

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 25 MARS 1926.

Projet de loi portant agrandissement de la ville de Gand (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. BOUCHERY.

MESSEURS,

Le projet de loi qui est soumis à vos délibérations modifie les limites séparatives de la ville de Gand, d'une part, et des communes de Cluysen, Desteldonek, Ertvelde, Evergem, Mendonek, Oostacker, Selzaete et Winkel-Sainte-Croix, d'autre part, dans le but d'étendre le territoire de la ville le long des deux rives du canal de Gand-Terneuzen, jusqu'à la limite de Selzaete.

Cette proposition se justifie par les besoins du développement du port de Gand.

LA SITUATION DU PORT DE GAND.

Le port de Gand se développe sans cesse. Les progrès réalisés au cours des dernières années sont d'autant plus remarquables qu'à la fin de l'occupation allemande, en 1918, le même port, systématiquement dévasté, offrait un spectacle désolant.

D'après les renseignements fournis à ce sujet par notre collègue M. Siffer, échevin du port de Gand, tous les ponts gisaient dynamités dans le canal; leurs passes étaient obstruées par des torpilleurs, chargés de béton et 24 autres bateaux coulés bas. Dans le canal même et dans les bassins 83 allèges et pontons gisaient au fond de l'eau. L'outillage entier avait été détruit ou enlevé, sauf deux grues électriques qui avaient partiellement échappé au massacre. Cinq hangars avaient été incendiés; tous les pavages étaient enlevés; certains quais avaient cédé sous la pression formidable des centaines de mille tonnes de gravier que l'occupant y avait accumulés. A l'armistice, le port de Gand était inutilisable.

La ville et sa population mirent courageusement la main à l'œuvre; le port se releva bientôt de ses ruines; son activité prit un tel essor que, sept ans après la dévastation, que d'aucuns croyaient irréparable, le trafic, d'avant-guerre a presque doublé.

(1) Projet de loi, n° 125.

(2) La Commission est composée de MM. de Wouters d'Oplinter, président, Bouchery, Buysse, Cnudde, Maenhaut, Siffer et Vercaemmen.

Citons quelques chiffres pour illustrer cette activité croissante : Le nombre de navires de mer qui sont venus s'amarrer à ses quais est monté de 1,398 unités en 1913, la meilleure année connue avant la guerre, à 2,215 unités en 1923; le tonnage Moorsom net est passé de 1.061,425 tonnes en 1913 à 1,761,976 tonnes en 1923; le chiffre total des marchandises manipulées est passé de 1 million 906,204 tonnes métriques en 1913 à 4,494,930 tonnes métriques en 1925. De 1913 à 1925, les importations se sont accrues de 123 p. c. et les exportations de 158 p. c. environ. L'importance du port de Gand comme port fluvial se chiffre par un total de 11,713 bateaux avec 3,882,199 tonnes métriques de marchandises.

Mais devant cette prospérité toujours croissante, le problème de sauvegarder l'avenir du port se pose avec acuité. La prospérité a créé pour celui-ci un besoin impérieux d'agrandissement, à la fois au point de vue du développement des bassins et au point de vue de la nécessité de sauvegarder entièrement l'accessibilité du port par le canal de Terneuzen, qui est son unique couloir d'accès à la mer.

La ville de Gand ne trouve plus d'espace sur son propre territoire pour développer ses quais qui deviennent insuffisants et elle n'a plus à sa disposition de nouveaux terrains industriels, dont elle a cependant absolument besoin, puisque son port est essentiellement un port industriel. Dans son rapport sur la situation, élaboré en septembre 1924, la ville de Gand signale que déjà la place fait défaut aux quais, à tel point que, en 1924, des dizaines de cargaisons de bois de mines, par exemple, ont été dirigées sur Terneuzen, le port de Gand étant dans l'impossibilité de les recevoir. Chaque jour le port de Gand voit s'échapper des occasions pour attirer et fixer de nouveaux clients dans l'enceinte de ses installations, faute de pouvoir leur offrir et assurer les emplacements qu'ils demandent.

En ce qui concerne l'autre aspect du problème, la nécessité de maintenir pleine et entière la liberté d'accès au port par le canal de Terneuzen, la ville de Gand expose que, depuis quelques années, de nombreuses usines sont venues s'établir sur la rive gauche du canal. Sur l'autre rive, ils s'en établira bien vite, si on y construit un chemin de fer; mais déjà maintenant ces établissements industriels construisent des murs de quais et des débarcadères pour recevoir les navires leur amenant les matières premières nécessaires à leurs industries ou emportant leurs produits. De telle sorte que le caractère primitif du canal est en passe de se modifier: il devient peu à peu un avant-port, au lieu d'être la voie d'accès vers Gand. Déjà maintenant cette situation crée certains inconvénients pour la navigation sur le canal; elle renferme pour le port de Gand le germe d'une grave menace. La voie navigable vers Gand ne peut être ni obstruée, ni même mise en péril. Pour éviter de façon certaine qu'un jour il en soit ainsi, il est indispensable que des règlements uniformes régissent les deux rives du canal.

LES PROJETS DE LA VILLE DE GAND.

Pour remédier à la situation exposée plus haut, le Conseil communal de Gand, après de longues et minutieuses études, décida, en sa séance du 12 mai 1924, de saisir les autorités supérieures, entre autres, des deux propositions suivantes :

a) Agrandissement des docks par le creusement d'un bassin-canal sur une partie du territoire actuel de la commune d'Oostacker. Annexion des parcelles de terrain nécessaires au territoire de la ville de Gand;

b) Incorporation au territoire de la ville de Gand de larges bandes de terrain, le long des deux rives du canal, d'Oostacker à Selzaete.

Ce sont ces annexions de terrains qui font l'objet, dans le projet de loi soumis aux délibérations de la Chambre, des modifications des limites séparatives de la ville de Gand et des différentes communes intéressées.

Le projet primitif élaboré par la ville de Gand visait, d'une part, l'annexion, uniquement à charge de la commune d'Oostacker, de 175 hectares de terrain permettant la construction d'un dock d'une superficie de 72 hectares, avec un développement de 5,175 mètres de quais nouveaux, et laissant des réserves suffisantes de terrains nécessaires à l'établissement des voies ferrées et des moyens de communication. Le projet visait, d'autre part, l'incorporation, sur les deux rives du canal, d'Oostacker au pont-rails de Selzaete, de bandes de terrains d'une largeur variant entre 100 à 1,100 mètres.

Ce projet primitif comportait dans l'ensemble l'incorporation d'une superficie totale de 859 Ha. 25 ares environ. Les modifications y apportées par la suite par la députation permanente et le conseil provincial de la Flandre orientale, modifications auxquelles la ville de Gand s'est ralliée, ont réduit à 629 Ha. 38 a. 49 ca. la superficie totale des terrains à incorporer au territoire de Gand.

L'AVIS DE LA DÉPUTATION PERMANENTE DE LA FLANDRE ORIENTALE.

En vue de la discussion au sein du Conseil provincial, appelé à donner son avis sur la proposition de la ville de Gand conformément à l'article 83 de la loi provinciale, la députation permanente de la Flandre orientale s'est livrée à un examen approfondi du problème. Ses travaux ont fait l'objet d'un remarquable rapport fait par M. le député permanent Van de Wattyne. Après avoir exposé les points de vue de la ville de Gand, des industriels intéressés dans l'affaire et des communes riveraines, le rapporteur formule l'avis de la députation permanente dans les termes suivants :

» La Députation Permanente se félicite de la prospérité et du progrès rapide du port de Gand. Elle estime que la ville agit de façon sage et prévoyante en pourvoyant, dans la mesure la plus large, au développement ultérieur de ses installations maritimes, utiles à toute la Flandre, voire même au pays entier. La Députation Permanente approuve donc pleinement le principe de l'extension des docks de Gand et des ouvrages connexes

» Mais, si la Députation se déclare sans restrictions favorable au plan élaboré par la ville, elle estime que certaines remarques des industriels ou des communes intéressées, relatives aux modalités d'application, ne sont pas dénuées de fondement.

» Le conseil provincial et la Députation Permanente se permettent d'attirer l'attention des Chambres belges sur la situation particulière de certains industriels. Pour préciser, il conviendra, par exemple, de déterminer en termes formels la situation et les droits des « Centrales Électriques des Flandres », en rapport avec les privilèges d'éclairage des régies gantoises, etc.

» En outre, la Députation Permanente a l'impression que la ville de Gand a choisi le chemin de fer de Gand à Terneuzen comme limite sur la rive gauche uniquement pour faciliter la délimitation. Notons d'ailleurs avec satisfaction que la Ville a déclaré maintes fois que cette limite n'avait pas été proposée « ne

varietur » et qu'elle était disposée à entrer en pourparlers avec les communes à ce sujet : celles-ci toutefois refusèrent. La Députation Permanente s'est chargée alors, d'examiner pour elles s'il n'y avait pas lieu de modifier le tracé proposé.

» Une commission fut nommée par la Députation Permanente le 29 août dernier, avec mission d'aller examiner sur place le moyen d'arranger les choses aux mieux des intérêts de chacun. MM. les députés permanents Van de Wattyne et Rollier, M. l'ingénieur en chef Cauterman; M. Verbrugge, inspecteur du cadastre; et M. Raes, directeur au Gouvernement Provincial, firent partie de cette commission.

» Les modifications aux limites, proposées par le présent rapport, ont été suggérées en grande partie par cette commission ».

Le rapporteur fait suivre ces conclusions d'un examen de détail des modifications en question. Ces modifications aux limites proposées par la ville de Gand constituent une proposition transactionnelle de la députation permanente. Tenant compte des desiderata des communes riveraines et des industriels intéressés, la députation permanente a estimé que l'incorporation de terrains sur une profondeur variant de 100 à 1100 mètres le long du canal n'était pas absolument indispensable à la réalisation du but poursuivi par la ville de Gand et elle a ramené autant que possible les bandes de terrains à incorporer, notamment sur la rive gauche du canal, à une profondeur moyenne de 250 mètres. Sur ce point, le rapporteur conclut comme suit :

« Nous croyons que les modifications de limites proposées par la Députation permanente constituent une solution moyenne et heureuse, accordant, d'une part, à la Ville de Gand la possibilité de réaliser les plans les plus hardis dans le présent et le futur, et d'autre part, ne prenant aux communes que le territoire dont la perte leur sera le moins sensible et qui sont strictement indispensables à la réalisation des projets de la Ville. »

L'AVIS DU CONSEIL PROVINCIAL DE LA FLANDRE ORIENTALE.

Au cours d'une session extraordinaire spécialement convoquée à cette fin, et après une discussion de plusieurs séances, le Conseil provincial de la Flandre Orientale s'est rallié, par 44 voix contre 32 et 3 abstentions, à l'avis de la Députation permanente. Toutefois, par 35 voix contre 33 et 1 abstention, le Conseil a modifié légèrement sur un point déterminé le tracé arrêté par la députation. Celle-ci proposait de limiter les incorporations de terrains sur la rive gauche à une profondeur moyenne de 250 mètres, mais elle s'écartait de cette directive à l'endroit appelé Rieme (hameau d'Ertvelde) : à hauteur des établissements Kuhlmann elle ne laissait à l'incorporation qu'une bande de 50 mètres à partir des berges du canal. Par l'adoption d'un amendement, déposé d'accord avec la Ville de Gand, le Conseil a élargi quelque peu cette bande de terrain.

C'est sur le projet ainsi définitivement arrêté que la Chambre a à statuer.

* .

L'EXAMEN EN COMMISSION SPÉCIALE.

Annexions de territoire ou association des communes ?

Convaincue de l'importance du développement des ports pour le progrès économique du pays entier, votre Commission est unanimement d'accord pour vouloir assurer à la ville de Gand les moyens d'extension et de sécurité néces-

saires à l'essor futur de ses installations maritimes. Un membre, cependant, regrette de ne pouvoir se rallier à toutes les modalités prévues par le projet.

L'incorporation de la partie du territoire d'Oostacker, nécessaire à la construction d'un nouveau bassin-canal, ne rencontre aucune objection. La commune intéressée est d'ailleurs pleinement d'accord avec les propositions de la ville de Gand.

Mais l'unanimité n'existe pas au sein de la Commission pour ce qui concerne l'autre partie du projet, notamment l'extension des limites de la ville le long du canal. Le membre qui s'est fait l'interprète des objections au projet d'annexion, faites par les communes riveraines, est d'avis que l'incorporation de territoire, qui constitue à ses yeux une véritable expropriation, au détriment de ces communes, d'une partie de leurs terrains d'avenir, n'est nullement indispensable au développement du port de Gand. Le même but peut être atteint par d'autres moyens. Pourquoi n'a-t-on pas envisagé la possibilité de créer une association entre la ville de Gand et les communes riveraines, une intercommunale fonctionnant, par exemple, sous la présidence de la ville de Gand et chargée d'assurer une administration et une police uniformes sur le canal et ses deux rives ?

Après discussion, votre Commission a voulu connaître le sentiment du Gouvernement sur ce côté du problème. Elle a posé la question suivante à M. le Ministre de l'Intérieur et de l'Hygiène :

« Tout en voulant l'extension et le développement du port de Gand, même le long du canal de Terneuzen, ne pourrait-on pas atteindre le même but en créant une organisation intercommunale avec participation de toutes les communes intéressées ? »

M. le Ministre a donné la réponse suivante :

« L'organisation intercommunale, telle qu'elle est prévue par la loi du 1^{er} mars 1922, ne pourrait réaliser tous les objectifs qui sont poursuivis par une extension du territoire de la ville de Gand, notamment l'exercice de la police sur le canal.

» Il est à remarquer, d'autre part, que pour réaliser le point de vue économique qui est envisagé par l'annexion, l'association des communes devrait avoir pour objet non seulement le canal, mais le port de Gand lui-même.

» Or, à supposer même que la ville de Gand consente à mettre son port en exploitation par association, il est difficile d'admettre que des communes peu importantes puissent avantageusement s'intéresser à cette entreprise de grande envergure et qui nécessite forcément l'engagement de grands capitaux.

» L'association ne compromettrait pas seulement le développement du port tel qu'il est conçu, mais elle placerait les petites communes dans une situation financière difficile en raison des immobilisations que nécessitent des installations maritimes. »

L'indemnisation des communes riveraines.

La division du territoire est faite dans l'intérêt du pays entier. On peut donc dire, en théorie et même en droit, que l'incorporation de territoire par une commune ne comporte point l'obligation d'indemniser. Mais en fait, il est raisonnable et équitable d'assurer aux communes lésées par la modification des limites séparatives une indemnité, basée sur le préjudice que peut causer l'incorporation de parties de leur territoire.

Dès le début, la ville de Gand s'est déclarée disposée à payer une indemnité.

Mais aucun accord n'a pu se réaliser entre la ville de Gand et les communes intéressées quant à la base de cette indemnité.

La question de la fixation d'une base d'indemnisation a fait l'objet des efforts de M. le Gouverneur de la Flandre Orientale, au cours de deux réunions de délégués de la ville de Gand et de toutes les communes riveraines convoquées à son initiative à l'hôtel provincial. Une proposition tendant à constituer une commission d'arbitrage, composée de deux délégués des communes riveraines, de deux délégués de la ville de Gand et de quatre personnes à désigner par la députation permanente en dehors des membres du conseil provincial et des conseils communaux intéressés, ne put aboutir. Adoptée par la ville de Gand, elle fut rejetée par les représentants des communes riveraines.

Tout effort en vue d'un arrangement à l'amiable ayant été vain, il ne reste plus que de fixer l'indemnité d'après les règles prévues par l'alinéa 4 de l'article 151 de la loi communale, ainsi conçu : « En cas de dissentiment entre les conseils communaux, la députation permanente nomme trois commissaires, et les charge de régler les différends sous son approbation et sauf recours au Roi. »

Pour cette raison, contrairement à ce qui a été fait, par exemple, à l'occasion de l'incorporation de territoire qui fait l'objet de la loi du 16 août 1920, le projet actuel ne fixe pas le montant de l'indemnité à payer aux communes démembrées. Il porte à l'alinéa *in fine* de l'article premier que « les indemnités à payer par la ville de Gand du chef de ces annexions seront fixées par la députation permanente. »

Les charges de bienfaisance.

Une autre objection à l'annexion de territoire a fait l'objet de la question suivante à M. le Ministre de l'Intérieur et de l'Hygiène :

« Il est à prévoir que des établissements industriels viendront s'installer sur les territoires annexés le long du canal. Ce sera tout profit pour la ville de Gand. Mais les ouvriers occupés par ces établissements iront vraisemblablement habiter les communes riveraines. Il en résultera pour celles-ci de nouvelles charges au point de vue de la bienfaisance. Monsieur le Ministre de l'Intérieur et de l'Hygiène a-t-il envisagé ces conséquences de l'annexion et, dans l'affirmative, pourrait-il nous dire comment sera solutionné ce côté du problème ? »

RÉPONSE :

« Il est à remarquer que le projet de loi prévoit le principe de l'indemnisation pour les communes démembrées, en disposant à l'article premier que les indemnités à payer par la ville de Gand du chef des annexions seront fixées par la Députation permanente du conseil provincial.

» C'est donc à ce collègue qu'il appartiendra d'examiner, en suivant les prescriptions de l'article 151 de la loi communale, dans quelle mesure des intérêts auront pu être lésés par l'annexion, et de fixer le dédommagement qui devra en résulter.

» Si le développement de l'industrie que l'on envisage comme une conséquence de l'annexion peut avoir sa répercussion sur les frais de la bienfaisance des communes démembrées, l'augmentation de la population qui pourra en résulter accroîtra la matière imposable dans la commune et aura un effet utile pour la prospérité du commerce local.

» Il ne doit pas non plus être perdu de vue que l'élément population entre pour une large part dans la répartition du fonds des communes.

» D'autre part, aux termes de l'Arrêté royal du 28 août 1922, lorsqu'un établissement industriel utilise des employés et ouvriers habitant d'autres communes, les $\frac{4}{5}$ ^{es} de la part attribuée à la commune siège de l'établissement, du chef de l'impôt, sont répartis au prorata du nombre des salariés, entre les communes où ces derniers ont leur résidence ».

Les Industriels riverains.

Au début, le projet d'agrandissement de la ville de Gand ne manquait pas de provoquer de vives appréhensions de la part des industriels riverains du canal de Gand-Terneuzen. Dans son rapport au Conseil provincial, la députation permanente attirait l'attention du Parlement sur la situation particulière faite par le projet à certains d'entre eux. Sans être adversaires de l'incorporation, les intéressés formulaient de sérieuses objections contre le projet, notamment en ce qui concerne le règlement de leurs droits acquis. Pour défendre leurs intérêts, ils constituèrent « l'Union des industriels riverains du canal Gand-Terneuzen », association sans but lucratif comprenant tous les industriels dont les usines sont situées sur la rive gauche du canal.

Par l'intermédiaire de M. le Gouverneur de la province, des négociations s'engagèrent entre la ville de Gand et l'Union des industriels. Elles ont été couronnées de succès ; elles ont abouti à une convention qui donne pleine satisfaction aux deux parties intéressées. Dans une lettre à l'administration communale de Gand, relative aux dernières formalités à remplir en vue de la signature définitive de la convention, le président de l'Association des industriels s'exprime comme suit : « Dès la signature de la convention, nous osons espérer que la ville de Gand obtiendra, à bref délai, des pouvoirs compétents, la loi d'annexion des territoires riverains du canal de Gand-Terneuzen. Nous vous remercions de la bienveillance que vous avez mise à donner satisfaction aux desiderata des industriels... »

La Commission a pris acte de la solution intervenue en se félicitant de l'heureux résultat des négociations.

Les communes riveraines.

Au cours de ses travaux, la Commission a été saisie d'une note émanant des bourgmestres de toutes les communes riveraines et exposant le point de vue de celles-ci. Cette note qui proteste contre les annexions projetées, a été suivie d'une « réplique » de la ville de Gand. Les membres de la Commission ont pris connaissance de ces deux documents et ont soumis les arguments invoqués pour et contre l'incorporation de territoire à un examen attentif et consciencieux.

Signalons en passant que le projet primitif de la ville de Gand, qui envisageait l'annexion d'une superficie de 852 hectares, intéressait de façon directe un nombre total de 2,131 habitants. Le projet tel qu'il est soumis à l'approbation de la Chambre porte sur l'incorporation de 629 hectares de terrains et comprend, d'après le recensement de 1920, un nombre total de 1,256 habitants directement intéressés dans l'affaire. Mais de ce chiffre il faut déduire le nombre de 350 habitants se rapportant à la partie à annexer sur le territoire de la commune d'Oostacker, annexion qui s'impose de toute façon et qui n'est pas contestée.

Reste donc un ensemble de 906 habitants qui sont directement atteints par le projet d'annexion.

Extension du port et rayon de douane.

Au cours de l'examen du projet, l'attention de la Commission a été tout spécialement attirée sur une question qui, tout en n'ayant qu'un lien indirect avec l'objet même de la proposition en discussion, ne touche pas moins aux mesures générales nécessaires dans l'intérêt d'une bonne gestion du port.

Il s'agit des inconvénients sérieux qui naissent, tant pour la ville que pour les industriels qui font usage du port, du fait que les limites de la zone douanière ne se confondent pas avec les limites du port.

La Commission a posé à ce sujet la question suivante :

« Il existe une anomalie au port de Gand, notamment que le rayon de la douane ne suit pas l'extension des limites du port, ce qui fait que les usines en dehors du rayon sont astreintes à des formalités oiseuses et des frais assez conséquents.

» Il y a des industriels plus proches du bureau de la douane que d'autres ; ceux-ci ne payent rien du chef de contrôle parce que situés dans le rayon, et ceux-là payent parce qu'ils n'y sont pas compris.

» Pour couper court à ces inconséquences, ne pourrait-on insérer dans le projet que le rayon de la douane suive celui du port ?

» Dans la négative, Monsieur le Ministre ne pourrait-il réaliser, par voie administrative, ce desideratum, qui a rencontré l'appui unanime de la Commission ? »

RÉPONSE :

« La délimitation de la zone douanière pour tous les ports du pays a toujours été fixée par voie administrative et eu égard aux intérêts généraux du trafic.

» Il apparaît dès lors inopportun d'insérer dans la future loi portant agrandissement de la ville de Gand une disposition aux termes de laquelle les limites de la zone douanière se confondront avec les limites territoriales.

» J'aurai soin d'appeler l'attention de M. le Ministre des Finances, seul compétent en la matière, sur les vœux formulés par la Commission. »

Conclusion.

L'examen des articles n'a donné lieu à aucune observation.

A l'unanimité de ses membres, moins une abstention, la Commission a émis un vote favorable sur l'ensemble du projet et elle en recommande l'adoption à la Chambre.

Les ports sont des organes d'intérêt public et national. La Législature s'est toujours inspirée de ce principe. Quand les villes d'Anvers, de Bruges, d'Ostende et de Bruxelles ont sollicité des extensions de leur territoire en vue du développement de leurs installations maritimes, le Parlement ne leur a pas marchandé son assentiment. La Commission espère que le Parlement voudra bien montrer la même bienveillance à l'égard de la ville de Gand, dont le port a tant souffert de l'occupation et qui s'est si énergiquement relevé.

Le Rapporteur,

D. BOUCHERY.

Le Président,

F. DE WOUTERS v OPLINTER.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 25 MAART 1926.

Wetsontwerp tot vergrooting van de stad Gent (1).

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER BOUCHERY.

MIXE HEEREN,

Het wetsontwerp, dat u ter bespreking wordt onderworpen, wijzigt de scheids-
grenzen tusschen de stad Gent, enerzijds, en anderzijds, de gemeenten Cluysen,
Desteldonck, Ertvelde, Evergem, Mendonck, Oostacker, Selzaete en Winkel-
Sinte-Kruis, met het doel het grondgebied van de stad uit te breiden langs
de beide oevers van het kanaal Gent-Terneuzen, tot aan de grens van Selzaete.

Dit voorstel wordt gebillijkt door de noodwendigheden van de uitbreiding der
haven van Gent.

TOESTAND VAN DE HAVEN VAN GENT.

De haven van Gent breidt zich voortdurend uit. De vooruitgang, in den loop
van de laatste jaren, is des te merkwaardiger daar deze stelsmatig vernielde
haven, in 1918, na de Duitsche bezetting, een treurig schouwspel opleverde.

Volgens de inlichtingen die ons daaromtrent werden verstrekt door onzen
collega den heer Siffer, schepen van de haven te Gent, lagen al de bruggen door
dynamiet vernield, in het kanaal; de vaargeulen waren verstopt door met beton
geladen torpedobooten en 24 andere booten die men had doen zinken. In
het kanaal zelf en in de dokken lagen 83 lichterschepen en pontons op den
bodem. De heele uitrusting was vernietigd of weggenomen, behalve twee elec-
trische kranen die gedeeltelijk aan de vernieling waren ontsnapt. Vijf loodsen
waren afgebrand; gansch het straatplaveisel was weggenomen; sommige kaden
hadden niet kunnen weerstaan aan den geweldigen druk van de honderdduizenden
ton kiezel die de bezetter daar had opgehoopt. Bij den wapenstilstand, was de
haven van Gent onbruikbaar.

Stad en bevolking sloegen moedig de hand aan het werk; de haven rees weldra

(1) Wetsontwerp, n° 125.

(2) De Commissie bestond uit de heeren de Wouters d'Oplinter, voorzitter; Bouchery,
Buysse, Cnudde, Maenhaut, Siffer en Vercommen.

op uit hare puinen ; de werkzaamheid kreeg er eene zoodanige uitbreiding dat, zeven jaar na de vernieling — die sommigen onherstelbaar achtten, het havenverkeer van vóór den oorlog bijna verdubbeld is.

Eenige cijfers zullen deze toenemende bedrijvigheid in het licht stellen : het getal zeeschepen, die aan hare kaden hebben aangelegd, is geklommen van 1,398 eenheden, in 1913, — het beste vooroorlogsjaar dat wij kennen, — tot 2,215 eenheden in 1923; de netto Moorsom-tonnemaat is geklommen van 1,061,425 ton, in 1913, tot 1,761,976 ton in 1923; het totale cijfer van de behandelde koopwaar is geklommen van 1,906,204 metrieke ton in 1913, tot 4,494,930 metrieke ton in 1923. Van 1913 tot 1923 is de invoer gestegen met 123 t. h. en de uitvoer met ongeveer 158 t. h. De belangrijkheid van de haven van Gent als rivierhaven kan aangegeven worden door een totaal van 11,713 schepen met 3,882,199 metrieke ton koopwaar.

Maar tegenover deze steeds groeiende welvaart, stelt zich met scherpte het vraagstuk : de toekomst van de haven te verzekeren. Haar groei heeft de dringende noodzakelijkheid doen ontstaan eener uitbreiding, zoowel wat betreft de uitbreiding van de dokken als wat betreft de noodwendigheid den toegang tot de haven langs het kanaal van Terneuzen, haar eenige verbindingsweg met de zee, te vrijwaren.

De stad Gent vindt op haar eigen grondgebied geen plaats meer tot uitbreiding van hare kaden die ontoereikend worden, en zij heeft geene nijverheidsgronden meer tot hare beschikking, die ze nochtans volstrekt noodig heeft, vermits hare haven hoofdzakelijk eene nijverheidshaven is. In haar verslag over den toestand, uitgebracht in September 1924, wijst de stad Gent er op, dat er plaats ontbreekt op de kaden, zoodanig dat in 1924 tientallen ladingen mijnhout, bij voorbeeld, op Terneuzen werden gericht, daar de haven van Gent in de onmogelijkheid was van ze te ontvangen. Elken dag ziet de haven van Gent gelegenheden ontsnappen nieuwe cliënten aan te trekken en zich te doen vestigen binnen de omheining van hare instellingen, doordat zij hun de plaatsen die zij vragen niet kan aanbieden of verzekeren.

Wat de andere zijde van het vraagstuk betreft, namelijk de noodzakelijkheid den vrijen toevvoer naar de haven, langs het kanaal van Terneuzen, in volle vrijheid te verzekeren, wijst de stad Gent er op, dat sedert enkele jaren talrijke fabrieken zijn opgericht geworden op den linkeroever van het kanaal. Op den anderen oever zullen er ook weldra oprijzen indien men er een spoorweg aanlegt ; maar reeds nu bouwen deze nijverheidsinstellingen kaaimuren en losplaatsen om de schepen te ontvangen die hun de grondstoffen aanbrenge die zij noodig hebben voor hunne nijverheid, of die dezelve medenemen. Zoodanig, dat het oorspronkelijk karakter van het kanaal zich aan het wijzigen is : het wordt stilaan eene voorhaven, in plaats van de toegangsvaart naar Gent te zijn. Nu reeds, veroorzaakt deze toestand beswaren voor de scheepvaart op het kanaal ; voor de haven van Gent ligt daarin de kiem van een ernstig gevaar. De vrije doorgang op den bevaarbaren weg naar Gent mag niet verhinderd noch zelfs in gevaar gebracht worden. Om op zekere wijze te vermijden dat dit eensdaags gebeure, is het noodig dat dezelfde regeling voor beide oevers van het kanaal bestaat.

DE ONTWERPEN VAN DE STAD GENT.

Om den hierboven uiteengezetzten toestand te verhelpen, besloot de gemeenteraad van Gent, na lang en rijpelijk onderzoek, in zijne vergadering van

12 Mei 1924, aan de hogere Overheid onder meer de twee navolgende voorstellen te onderwerpen :

a) Vergrooting van de dokken door het graven van een dok-kanaal op een gedeelte van het tegenwoordige grondgebied van Oostacker. Aanhechting van de perceelen noodig voor het grondgebied van de stad Gent ;

b) Inlijving bij het grondgebied van de stad Gent van breede strooken gronds langs beide oevers van het kanaal van Oostacker tot Selzaete.

Deze aanhechtingen van grondgebied maken in het wetsontwerp, dat de Kamer ter behandeling wordt voorgelegd, het voorwerp uit van de wijzigingen der scheidsgrenzen tussehen de stad Gent en de verschillende betrokken gemeenten.

Het oorspronkelijk ontwerp van de stad Gent bedoelde, enerzijds, de aanhechting, enkel ten laste van de gemeente Oostacker, van 175 hectaren grondgebied, waarop men een dok zou kunnen bouwen, groot 72 hectaren, met 5,175 meter nieuwe kaden en waarbij genoeg grond zou overblijven voor het aanleggen van spoor- en andere verkeerswegen. Anderzijds, doelde het ontwerp op de inlijving, op de beide kanaaloevers, van aan Oostacker tot aan de railbrug van Selzaete, van strooken grondgebied eener breedte van 100 tot 1,000 meter.

Dit oorspronkelijk ontwerp omvatte in zijn geheel de inlijving eener totale oppervlakte van ongeer 859 hect. 25 aren. De wijzigingen die er achteraf werden aan toegebracht door de Bestendige deputatie en den provincieraad van Oost-Vlaanderen, en waarbij de stad Gent zich heeft neergelegd, hebben deze oppervlakte gebracht op 620 hect. 38 a. 49 ca. van het in te lijven grondgebied bij het grondgebied van de stad Gent.

ADVIES VAN DE BESTENDIGE DEPUTATIE VAN OOST-VLAANDEREN.

Met het oog op de bespreking in den provincialen raad, aangezoekt zijn advies uit te brengen over het voorstel van de stad Gent, overeenkomstig artikel 83 van de provinciale wet, heeft de Bestendige deputatie van Oost-Vlaanderen het vraagstuk grondig onderzocht. De heer Van de Wattyne, lid van de Bestendige deputatie, heeft over haren arbeid een merkwaardig verslag uitgebracht. Na het standpunt van de stad Gent, van de in de zaak betrokken industrieelen en van de oevergemeenten te hebben uiteengezet, geeft de verslaggever het advies van de Bestendige deputatie in de volgende bewoordingen :

« De Bestendige Deputatie is gelukkig over de welvaart en den snellen groei van de haven van Gent. Zij oordeelt dat de stad blijk geeft van verstand en vooruitzicht met in de mate van het mogelijke de latere ontwikkeling te voorzien van hare haveninstellingen, die van nut zijn voor heel Vlaanderen en zelfs voor het gansche land. De Bestendige Deputatie schenkt dus hare volle goedkeuring aan het beginsel van de uitbreiding de dokken van Gent en der daarbij behorende werken....

» Zoo de Deputatie zich evenwel onvoorwaardelijk uitspreekt ten gunste van het door de stad Gent opgemaakt plan, oordeelt zij toch dat sommige opmerkingen van de industrieelen of van de betrokken gemeenten, wat betreft de modaliteiten van toepassing, niet van allen grond ontbloot zijn.

» De Provinciale Raad en de Bestendige Deputatie zijn dus zoo vrij de aandacht van de Belgische Kamers te vestigen op den bijzonderen toestand van sommige industrieelen. Om nauwkeurig te zijn, zal men bij voorbeeld den toestand en de

rechten van de « Centrales Électriques des Flandres », in verband met de voorrechten van verlichting der Gentsche regies, enz, in duidelijke woorden moeten omschrijven.

» Bovendien, heeft de bestendige deputatie den indruk dat de stad Gent den spoorweg Gent-Terneuzen als grens op den linkeroever slechts gekozen heeft om de afgrenzing te vergemakkelijken. Met voldoening merken wij overigens op dat de stad herhaaldelijk verklaard heeft dat deze grens niet *ne varietur* was voorgesteld en dat zij bereid was met de gemeenten daarover in onderhandeling te treden : deze weigerden echter. De Bestendige Deputatie heeft dan op zich genomen voor zich zelf te onderzoeken of de voorgestelde grenzen niet dienden gewijzigd te worden.

» Eene Commissie werd op 29 Augustus l. l. door de Bestendige Deputatie benoemd met opdracht ter plaatse het middel te gaan zoeken om de zaken te regelen ten beste van ieders belangen. De heeren Van de Wattyne en Rollier, leden van de bestendige deputatie, de heer hoofdingenieur Cauterman, de heer Verbrugge, inspecteur van het kadaster, en de heer Raes, directeur bij het provinciaal bestuur, maakten deel uit van deze Commissie.

« De in dit verslag voorgestelde grenswijzigingen werden grootendeels ingegeven door deze Commissie ».

De verslaggever laat deze besluiten volgen door een omstandig onderzoek van de voorgestelde wijzigingen. Deze wijzigingen van de door de stad Gent voorgestelde grenzen vormen een transactie-voorstel van de bestendige deputatie. Met inachtneming van de desiderata der oevergemeenten en der betrokken industrieelen, was de bestendige deputatie van oordeel dat de inlijving van grondgebied op eene diepte verschillend van 100 tot 1,100 meter langs het kanaal, niet volstrekt onmisbaar was voor de verwezenlijking van het door de stad Gent beoogde doel, en zij heeft de strooken in te lijven grondgebied zooveel mogelijk verminderd, inzonderheid op den linkeroever van het kanaal, tot eene gemiddelde diepte van 250 meter. Op dit punt besluit de verslaggever als volgt :

« Wij meenen dat de door de bestendige deputatie voorgestelde grenswijzigingen eene gelukkige doorsnee-oplossing vormen, waardoor eenerzijds aan de stad Gent de mogelijkheid wordt geschonken de stoutste plannen in het heden en in de toekomst uit te voeren, en waardoor anderzijds van de gemeenten enkel het grondgebied afgenomen wordt, waarvan het verlies voor hen het minst zal gevoeld worden en die volstrekt onmisbaar zijn voor de verwezenlijking van de plannen der stad ».

ADVIES VAN DEN PROVINCIALEN RAAD VAN OOST-VLAANDEREN.

In den loop van den buitengewonen zitting, die bijzonder te dien einde gehouden werd, en na eene bespreking die verscheidene vergaderingen innam, heeft de Provincialen Raad van Oost-Vlaanderen, met 44 stemmen tegen 32 en 3 onthoudingen, het advies van de Bestendige Deputatie goedgekeurd. Met 33 stemmen tegen 33 en 1 onthouding, heeft de Raad echter een bepaald punt van het plan dat door de Deputatie voorzien was, licht gewijzigd. De Deputatie stelde voor, de aanhechtingen van grondgebied op den linkeroever te beperken tot een gemiddelde diepte van 250 meter; maar zij voorzag eene afwijking van deze lijn op de plaats de Rieme genoemd (gehucht Ertvelde) : nabij de inrichtingen Kuhlmann, liet zij voor de aanhechting slechts eene breedte over van 50 meter van af den oever van het kanaal. De Raad heeft een amendement aangenomen dat

ingediend was met de goedkeuring van de stad Gent en dat deze breedte ietwat verruimd heeft.

De Kamer moet uitspraak doen op het aldus op definitieve wijze opgemaakte ontwerp.

* . *

Het onderzoek in de Bijzondere Commissie.

Aanhechtingen van grondgebied of vereeniging der gemeenten?

Uwe Commissie is overtuigd van het belang der ontwikkeling van de havens voor den economischen vooruitgang van het geheele land en is het eens om aan de stad Gent de mogelijkheden van uitbreiding en veiligheid te verschaffen, die noodig zijn voor de toekomstige ontwikkeling van hare zeevaartinstellingen. Een lid heeft nochtans betreurd niet al de modaliteiten in het ontwerp voorzien, te kunnen aannemen.

Tegen de inlijving van een gedeelte van het grondgebied van Oostacker, dat noodig is voor de oprichting van een nieuw kanaaldok, wordt niets aangevoerd. De betrokken gemeente is het ten andere eens aangaande de voorstellen van de stad Gent.

De eensgezindheid bestaat echter niet meer bij de Commissie, wanneer het gaat over het ander gedeelte van het ontwerp, namelijk over de uitbreiding der stadsgrenzen langsheen de vaart. Het lid dat de bezwaren door de oevergemeenten uitgebracht, heeft overgenomen, is van gevoelen dat de aanhechting van grondgebied — aanhechting welke naar zijne meening eene ware onteigening is van een gedeelte der beste gronden voor de toekomst, ten nadeele van deze gemeenten — geenszins onontbeerlijk is voor de uitbreiding der haven van Gent. Andere middelen kunnen hetzelfde doel bereiken. Waarom heeft men de mogelijkheid niet ingezien eene intercommunale op te richten tusschen de stad Gent en de oevergemeenten; deze intercommunale zou onder het voorzitterschap staan van de stad Gent en belast wezen over de vaart en hare beide oevers een zelfde bestuur en eene zelfde politie te verzekeren.

Na bespreking, wilde uwe Commissie over dit punt het gevoelen kennen der Regeering. Daarom stelde zij de volgende vraag aan den Minister van Binnenlandsche Zaken en Volksgezondheid :

« Met het oog op de uitbreiding der haven van Gent, zelfs langsheen de vaart van Terneuzen, vragen wij of dit doel ook niet kan bereikt worden door middel van eene intercommunale inrichting met deelneming van al de betrokken gemeenten ? »

De Minister liet daarop het volgende antwoord geworden :

« De intercommunale inrichting, zooals deze wordt voorzien door de wet van 1 Maart 1922, zou al de verschillende doeleinden niet kunnen bereiken, welke worden nagestreefd door eene uitbreiding van het grondgebied der stad Gent, namelijk wat de uitoefening der politie over de vaart betreft.

» Anderzijds, dient te worden opgemerkt dat, om het economisch doel, dat door de aanhechting wordt bedoeld, te verwezenlijken, zou de vereeniging der gemeenten niet enkel de vaart, maar ook de haven van Gent moeten beoogen.

» Nu, ondersteld zelfs dat de stad Gent erin toestemme hare haven met gemeenschappelijke vereeniging in bedrijf te nemen, dan nog kan men moeilijk aannemen dat weinig aanzienlijke gemeenten met voordeel kunnen deelnemen aan eene onderneming van grooten omvang die noodzakelijkerwijs de belegging van groote kapitalen eischt.

» De vereeniging zou niet enkel de havenuitbreiding, zooals zij is opgevat, in gevaar brengen, maar ook de geringe gemeenten in een moeilijken toestand stellen, op geldelijk gebied, wegens de noodzakelijke beleggingen van kapitalen in de vaartinrichtingen. »

De schadeloosstelling der oevergemeenten.

De grondverdeeling wordt gedaan in het belang van gansch het land. Men kan dus, theoretisch en zelfs in rechten, beweren, dat de aanhechting van grondgebied door eene gemeente niet de verplichting van schadeloosstelling medebrengt. In feite echter, is het redelijk en billijk aan de wegens wijziging der grenzen benadeelde gemeenten eene vergoeding te verleenen, welke tot grondslag heeft het nadeel dat voortspruiten kan uit de aanhechting van een gedeelte van hun grondgebied.

Van den beginne af, heeft de stad Gent verklaard dat zij bereid was eene vergoeding te betalen.

Er kon echter geene overeenkomst getroffen worden tusschen de stad Gent en de betrokken gemeenten, betreffende den grondslag van deze vergoeding.

De heer Gouverneur der provincie Oost-Vlaanderen deed pogingen aangaande de vaststelling van een vergoedingsgrondslag, tijdens twee vergaderingen van afgevaardigden van de stad Gent en van al de langs den oever liggende gemeenten, door hem belegd in het provinciale hotel. Een voorstel tot oprichting van eene scheidsrechterlijke commissie, samengesteld uit twee afgevaardigden van de oevergemeenten, twee andere van de stad Gent en vier personen aan te stellen door de bestendige deputatie, met uitsluiting van de leden van den provincialen raad en van de betrokken gemeenteraden, werd verworpen. De stad Gent keurde het voorstel goed; doch de vertegenwoordigers van de oevergemeenten verwierpen het.

Daar al de pogingen tot het sluiten eener overeenkomst schipbreuk leden, blijft er nog slechts eene oplossing: de vergoeding bepalen volgens de regelen voorzien in het vierde lid van artikel 151 van de gemeentewet; het luidt als volgt: « In geval van meeningverschil tusschen de gemeenteraden, stelt de bestendige deputatie drie commissarissen aan en gelast dezen de geschillen bij te leggen, onder zijne goedkeuring en behoudens verhaal bij den Koning. »

Om deze reden, en in strijd met hetgeen, bijv., gedaan werd ter gelegenheid van de aanhechting van grondgebied bij wet van 16 Augustus 1920, bepaalt het onderhavige wetsontwerp het bedrag niet van de vergoeding die dient betaald te worden aan de gemeenten die grondgebied afstaan. Het laatste lid van het eerste artikel bepaalt dat « de vergoedingen, door de stad Gent te betalen uit hoofde van de aanhechting van grondgebied, vastgesteld worden door de Bestendige deputatie »

De weldadigheidslasten.

Eene andere opwerping, aangevoerd tegen de aanhechting van grondgebied, kwam tot uiting in de volgende vraag, aan den Minister van Binnenlandsche Zaken en Volksgezondheid gesteld:

« Het is te voorzien dat nijverheidsinrichtingen zullen opgericht worden op het aangehechte grondgebied, langs het kanaal gelegen. Dit zal louter voordeel voor de stad Gent medebrengen. Maar de arbeiders dezer inrichtingen zullen waarschijnlijk de oevergemeenten gaan bewonen. Hieruit zullen voor deze

gemeenten nieuwe lasten ontstaan, ten aanzien van de weldadigheid. Heeft de Minister van Binnenlandsche Zaken en Volksgezondheid deze gevolgen van de aanhechting in aanmerking genomen en zou hij ons, desgevallend, kunnen mededeelen hoe dit punt van het vraagstuk opgelost wordt. »

Antwoord :

Er dient aangestipt te worden dat het wetsontwerp het principe voorziet van de vergoeding der gemeenten die grondgebied afstaan; het eerste artikel bepaalt inderdaad dat de vergoedingen, door de stad Gent te betalen uit hoofde van de aanhechting, zullen vastgesteld worden door de bestendige deputatie van den provincialen raad.

« Dit college zal dus moeten onderzoeken, met inachtneming van de beschikkingen van artikel 151 van de gemeentewet, in welke mate de aanhechting zekere belangen zal hebben geschaad, en de vergoeding vaststellen die uit dien hoofde dient betaald te worden.

» Zoo de ontwikkeling der nijverheid die geacht word het gevolg te zijn van de aanhechting, eene uitwerking kan hebben op de kosten der weldadigheid der gemeenten die grondgebied afstaan, dan zal de vermeerdering der bevolking, die daaruit kan voortvloeien, de belastbare stof doen toenemen in de gemeente en een gunstige uitwerking hebben op de welvarendheid van den plaatselijken handel.

» Men mag insgelijks niet vergeten dat het bestanddeel-bevolking een ruime plaats inneemt bij de verdeeling van het fonds der gemeenten.

» Anderzijds, naar luid van het Koninklijk besluit van 28 Augustus 1922, wanneer een nijverheidsinrichting bedienden en werklieden bezigt, uit andere gemeenten, worden de $\frac{4}{5}$ van het gedeelte toegekend aan de gemeente, zetel van de inrichting, uit hoofde van de belasting, omgeslagen, naar rato van het getal bezoldigden, tusschen de gemeenten waar dezen woonachtig zijn. »

De langs het kanaal gevestigde industrieelen.

In den beginne, verwekte het ontwerp tot vergrooting van de stad Gent groote bezorgdheid vanwege de langs het kanaal Gent-Terneuzen gevestigde nijveraars. In hun verslag aan den Provincialen Raad, vestigde de Bestendige Deputatie de aandacht van het Parlement op den bijzonderen toestand waarin sommige hunner door het ontwerp zouden gebracht worden. Zonder de inlijving tegen te zijn, brachten de betrokkenen nochtans ernstige opmerkingen in 't midden tegen het ontwerp, inzonderheid betreffende de regeling van hun verworven rechten. Ter verdediging van hun belangen, brachten zij tot stand de « Union des industriels riverains du Canal Gand-Terneuzen », eene vereeniging zonder winstbejag, bestaande uit al de nijveraars wier fabrieken op den linkeroever van het kanaal gelegen zijn.

Dank zij de bemiddeling van den heer Gouverneur der provincie, werden onderhandelingen aangeknoopt tusschen de stad Gent en de « Union des industriels ». Zij werden met bijval bekroond; zij leidden tot een overeenkomst welke geheele voldoening schenkt aan beide betrokken partijen. In een schrijven aan het Gentsche gemeentebestuur, betreffende de laatste vormvereischen voor de onderteekening der overeenkomst, drukt de voorzitter van de « Association des industriels » zich volgenderwijs uit : « Eens de overeenkomst onderteekend, durven wij hopen dat de stad Gent, eerlang, van de wegens de aanhechtingswet bevoegde machten, in bezit zal gesteld worden van de gronden langshenen het kanaal

Gent-Terneuzen. Wij bedanken u voor de welwillendheid waarmede gij aan de wenschen der industrieelen zijt tegemoet gekomen... »

De Commissie heeft akte genomen van de tusschengekomen oplossing en drukt haar genoegen uit om de gelukkige uitslagen van de onderhandelingen.

De langs het kanaal gelegen gemeenten.

Tijdens hare werkzaamheden, werd bij de Commissie eene nota ingediend uitgaande van de burgemeesters van al de langs het kanaal gelegen gemeenten en waarin het standpunt van deze gemeenten wordt uiteengezet.

Deze nota, waarin verzet wordt aangeteekend tegen de ontworpen aanhechtingen, werd gevolgd van een « repliek » van wege de stad Gent. De leden van de Commissie hebben inzage gekregen van beide stukken en hebben de aangewoerde bewijsvoeringen, voor en tegen de inlijving van grondgebied, aan een aandachtig en gewetensvel onderzoek onderworpen.

Wijzen wij, terloops, er op dat het oorspronkelijk ontwerp van de stad Gent, waarbij de aanhechting van een oppervlakte van 852 hectaren werd beoogd, van rechtstreeksch belang was voor een gezamenlijke bevolking van 2,131 inwoners.

Het ontwerp, zooals het aan de goedkeuring van de Kamers is onderworpen, betreft de inlijving van 629 hectaren gronden, en omvat, volgens de telling van 1920, een gezamenlijk getal van 1,256 rechtstreeks bij de zaak betrokken inwoners. Doch van dit cijfer moet het getal van 350 inwoners worden afgetrokken, in verband met het op het grondgebied der gemeente Oostacker aan te hechten gedeelte, welke aanhechting alleszins noodzakelijk is en geenszins wordt betwist.

Blijft dus een gezamenlijk getal van 906 inwoners welke rechtstreeks door het aanhechtingsontwerp worden getroffen.

Uitbreiding van de haven en van het tolgebied.

In den loop van het onderzoek van het ontwerp, werd de aandacht van de Commissie inzonderheid gevestigd op een vraagpunt dat, hoewel slechts in onrechtstreeksch verband met het voorwerp van het punt in bespreking, niet te min betrekking heeft op de algemeene maatregelen die noodzakelijk zijn in het belang van een goed havenbeheer.

Het geldt ernstige bezwaren die, zoowel voor de stad als voor de industrieelen welke van de haven gebruik maken, voortvloeien uit het feit dat de grenzen van het tolgebied niet met de grenzen der haven verward worden.

De Commissie heeft dienaangaande de volgende vraag gesteld :

« Het is een ongerijmdheid, in de haven van Gent, dat het tolgebied niet maat houdt met de uitgebreidheid van de havengrenzen, zoodat de buiten dit gebied gelegen fabrieken gehouden zijn tot ijdele formaliteiten en aanzienlijke kosten.

« Sommige industrieelen zijn dichter bij het tolkantoor gelegen dan anderen; dezen betalen niets uit hoofde van contrôle, daar zij binnen het gebied liggen; de anderen betalen omdat zij er niet toe behooren.

» Zou men, om die bezwaren weg te nemen, niet in het ontwerp kunnen opnemen dat het tolgebied gelijken tred moet houden met het havengebied?

» In geval daarop niet kan worden ingegaan, zou dan de heer Minister niet, bij wege van bestuursmaatregel, dien wensch kunnen verwezenlijken, welke eenparig door de Commissie werd bijgetreden? »

ANTWOORD.

« De afbakening van het tolgebied voor al de havens van het land is steeds van bestuurswege bepaald geworden en in verband met de algemeen belangen van het verkeer.

» Het schijnt derhalve ongepast in de aanstaande wet tot vergrooting van de stad Gent, een bepaling te lассhen om de grenzen van het tolgebied te doen strooken met de territoriale grenzen.

» Ik zal de aandacht van de Minister van Financiën, die hier alleen bevoegd is, op de wenshen van de bijzondere Commissie vestigen. »

BESLUIT.

Bij het onderzoek der artikelen, werd geen opmerking in 't midden gebracht. Eenparig, min ééne onthouding, heeft de Commissie een goedkeurende stemming uitgebracht over geheel het ontwerp en zij noodigt de Kamer uit het, op hare beurt, aan te nemen.

De havens zijn organen van openbaar en nationaal belang. Op dit beginsel steunde steeds de wetgeving. Toen de steden Antwerpen, Brugge, Oostende en Brussel uitbreidingen van hun grondgebied aanvroegen, met het oog op de verruiming van hunne zeehaveninrichtingen, heeft het Parlement zich nooit weigerachtig getoond. De Commissie hoopt dat de Kamers dezelfde welwillendheid zullen toonen jegens de stad Gent, wier haven van de bezetting zooveel moest lijden en die met zooveel inspanning van krachten opnieuw werd tot bloei gebracht.

De Verslaggever,

D. BOUCHERY.

De Voorzitter,

FERN. DE WOUTERS d'OPLINTER.
