTER,

Daar het gemeentebestuur van de stad Brugge gevraagd heeft dat er enkele wijzigingen zouden gebracht worden aan den tekst van het wetsontwerp tot overeenkomst te sluiten tusschen den Staat, de stad Brugge en de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, tekst dien wij op 20 Juli 1923 hebben ingediend, hebben wij het noodig geoordeeld dien tekst aan een nieuw onderzoek te onderwerpen, in overleg met de afgevaardigden der stad.

Bijgaande nota geeft de verschillende amendementen aan, die wij voorstellen aan den oorspronkelijken tekst te brengen.

Om de bespreking gemakkelijker te maken oordeelden wij het nuttig er eveneens bij te voegen, den volledigen nieuwen tekst van het voorstel tot overeenkomst dien wij thans aan uwe besprekingen onderwerpen.

Hoogachtend,

*De Eerste Minister :
Minister van Financiën,*

G. THEUNIS.

*De Minister van Landbouw en Openbare Werken,
B^{on} RUZETTE.*

Wetsontwerp waarbij de Regeering gemachtigd wordt eene overeenkomst te sluiten met de Stad Brugge en de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen. (n^o 428 van 1922-1923).

Brussel, 30 Mei 1924.

Naar het bevel van den heer baron Ruzette, Minister van Landbouw en van Openbare Werken, heb ik de eer hierbij te doen toekomen aan den heer griffier der Kamer van Volksvertegenwoordigers, om overhandigd te worden aan den heer voorzitter Tibbaut, voorzitter van de Middenafdeeling die moet kennis nemen van de overeenkomst betreffende de havens van Brugge, den tekst van de amendementen aan het ontwerp, dat aan het Parlement werd voorgelegd op 26 Juli 1923, evenals een volledige tekst van dit ontwerp, in overeenstemming gebracht met de voorgestelde amendementen.

Hoogachtend.

De Directeur Generaal van Bruggen en Wegen,

(Get.) GEVAERT.

AMENDEMENTEN.

EERSTE ARTIKEL.

Na de woorden 11 September 1895, toe te voegen : « 7 van de bijgevoegde overeenkomst-wet van 12 Juli-14 September 1899. »

Het is wenschelijk dat deze overeenkomst genoemd worde bij het eerste artikel, ten zelfden titel als de twee andere.

ART. 3.

De teksten der eerste, tweede en vijfde alinea's onderscheidenlijk te doen voorafgaan van de letters *A*, *B* en *C*.

Na den eersten volzin der eerste alinea worden toegevoegd de woorden : « deze is alleen bevoegd om te oordeelen welke uitbreiding aan die werken moet worden gegeven ».

De redenen van deze wijzigingen zijn de volgende :

Dit artikel omvat drie verschillende deelen :

De eerste alinea beschikt dat het onderhoud van de baggerwerken in de haven van Zeebrugge ten laste komen van den Staat.

De alinea's twee, drie en vier, wijzen de M. B. H. aan als aannemer van deze

onderhoudswerken, gedurende een termijn van drie jaar met ingang op 1 Januari 1924 en bepalen de modaliteiten van deze onderneming.

De vijfde alinea bedoelt de overige uitgaven voor het onderhoud van de haven Zeebrugge.

Het is nuttig elk dezer deelen goed af te scheiden door ze te doen voorafgaan van de letters A, B en C.

Het behoort dat de Staat alleen bevoegd zij om te oordeelen welke uitbreiding aan de haven van Zeebrugge moet worden gegeven; dat is de reden van de toevoeging aan den tekst van den eersten volzin der eerste alinea.

ART. 4.

Littera A van n^o 1^o van dit artikel te doen luiden :

« A. — De kosten van beheer en toezicht.

» Het aandeel van die kosten zal vastgesteld worden over het geheel, in gemeen overleg, volgens de werkelijke uitgaven van beheer die voor de jaren 1925, 1926 en 1927 zullen vastgesteld, erkend en aan de Maatschappij toegekend zijn. »

Het doel van dit amendement is, de drie jaren te vermelden welke als grondslag moeten dienen voor het vaststellen der kosten over het geheel, in gemeen overleg voor beheer en toezicht.

ART. 7.

« Bij afwijking van artikel 10 der Overeenkomst van 20 December 1922, gesloten tusschen den Belgischen Staat, eenerzijds, de Stad Brugge en de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, anderzijds, worden de ligging aan de kade bij het Havenhoofd van Zeebrugge, het terrein gelegen op gezegd Havenhoofd, de twee schuilplaatsen voor onderzeeërs in de binnenhaven van Zeebrugge en een der vlotbruggen bestaande in het gezondheidsdok van Zeebrugge, bedoeld bij de artikelen 2 en 3 van gezegde Overeenkomst, voor goed ter beschikking gesteld van het Departement van Landsverdediging ».

Nieuw artikel ingevoegd om de belangen der Landsverdediging te vrijwaren.

ART. 8.

« Aan de haven van Brugge, zullen drie honderd meter kaailengte, door de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen aan te wijzen in overeenstemming met het Gemeentebestuur dezer stad, niet het voorwerp kunnen uitmaken van gebruikcontracten met een bestendigen aard; zij blijven steeds ter beschikking van de plaatselijke nijverheid en van den plaatselijken handel. »

Nieuw artikel om toe te laten te allen tijde het plaatselijk trafiek van Brugge te verzekeren.

ART. 9.

« Met afwijking van de vroegere overeenkomsten-wetten, is de duur der vergunning met vijftien (15) jaar verlengd en aldus op negentig (90) jaar gebracht, welke termijn ingegaan is op den 1^o Maart 1907.

» Dergelijke verlenging van vijftien jaar is van toepassing op de termijnen, voorzien bij de artikelen 7 en 15 der overeenkomst-wet van 4 Juni 1894-11 September 1895.

» De aflossing der bevoorrechte aandelen, voorzien bij artikel 35. § 1, van de statuten der Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen neemt aanvang op 1^{er} Maart 1932 »

Dit is het vroeger artikel 7 dat, om meer klaarheid, lichtelijk werd gewijzigd.

ART. 10 (vroeger artikel 8).

Het woord « inrichtingen » werd in de plaats gesteld van het woord « werken », dat voorkomt op de tweede lijn van de laatste alinea van dit artikel.

ART. 11 (vroeger artikel 9).

Blijft in het Vlaamsch ongewijzigd.

ART. 12.

Vroeger artikel 10.

ART. 13.

« De Staat verbindt zich van te gelegener tijd bij de Wetgevende Kamers een wetsontwerp in te dienen tot aanhechting aan het grondgebied der stad Brugge van al de terreinen die deel zullen uitmaken van de concessie der vrije strook.

Eveneens zal hij de aanhechting vervolgen aan het grondgebied der stad van al de terreinen die voortaan door zijne bemiddeling zouden aangeworven worden, om bij de Brugsche of de Zeebrugsche haveninrichtingen te worden ingelijfd. »

Nieuw artikel dat geen bijzondere toelichting vergt.

ART. 14 (vroeger artikel 11).

De woorden « uit te voeren » worden aan het einde van de eerste alinea van dit artikel toegevoegd.

ART. 15.

« Behalve de wijzigingen aan de statuten van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, krachtens bovenstaande bepalingen, worden de artikelen 2, 8, 10, 11, 17 en 34-6°, van die statuten door de volgende vervangen of aangevuld of gewijzigd zooals hierna bepaald wordt :

ART. 2. — Dit artikel wordt aangevuld als volgt : In zooverre de financieele middelen voorhanden zijn, moet de Maatschappij steeds ter beschikking stellen van de nijveraars en van de handelaars die zich buiten de vrije strook, langsheen de beide oëvers van het zeekanaal en rond de binnenhaven van Brugge wenschen te vestigen, en die voldoende waarborgen van geguedheid en van tonttiemaat

opleveren, de noodige diepten, de kaden of vlothruggen en de bestrate wegen, dit nochtans mits tusschenkomst van de belanghebbenden in de kosten, voor het geheel rekening houdende met de in de overige Belgische havens heerschende normale voorwaarden en lasten.

Jaarlijks zal, ter Algemeene Vergadering, een bijzonder verslag worden uitgebracht over de uitvoering van deze beschikking. »

Art. 8 (nieuw). — Het Maatschappelijk kapitaal mag verhoogd worden bij beslissing van de Algemeene vergadering, onder de voorwaarden die deze bepaalt mits goedkeuring door de Regeering.

Art. 10 (nieuw). — De Maatschappij mag, met goedkeuring van de Regeering, schuldbrieven aan toonder uitgeven bij beslissing van de Algemeene vergadering, die het type van die schuldbrieven en den rente- en aflossingsvoet er van bepaalt.

De Beheerraad stelt de andere voorwaarden van uitgifte vast.

Art. 11 (nieuw). — De Maatschappij wordt beheerd door een Raad, bestaande uit ten minste vijf en ten hoogste vijftien leden; ten minste de twee derde onder hen moeten van Belgische nationaliteit zijn.

Twée van de leden van dezen Raad worden door de Regeering en een door den Gemeenteraad der Stad Brugge benoemd.

Indien deze laatsten deel uitmaken van den Gemeenteraad der Stad Brugge zullen zij hunne opdracht kosteloos waarnemen.

Art. 17. — Dit artikel wordt volgenderwijze aangevuld :

De door den Staat benoemde Beheerders hebben, gezamenlijk of afzonderlijk, het recht bij den Staat aan te geven elke, door den Beheerraad genomen, beslissing, die strijdig zou zijn met de wet, met de statuten, zooals deze gewijzigd zijn door onderhavige overeenkomst, of met de belangen van den Staat.

Ingeval zij van dit recht gebruik maken, hebben zij tevens het recht de beslissing te schorsen.

De schorsingstermijn, tijdens denwelken de Regeering uitspraak zal moeten doen, bedraagt twee weken.

Indien geen uitspraak gedaan is na verloop van dezen termijn, wordt de beslissing van kracht.

Art. 34, 6°. — De alinea 6° van artikel 34, wordt vervangen door hetgeen volgt :

Het overschietende deel wordt, in de eerste plaats, besteed aan het toekennen van een tweede dividend van 2 t. h. aan de bevoorrechte aandeele en van $\frac{1}{2}$ t. h. aan de gewone aandeele.

De eerste twee dividenden, onderscheidenlijk ten beloope van 5 en van 2 t. h. voor de bevoorrechte aandeele en van 3 en $1\frac{1}{2}$ t. h. voor de gewone aandeele, zijn desvoorkomend gedurende vijf jaar verhaalbaar op de winsten der latere dienstjaren.

Van het mogelijke saldo, wordt 25 t. h. aan den Staat toegekend. De overblijvende 75 t. h. worden verdeeld onder de bevoorrechte aandelen of de genotsaandelen, welke die vervangen, en onder de gewone aandelen, in de verhouding van drie parten voor de bevoorrechte- of genotsaandelen en een part voor de gewone aandelen. »

De voorgestelde toevoeging bij artikel 2 der standregelen van de Maatschappij wordt gerechtvaardigd door de bezorgdheid om aan de nijveraars de beschikking over de noodige plaatsruimte te verzekeren.

Het overige van het artikel is, om zoo te zeggen, slechts de herhaling van de overeenstemmende bepalingen van het vroeger artikel 12; het heeft geen bijzondere toelichting.

ART. 16.

Indien de voorwaarden, voorzien in de artikelen 11, 12 en 13 hierboven, niet vervuld zijn door een authentieke akte tot wijziging van de statuten van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, binnen een termijn van tien maanden na de goedkeuring van deze overeenkomst door de wetgevende macht, zullen de verbintenissen, voorzien in artikelen 10 en 14 hierboven, als ongeldig beschouwd worden.

Gedaan in , te , den 19...

Dit is het vroeger artikel 13 dat aan de voorgestelde teksten werd aangepast.

. . *

Tusschen :

1. — *Den Belgischen Staat*, vertegenwoordigd door den heer G. THEUNIS, Eersten Minister, Minister van Financiën, en den heer baron RUZETTE, Minister van Landbouw en Openbare Werken, ter eene,

2. — *De stad Brugge*, vertegenwoordigd door

3. — *De Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen*, vertegenwoordigd door den Voorzitter van den Beheerraad, den heer JOZEF SCHRAMME, advocaat, te Brugge, en den heer JEAN COUSIN, ingenieur, te Brussel, ter andere,

is de volgende overeenkomst gesloten, onder voorbehoud van goedkeuring door de Wetgevende Macht, door den Gemeenteraad der stad Brugge en door de Algemeene Vergadering van aandeelhouders van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen.

EERSTE ARTIKEL.

Met afwijking van de artikelen 46 van het lastkohier, gevoegd bij de overeenkomst-wet van 1 Juni 1894-11 September 1895, 7 van de bijgevoegde overeenkomst-wet van 12 Juli-14 September 1899, 7 van de bijgevoegde overeen-

komst-wet van 6 Juli-26 Augustus 1903, is de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen ontslagen van het onderhoud der diepten van de buitenhaven van Zeebrugge, met inbegrip van de aan tij onderhevige toegangsgeul naar de zeesluis. Deze onthelling gaat in met 1 Januari 1922.

ART. 2.

Het tweede lid van artikel 1, de artikelen 2, 3, 4, 5, 6, 7 en 8 van de overeenkomst-wet van 30 Juni-14 September 1899, betreffende het onderhoud van het strandingsdok voor de visscherssloepen, zijn ingetrokken met ingang van 1 Januari 1922.

ART. 3.

A. — De uitgaven voor baggerwerk in de haven van Zeebrugge, gelegen benedenwaarts van de ingangsluis van het zeevaartkanaal naar Brugge, komen ten laste van den Staat; *deze is alleen bevoegd om te oordeelen welke uitbreiding aan die werken moet worden gegeven.* Evenwel zullen, voor elk der jaren 1922 en 1923, de door den Staat te dragen uitgaven van dien aard de som van 2 1/2 miljoen frank niet overschrijden.

B. — Als vergoeding voor de opofferingen, welke de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen zich getroost heeft door het aankopen van het materieel dat thans gebruikt wordt voor het baggeren der haven van Zeebrugge, wordt de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen aangesteld tot aannemer van de onderhoudsbaggerwerken, voor rekening van den Staat aan de haven van Zeebrugge uit te voeren, en dit voor een termijn van drie jaar, beginnende den 1^{er} Januari 1924. Op deze werken zijn van toepassing al de bepalingen en voorwaarden van lastkohier n° 26 van 1919, Beheer van Bruggen en Wegen, betreffende de baggerwerken aan den ingang in de havengeul en binnen elk der havens van Oostende, Nieuwpoort en Blankenberghe, alsook in de killen der Stroombank.

Al de baggerwerken tot onderhoud, welke door den Staat zullen voorgeschreven worden, zijn uit te voeren zonder beperking van maximum noch minimum, wat betreft den jaarlijks uit te baggeren omvang. De baggerwerken, uitgevoerd in de Zandkil worden beschouwd als zijnde van de 1^e categorie; al de andere baggerwerken behooren tot de 2^e categorie.

De eenheidsprijzen voor deze werken zijn diegene, aangenomen bij de aanbesteding van de aanneming waarop van toepassing is lastkohier n° 26 van 1919, krachtens inschrijving goedgekeurd den 3^{en} Maart 1920.

C. — Al de andere uitgaven voor onderhoud, betreffende de haven van Zeebrugge, zullen door den Minister van Openbare Werken moeten goedgekeurd worden. Ze zullen geregeld worden zooals hierna bepaald is en de Maatschappij zal de noodige gelden voorschieten.

ART. 4.

De ruwe ontvangsten, geïnd door de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen wegens het bedrijf der haven van Zeebrugge, en rechtstreeks of onrecht-

streeks voortkomende van de kaaien, gronden of andere aanhoorigheden toebehoorende aan den Staat en gelegen benoorden de Blankenbergse laan en beoosten den spoorweg van den Havendam, zooals : scheepvaartrechten wegens het aanleggen langs de kaaien, handelsverrichtingen in de reede, taksen, cijnsen of vergoedingen, hetzij voor het gebruik van kranen of andere werktuigen, hetzij voor gebruik of huur van loodsen, magazijnen en andere inrichtingen, en in 't algemeen gelijk welke opbrengsten, worden op de volgende wijze verdeeld :

1^o De Maatschappij zal vooraf nemen :

A. — De kosten van beheer en toezicht.

Het aandeel van die kosten zal vastgesteld worden over het geheel, in gemeen overleg, volgens de werkelijke uitgaven van beheer die voor de jaren 1925, 1926 en 1927 zullen vastgesteld, erkend en aan de Maatschappij toegekend zijn.

B. — De uitgaven voor onderhoud aan de werken der haven en de uitgaven van allen aard, die te haren laste blijven naar luid van de onderhavige overeenkomst.

Moesten de ontvangsten van gelijk welk jaar niet voldoende zijn om de uitgaven, vermeld in de litterae A en B hierboven te dekken, dan zal de Staat het tekort aan de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen voorschieten, mits die sommen te verhalen op het overschot aan ontvangsten der volgende jaren.

2^o — Het overige van de ontvangsten zal verdeeld worden bij helften tusschen den Staat en de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen.

ART. 5.

De Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen zal een afzonderlijke boekhouding aanleggen voor alle ontvangsten en uitgaven betreffende de haven van Zeebrugge.

De Regeering zal een of meer bijzondere Commissarissen mogen benoemen om toezicht en nazicht te oefenen over de inning of over de boekhouding betreffende die ontvangsten en uitgaven.

ART. 6.

De Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen is vrijgesteld van het betalen der rechten, voorzien bij artikel 10 der bijgevoegde overeenkomst-wet van 30 Juni-14 September 1899, artikel 9 der bijgevoegde overeenkomst-wet van 12 Juli-14 September 1899, en artikel 6 der bijgevoegde overeenkomst-wet van 29 Maart-10 Mei 1900.

ART. 7.

Bij afwijking van artikel 10 der Overeenkomst van 20 December 1922, gesloten tusschen den Belgischen Staat, eenerzijds, de Stad Brugge en de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, anderzijds, worden de ligging aan de kade bij het Havenhoofd van Zeebrugge, het terrein gelegen op gezegd

Havenhoofd, de twee schuilplaatsen voor onderzeeërs in de binnenhaven van Zeebrugge en een der vlotbruggen bestaande in het gezondheidsdok van Zeebrugge, bedoeld bij de artikelen 2 en 3 van gezegde Overeenkomst, voor goed ter beschikking gesteld van het Departement van Landsverdediging.

ART. 8.

Aan de haven van Brugge, zullen 300 meter kaailengte, door de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen aan te wijzen in overeenstemming met het Gemeentebestuur dezer stad, niet het voorwerp kunnen uitmaken van gebruikscontracten met een bestendigen aard; zij blijven steeds ter beschikking van de plaatselijke nijverheid en van den plaatselijken handel.

ART. 9.

Met afwijking van de vroegere overeenkomsten-wetten, is de duur der vergunning met vijftien (15) jaar verlengd en aldus op negentig (90) jaar gebracht, welke termijn ingegaan is op den eersten Maart negentienhonderd en zeven.

Dergelijke verlenging van vijftien jaar is van toepassing op de termijnen, voorzien bij de artikelen 7 en 15 der overeenkomst-wet van 1 Juni 1894-11 September 1895.

De aflossing der bevoorrechte aandeelen, voorzien bij artikel 35, § 1, van de statuten der Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen neemt aanvang op eersten Maart negentien honderd twee en dertig.

ART. 10.

De Staat zal aan de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, op een der oëvers van het zeevaartkanaal van Brugge, vergunning verleenē van een te bepalen strook, groot ongeveer 300 hectaren, die vrij zal zijn van alle tollasten.

Over het algemeen gelijk welke onkosten van inrichten, geschiktmaken, enz., der vrije strook, alsmede de kosten van toezicht over de uitwegen door den tol-dienst, komen ten laste van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen.

De gronden zullen door den Staat onteigend worden op kosten van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, en deze zal er over beschikken voor den aanleg van handels- of nijverheidsinrichtingen, en daarbij het recht hebben ze in vollen eigendom af te staan aan nijverheids- of handelsondernemingen.

Bij het vervallen van den termijn of bij vervroegde naasting van de vergunning tot exploitatie der Haveninrichtingen, zullen de gronden en inrichtingen, die nog aan de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen zouden toebehooren, aan den Staat toekomen, mits vergoeding naar schatting van deskundigen.

ART. 11.

De vergunning van een vrije strook hangt af van de voorwaarde dat, binnen een termijn van zes maand na de goedkeuring van deze overeenkomst door de

Wetgevende Macht, de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen een nieuw kapitaal heeft doen inschrijven van 12,750,000 frank, hetwelk zal vertegenwoordigd zijn door 51,000 preferentaandeelen van 250 frank ieder, vol te storten bij inschrijving.

ART. 12.

Op het oogenblik van de inschrijving van het nieuw kapitaal, zal het huidige kapitaal op 7,250,000 frank teruggebracht worden, door de omzetting, in titels van 250 frank, van de 20,000 gewone aandelen en van de 9,000 preferent-aandelen, van 500 frank ieder, welke thans in omloop zijn, voor welke omzetting de Staat, de stad Brugge en de houders van preferentaandeelen hun toestemming zullen verleen.

ART. 13.

De Staat verbindt zich van te gelegener tijd bij de Wetgevende Kamers een wetsontwerp in te dienen tot aanhechting aan het grondgebied der stad Brugge, van al de terreinen die deel zullen uitmaken van de concessie der vrije strook.

Eveneens zal hij de aanhechting voortzetten aan het grondgebied der Stad, van al de terreinen die voortaan door zijn bemiddeling zouden aangenomen worden, om bij de Brugsche of de Zeebrugsche Haveninrichtingen te worden ingelijfd.

ART. 14.

De stad Brugge zal een som van 5,000,000 frank ter beschikking van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen stellen, welke som zal besteed worden aan, in gemeen overleg tusschen de stad Brugge en voornoemde Maatschappij bepaalde werken, aan het Zeevaarkanaal of aan de haven van Brugge uit te voeren.

In ruil daarvan, zal de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, ter ontlasting van de stad Brugge, ten bebrage van bovengenoemde som, den dienst verzekeren van de leening die de Stad zal gesloten hebben om dat kapitaal te lichten.

ART. 15.

Behalve de wijzigingen aan de statuten van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, krachtens bovenstaande bepalingen, worden de artikelen 2, 8, 10, 11, 17 en 34, 6°, van die statuten door de volgende vervangen of aangevuld of gewijzigd zooals hierna bepaald wordt :

- Art. 2. — Dit artikel wordt aangevuld als volgt : In zooverre de financiële middelen voorhanden zijn, moet de Maatschappij steeds ter beschikking stellen
- van de nijveraars en van de handelaars die zich buiten de vrije stook, langsheen de beide oevers van het zeekanaal en rond de binnenhaven van Brugge wenschen te vestigen, en die voldoende waarborgen van gegoedheid en van tonnemaat opleveren, de noodige diepte, de kaden of vlotbruggen en de bestrate wegen, dit

nochtans mits tusschenkomst van de belanghebbenden in de kosten, voor het geheel rekening houdende met de in de overige Belgische haven heerschende normale voorwaarden en lasten.

Jaarlijks zal, ter Algemeene vergadering, een bijzonder verslag worden uitgebracht over de uitvoering van deze beschikking :

ART. 8 (nieuw). — Het Maatschappelijk kapitaal mag verhoogd worden bij beslissing van de Algemeene vergadering, onder de voorwaarden die deze bepaalt mits goedkeuring door de Regeering.

ART. 10 (nieuw). — De Maatschappij mag, met goedkeuring van de Regeering, schuldbrieven aan toonder uitgeven bij beslissing van de Algemeene vergadering, die het type van de schuldbrieven en den rente- en aflossingsvoet er van bepaalt.

De Beheerraad stelt de andere voorwaarden van uitgifte vast.

ART. 11 (nieuw). — De Maatschappij wordt beheerd door een Raad, bestaande uit ten minste vijf en ten hoogste vijftien leden; ten minste de twee derden onder hen moeten van Belgische nationaliteit zijn.

Twee van de leden van dezen Raad worden door de Regeering en één door den Gemeenteraad der Stad Brugge benoemd.

Indien deze laatsten deel uitmaken van den Gemeenteraad der Stad Brugge, zullen zij hunne opdracht kosteloos waarnemen.

ART. 17. — Dit artikel wordt volgenderwijze aangevuld :

De door den Staat benoemde Beheerders hebben, gezamenlijk of afzonderlijk, het recht bij den Staat aan te geven elke, door den Beheerraad genomen, beslissing, die strijdig zou zijn met de wet, met de statuten, zooals deze gewijzigd zijn door onderhavige overeenkomst, of met de nationale belangen van den Staat.

Ingeval zij van dit recht gebruik maken, hebben zij tevens het recht de beslissing te schorsen.

De schorsingstermijn, tijdens denwelken de Regeering uitspraak zal moeten doen, bedraagt twee weken.

Indien geen uitspraak gedaan is na verloop van dezen termijn, wordt de beslissing van kracht.

ART. 34, 6°. — De alinea 6° van artikel 34, wordt vervangen door hetgeen volgt :

Het overschietende deel wordt, in de eerste plaats, besteed aan het toekennen van een tweede dividend van 2 t. h. aan de preferentaandeelen en van $\frac{1}{2}$ t. h. aan de gewone aandelen.

De eerste twee dividenden, onderscheidenlijk ten beloope van 5 en van 2 t. h. voor de bevoorrechte aandelen en van $3 \frac{1}{2}$ t. h. voor de gewone aandelen, zijn desvoorkomend gedurende vijf jaar verhaalbaar op de winsten der latere dienstjaren.

Van het mogelijke saldo, wordt 25 t. h. aan den Staat toegekend. De over-

blijvende 75 t. h. worden verdeeld onder de preferentaandeelen of de genotsaandeelen, welke die vervangen, en onder de gewone aandeeien, in de verhouding van drie parten voor de preferent- of genotsaandeelen en een part voor de gewone aandeeien.

ART. 16.

Indien de voorwaarden, voorzien in de artikelen 11, 12 en 15 hierboven, niet vervuld zijn door een authentieke akte tot wijziging van de statuten van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, binnen een termijn van tien maand na de goedkeuring van deze oveenkomst door de Wetgevende Macht, zullen de verbintenissen, voorzien in de artikelen 10 en 14 hierboven, als ongeldig beschouwd worden.

Gedaan in _____, te _____ den _____

II

Nota van den Minister van Landsverdediging omtrent het militaire nut van de haven van Zeebrugge.

De haven van Zeebrugge kan in tijd van vrede en in tijd van oorlog, onder militaire opzicht, gebruikt worden.

In tijd van vrede. — Zeebrugge is de Aanlegghaven van onze militaire flotille, waarvan de belangrijkste eenheden een diepgang hebben die thans niet tot 3 meter gaat. Dienvolgens kan, onder opzicht van het leven en de opleiding van het korps-torpedisten en zeelieden, de tegenwoordige toestand van de haven, wat betreft de beschikbare diepten, beschouwd worden als voldoende.

In tijd van oorlog. — Zeebrugge zou een drievoudige rol kunnen spelen onder militair opzicht :

- 1° De rol van de haven voor de ontschepping van geallieerde troepen;
- 2° De rol van de Aanlegghaven voor duikbooten, torpedobooten, watervliegtuigen, in opzicht van de militaire gevechten;
- 3° De rol van de haven voor het lossen van de voorraatskonvoeien.

1° Rol van de haven voor de ontschepping van geallieerde troepen :

Zeebrugge heeft reeds die taak vervuld in 1914, met de alsdan normaal onderhouden diepten, en zonder dat eenig ongeval in de verslagen staat vermeld.

Om de haven die zelfde rol te laten spelen in den toekomstigen oorlog, zal men in onze overeenkomsten met onze geallieerden den maximum-diepgang moeten voorzien welke dient gegeven aan de cargo-booten die de geallieerde troepen op ons grondgebied moeten overbrengen.

Het spreekt van zelf dat, hoe grooter de beschikbare diepten zijn, onze geallieerden over des te betere middelen zullen beschikken.

2° Rol van de Aanlegghaven voor duikbooten, torpedobooten, watervliegtuigen, in opzicht van den militaire zee strijd.

Gedurende vier jaar heeft Zeebrugge die rol vervuld. De noodige diepgang voor dit soort verrichtingen is niet zoo groot, zoodat men, alleen voor wat dit punt betreft, zich niet al te bezorgd moet maken omtrent het onderhoud van de haven gedurende eene normale oorlogsperiode.

3° Rol van de haven voor het lossen van de voorraadskonvooien :

De bevoorrading van België tijdens eender welke oorlogsperiode, betreft niet alleen de noodwendigheden van de troepen, die alles samen, in geval van mobilisatie, slechts het tiende deel van onze bevolking uitmaken, maar zij gaat ook de gansche Natie aan, die niet kan leven zonder aanvulling van de bevoorrading die ons eigen grondgebied opbrengt en die voor de twee derden ontoereikend is.

Zoo dit vraagstuk van algemeenen aard niet kon opgelost worden door de haven van Antwerpen, ten gevolge van eene mogelijke sluiting van de Schelde, zou het dit wel kunnen, in uitstekende voorwaarden, door de haven van Zeebrugge. Met het oog daarop, is het van algemeen belang vooral de Départemen ten, dat de haven van Zeebrugge ingericht weze om schepen van de hoogste tonnemaat te ontvangen.

Zoo België mede in oorlog is, is die bevoorrading langs de zee niet mogelijk tenzij de konvooien beschermd worden door eene geallieerde vloot in hooge zee, en de lossingshaven zou moeten aangenomen worden door het geallieerde land, waarvan de zeemacht aldus ten onzen gunste zou opgesteld zijn. Anderzijds, de ontwikkeling van de beschietingsvliegtuigen zou het druk vervoer van eene bevoorradingshaven moeilijk kunnen maken in de nabijheid van de strijdzone.

Is echter onze geallieerde sterker onder opzicht van vliegtuigen en duikbooten, dan zou Zeebrugge van het grootste nut kunnen zijn, vooral indien daar de mogelijkheid bestaat schepen met groote tonnemaat te laten binnenvaren.

P. FORTHOMME.

21 Januari 1924.
