

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1928-1929	N° 170		Zittingsjaar 1928-1929
PROJET DE LOI, N° 128	SÉANCE du 20 Mars 1929	VERGADERING van 20 Maart 1929	WETSONTWERP, N° 128

PROJET DE LOI

autorisant le Gouvernement à conclure une convention avec la Ville de Bruges et la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (1),
PAR M. **STANDAERT**.

MESSIEURS,

Dans une déclaration faite à la tribune de la Chambre au nom du Gouvernement, M. le Premier Ministre Jaspar, développant le programme des grands travaux en vue de compléter la restauration de la Belgique, citait parmi ceux-ci :

« L'entretien et l'amélioration du port de Zeebrugge, complément de nos autres ports, escale d'Anvers et dont le dragage doit être systématiquement organisé. » (Séance du 13 juillet 1927.)

Et plus tard, précisant la pensée du Gouvernement, le Premier Ministre disait :

« On guérit un pays, on soulage sa souffrance en assurant sa production au maximum et en amenant son exportation au maximum. Jadis le Belge s'enrichissait sur place sans voir beaucoup au dehors de ses frontières, il a fallu un grand Roi pour lui ouvrir le monde. Zeebrugge doit être une des antennes de notre exportation, un poste d'écoute dans la campagne mondiale. » (Septembre 1927.)

Déjà en juillet 1921, M. Anseele, Ministre des Travaux publics, installant la Commission d'étude sur l'avenir du port de Zeebrugge disait :

« La Belgique qui n'avait pas jusqu'ici tiré suffi-

(1) La Commission était composée de MM. Hallet, *président* : 1° les membres de la Commission des Travaux publics : MM. Anseele, Boeckx, Boens, Brunfaut, Brusselmans, Defaux, Delacollette, Delor, de Wouters d'Oplinter, Fischer, Golenvaux, Housiaux, Hubin, Lemonnier, Lepoivre, Mergel, Reynaert, Uytroever, Van Acker (Achille), Van Caenegem et Winandy;

2° les membres désignés par les sections : MM. de Pierpont, De Schryver, Rutten, Vindevogel, Colleaux et Standaert.

WETSONTWERP

waarbij de Regeering gemachtigd wordt een overeenkomst te sluiten met de Stad Brugge en de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (1), UITGEBRACHT DOOR
DEN HEER **STANDAERT**.

MIJNE HEEREN,

In eene verklaring namens de Regeering afgelegd, van op de tribune der Kamer, noemde de heer Jaspar, Eerste Minister, in zijne uiteenzetting van het programma der groote werken tot voltooiing van het herstel van België, onder meer :

« Het onderhoud en de verbetering van de haven van Zeebrugge, aanvulling van onze andere havens, aanlegplaats van Antwerpen, en waarvan het uitbagieren stelselmatig moet worden ingericht. » (Vergadering van 13 Juli 1927.)

En later, de gedachte van de Regeering nader bepalend, zegde de Eerste Minister :

« Men geneest een land en men leuigt zijn smart met het een maximum-productie te verzekeren, en met zijn uitvoer tot het maximum op te voeren. Eertijds verrijkte de Belg zich ter plaatse, zonder veel over de grenzen uit te zien. Een groote Koning moest er komen om de wereld voor hem te openen. Zeebrugge moest een van de voelhoorns zijn van onzen uitvoer, een luisterpost in den wereldstrijd. » (September 1927.)

Reeds in Juli 1921, zegde de heer Anseele, Minister van Openbare Werken, bij de aanstelling van de Studiecommissie voor de toekomst van de haven van Zeebrugge :

« België, dat tot hiertoe niet voldoende gebruik

(1) De Commissie bestond uit de heeren Hallet, *voorzitter* : 1° de leden van de Commissie voor Openbare Werken : de heeren Anseele, Boeckx, Boens, Brunfaut, Brusselmans, Defaux, Delacollette, Delor, de Wouters d'Oplinter, Fischer, Golenvaux, Housiaux, Hubin, Lemonnier, Lepoivre, Mergel, Reynaert, Uytroever, Van Acker (Achille), Van Caenegem en Winandy;

2° de leden door de afdeelingen benoemd : de heeren de Pierpont, De Schryver, Rutten, Vindevogel, Colleaux en Standaert.

samment parti de sa situation favorable sur la mer paraît vouloir entrer dans une voie nouvelle. Ses armements maritimes ont pris un certain essor; il importe que nos ports soient en mesure de seconder cet intéressant mouvement. »

Les travaux très complets auxquels donnèrent lieu les enquêtes et les délibérations de cette Commission d'étude aboutirent notamment à la conclusion :

« L'entretien des profondeurs du port de 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. » (10 avril 1922.)

La Convention entre la Compagnie des installations maritimes et la ville de Bruges d'une part, et le Gouvernement d'autre part, est la réalisation de ce vœu de la Commission d'étude, vœu qu'aujourd'hui le Gouvernement fait sien.

*
**

Si Zeebrugge est d'intérêt national, l'État ne peut se dérober à la charge des dragages qu'il assume vis-à-vis de tous les autres ports belges. Or, il n'est pas possible que les leçons de la guerre soient déjà trop loin pour que le souvenir ne s'en impose impérieusement encore à nos mémoires.

Dès le premier jour, la Hollande affirme 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 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 des 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

had gemaakt van zijn voordeelige ligging op de zee, schijnt een nieuwen weg te willen opgaan. Zijne scheepstoerusting en hebben eene nieuwe vlucht genomen, onze havens moeten in staat zijn deze belangrijke beweging te steunen. »

De zeer volledige werken, welke de onderzoekingen en besprekingen van deze Commissie voor gevolg hadden, leidden namelijk tot de conclusie :

« Het onderhoud van de diepten der haven van Zeebrugge beantwoordend aan de eischen van de groote scheepvaart, is noodig onder opzicht van 's lands belang, en de Commissie stelt voor dat de Regeering de desbetreffende kosten te haren laste zou nemen. » (10 April 1922.)

De overeenkomst tusschen de Maatschappij der Zeevaartinstellingen en de Stad Brugge, ter eenerzijde, en de Regeering ter anderzijde, is de verwezenlijking van dien wensch der Studiecommissie, wensch dien de Regeering thans tot den hare maakt.

*
**

Zoo Zeebrugge van nationaal belang is, dan kan de Staat zich niet onttrekken aan den last van de uitbaggeringen dien hij tegenover alle andere Belgische havens op zich neemt. Welnu, het is niet mogelijk dat de lessen van den oorlog al zoo ver achter ons liggen dat wij ze uit ons geheugen zouden hebben verloren.

Van af den eersten dag, bevestigde Holland zijne soevereiniteit over het gedeelte van de Schelde op zijn grondgebied. Een Nederlandsch Koninklijk besluit van 30 Juli 1914 ontzegde den toegang tot de territoriale en fluviale wateren van Nederland, op straffe van maatregelen die de Hollandsche Regeering zou noodig oordeelen te treffen, aan de oorlogschepen of de daarmee gelijkstaande schepen van de vreemde mogendheden.

De verklaring van neutraliteit, op 6 Augustus 1914, in het *Nederlandsche Staatsblad*, luidde (art. 2) : « Zijn verboden het bezetten door een oorlogvoerende van eender welk deel van het grondgebied dat aan de rechtsmacht van den Staat is onderworpen, het doortrekken op vasten grond van munitie- en levensmiddelenconvoien, het doortrekken van oorlogsschepen of daarmee gelijkgestelde van de oorlogvoerenden door de Nederlandsche wateren gelegen binnen de grenzen van de territoriale wateren.

Van af den dag der oorlogsverklaring, was Antwerpen dus niet meer te bereiken door de oorlogschepen dus niet meer te bereiken door de oorlogsschepen of daarmee gelijkgestelde bodems van onze gealover de zee.

Tegenover dien toestand, trad de Regeering onmiddellijk in overleg met de Maatschappij der Zeevaartinstellingen van Brugge om de haven van Zeebrugge in goeden staat te houden.

Gelukkige voorzorg, want reeds op 3 September 1914 ontscheepte te Zeebrugge de in aftocht zijnde IV^e Divisie van het Belgisch leger. Elf Fransche sche-

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 5,000 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 considérée 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. Et c'est ainsi qu'avec infiniment de raison M. le Ministre des Finances a pu déclarer au Sénat: « Si on abandonnait le port de Zeebrugge le pays sentirait qu'il aliène quelque chose de sa sécurité. »

*
**

Mais voici que depuis la guerre l'évolution des transports maritimes modifie profondément les anciens errements de la navigation. Partout on voit les transatlantiques en quête de ports d'un accès facile, rapide, ouverts par tous les temps et dont l'entrée à toute heure ne saurait être entravée ni par la marée, ni par les tempêtes, ni par les brouillards, ni même par les glaces ⁽¹⁾. Les voyages d'escale, les voyages touristiques se multiplient à l'envi, on est inondé de circulaires et de brochures où de grandes compagnies de navigation se disputent la clientèle des voyageurs. On voit, chose stupéfiante, pour qui a quelque peu croisé les océans — de grands navires de 16,000 à 42,000 tonnes — installés avec les derniers comforts et leur plaine de sport, ne comptant plus que des cabines de première à l'exclusion de toutes autres classes, chaque cabine ne comportant qu'une seule couchette. De là, ce souci primordial d'un rendement intensif en un moindre temps, d'un port d'attache immédiatement accessible à front de mer, d'un minimum de risque des aléas inhérents aux marées, aux brouillards, à la tempête. C'est la politique du « time is money », politique qui fait la fortune des ports de vitesse.

La Belgique va-t-elle délibérément faire fi de cette source de richesse? A Boulogne, à Cherbourg, à Hoek

pen, met een tonnemaat van 2,000 tot 5,000 ton, voerden deze ontscheeping uit met zooveel gemak dat, enkele uren na het aanleggen, zij terug naar hunne haven vertrokken. Eenige dagen later, in den aanvang der maand October 1912, ontscheepten drie en twintig Engelsche schepen van 3,000 tot 4,000 ton, op de kaaien te Zeebrugge de VII^e Engelsche Legerdivisie met een gemak en eene vlugheid die aan de hoofden der geallieerde marine de levendigste lofbetruïgingen ontfokten.

Dan wanneer Zeebrugge werd beschouwd als van louter plaatselijk belang, trad opeens op indrukwekkende wijze het nationaal nut van deze haven in het licht. Hare instellingen en hare reede van 250 ha. uitgestrektheid, bleken, in het tragische uur van den oorlog, de eenige verbindingsweg met de zeeën, de open poort bij hooge tij voor schepen van hooge tonnemaat. Men weet bovendien dat gedurende vele maanden, bij den aanvang der vijandelijkheden, bij onze geburen en geallieerden de wegen, de spoorwegen en de havens buitenmate werden overlast door de noodwendigheden van de mobilisatie en van de krijgsvorrichtingen. Zóó waar is dat men in oorlogstijd alleen op zich zelf moet rekenen. En daarom kon de Minister van Financiën zeer terecht in den Senaat verklaren: « Moest men de haven van Zeebrugge opgeven, zou het land voelen dat men iets van zijn veiligheid prijs geeft. »

*
**

Maar, sedert den oorlog, heeft de evolutie van het vervoer ter zee grondig de vroegere euvels van de zeevaart gewijzigd. Overal ziet men de transatlantici zoeken naar havens met gemakkelijken en snellen toegang, te allen tijde open, en waarvan de ingang op geen enkel uur van den dag kan belemmerd worden noch door het getij, noch door stormen, mist of zelfs ijs ⁽¹⁾. Scholen en toeristen reizen meer en meer, men wordt overstelpt met omzendbrieven en vlugschriften waarin groote zeevaartmaatschappijen zich de reizigersklieëntel betwisten. Men ziet — verbazend iets voor iemand die eenigszins de Oceanen heeft bevaren — groote schepen van 16,000 tot 42,000 ton, met het laatste comfort en sportplein ingericht, met nog enkel hutten van eerste klas, met uitsluiting van alle andere klassen, en elke cabine met slechts een bed. Van daar deze hoofbekommering om een intensieve rendearing in den kortst mogelijken tijd, om een onmiddellijk langs de zee bereikbare haven, om een minimum van risico der wisselvalligheden in verband met het getij, mist en storm. Het is de politiek van « time is money » eene politiek die de fortuin uitmaakt van de vlugge havens.

Zal België opzettelijk die bron van rijkdom laten terzij liggen? Te Boulogne, te Cherbourg, te Hoek

⁽¹⁾ En février 1929, l'*Anversville* ne pouvant gagner Anvers, bloqué par les glaces, a débarqué à Zeebrugge, avec la plus grande aisance, ses passagers et ses marchandises.

⁽¹⁾ In Februari 1929, kon de *Anversville* Antwerpen niet bereiken, wegens zijn insluiting door het ijs. Hij legde aan te Zeebrugge, met het grootste gemak, en ontscheepten en reizigers en goederen.

van Holland, on a fait, depuis la guerre, pour les convertir en ports d'escale « up to date », des dépenses d'aménagement considérables avec ce résultat d'y voir respectivement débarquer ou embarquer deux cent mille, trois cent mille, cent quatre-vingt mille voyageurs en une année.

Il serait regrettable qu'en Belgique nous nous enlions en de stériles discussions pendant que de droite et de gauche, nos voisins, mieux avisés, recueillent déjà abondamment les premiers fruits d'une initiative intelligente et résolue. Ces hésitations sont regrettables. Avec la mentalité d'un esprit tatillon on n'ouvrirait jamais une mine, on ne créerait pas une industrie, nul prospecteur ne découvrirait ni un gisement ni un filon.

*
**

Ajoutons à tout cela Zeebrugge port de refuge, offrant aux gens de mer et surtout à nos vaillants marins navigant à la pêche, un abri sûr contre les dangers et les surprises des ouragans. Depuis l'existence du port de Zeebrugge, le plus facilement accessible depuis Cherbourg jusque Hoek van Holland, nos marins-pêcheurs affrontent la mer avec le sentiment d'une réelle sécurité; ce port, qu'ils bénissent leur offre à toute heure le havre du salut.

Lors de la grosse tempête de novembre 1928, tempête qui dura plusieurs jours, on a compté, en un jour, jusque 22 navires qui se sont réfugiés dans l'avant-port de Zeebrugge. Port de guerre, ou pour mieux dire, *port de sécurité nationale* — port d'escale et de vitesse — précieux port de refuge — Zeebrugge loin d'être d'un intérêt local, est incontestablement un port d'intérêt général qui doit être maintenu à des profondeurs minima, définitives et stables. Dès lors, se justifient irréfutablement les dépenses de dragage que l'Etat prend à sa charge.

Aussi n'est-il pas étonnant que le Sénat, après une discussion approfondie, ait voté la Convention à la majorité imposante de 65 voix contre 27.

*
**

Il nous reste à examiner brièvement quelques objections qui ont été formulées à l'encontre de la Convention.

D'aucuns craignent qu'il n'y ait des abus de la part des entrepreneurs des dragages, liés par contrat à la Compagnie des Installations Maritimes, abus qui seraient de nature à préjudicier sérieusement aux intérêts du Trésor.

La réponse à cette objection est de nature à écarter toute appréhension : le contrat auquel on fait allusion expire en 1930 et devra alors être renouvelé par voie d'adjudication publique. Ainsi les dragages se feront conformément aux conditions nouvelles dictées par l'Etat et sous son contrôle.

On a critiqué de même la prorogation de la concession accordée pour quinze ans à la Compagnie exploitante.

van Holland, heeft men sedert den oorlog aanzienlijke uitgaven gedaan om er « up to date » aanleg-havens van te maken, met den uitslag dat men er respectievelijk ziet ontschepen of uitschepen tweehonderd duizend, driehonderd duizend, vierhonderd duizend reizigers in één jaar tijds.

Het ware te betreuren, moesten wij ons, in België, verstrikken in dorre besprekingen, terwijl van links en rechts onze meer helderziende geburen reeds ruimschoots de eerste vruchten inoogsten van een verstandig en beslist initiatief. Deze aarzelingen moeten betreurd worden. Het is niet met de mentaliteit van een peuterenden geest dat men eene mijn zal openen, eene nijverheid scheppen, dat een prospector een ertslaag of een ertsader zal vinden.

*
**

Voegen wij bij dit alles : Zeebrugge als vluchthaven, die aan onze zeelieden en de dappere scheepslieden onzer visschersbooten een veilig schuiloord bieden tegen de verrassingen en gevaren van de stormen. Sedert het bestaan van de haven van Zeebrugge, de gemakkelijkst te breiken haven van af Cherbourg tot Hoek van Holland, trotseeren onze visschers de zee met een gerust hart; deze haven, die zij zegenen is voor hen op alle uren de « veilige haven ».

Bij het geweldig tempeest van November 1928, dat verscheidene dagen duurde, heeft men op een dag tot 22 schepen geteld die kwamen schuilen in de vóórnaven van Zeebrugge. Oorlogshaven of, beter gezegd, 's Landsveiligheidshaven, aanleghaven en snelheidshaven, kostbare vluchthaven, is Zeebrugge, onbetwistbaar eene haven van algemeen belang en die op vaste en geregelde minima diepten moet onderhouden worden. Dienvolgens zijn de kosten van uitbaggering, die de Staat op zich neemt, zonder eeniger twijfel te verklaren.

Het verwondert ons niet dat de Senaat, na eene grondige bespreking, de overeenkomst heeft goedgekeurd met de indrukwekkende meerderheid van 65 tegen 27 stemmen.

*
**

Wij moeten enkel nog in 't kort eenige opmerkingen onderzoeken die tegen de Overeenkomst werden aangevoerd.

Anderen vreezen misbruiken van de zijde der ondernemers van baggerwerken, door contract verbonden aan de Maatschappij der Zeevaartinstellingen, misbruiken die de belangen van de Schatkist ernstig zouden kunnen benadeelen.

Het antwoord op deze tegenwerping is van zulken aard, dat alle vrees geweerd wordt : de Overeenkomst waarop gezinspeeld wordt loopt af in 1930 en zal dan moeten vernieuwd worden bij openbare inschrijving. De baggerwerken zullen dan ook geschieden overeenkomstig de nieuwe voorwaarden, opgelegd door den Staat en onder zijn toezicht geplaatst.

Men heeft eveneens de verlenging gehekelde van de concessie, voor een duur van 15 jaar verleend aan de exploiteerende maatschappij.

Cette objection ne nous paraît pas équitable. La Compagnie qui avait passé les dix premières années de sa vie à s'organiser et à se faire connaître, fut brusquement arrêtée dans son existence sociale par la guerre. Bien plus, on a littéralement brisé entre ses mains l'outil merveilleux qui devait lui permettre d'exercer son activité. Les ouvrages du port de Zeebrugge ont été systématiquement brisés, démolis, sacrifiés; il a fallu à la Compagnie dix années pour revenir à son point de départ de 1914, c'est-à-dire à un mouvement correspondant à un tonnage de 550 à 600.000 tonnes, qui fut celui de 1912-1913. Normalement, sans les malheurs de la guerre — qui ont entravé son mouvement pendant au moins huit années — le port eut dû, sur la base de son activité régulièrement progressive depuis l'origine, avoir le double du tonnage actuel, qui fut d'environ deux millions de tonnes pour l'exercice 1927.

Est-il équitable, dès lors, de critiquer une prorogation de concession de quinze années, prorogation qui a, par ailleurs, comme corollaire le droit de rachat de la concession par l'Etat à partir de 1852.

Une autre objection concerne le coût des travaux de dragage; ceux-ci ne seront-ils pas exagérés et ne dépasseront-ils pas de beaucoup l'importance des intérêts qu'il s'agit de sauvegarder?

Il y a lieu de remarquer tout d'abord que, d'une part, personne ne préconise l'abandon de Zeebrugge, que, d'autre part, les travaux de dragage sont question d'être ou de ne pas être. Où il y a un port il y a des dragues. Southampton, où l'on dépense pour frais de dragage des sommes fantastiques, cesserait d'occuper son rang prééminent si demain on cessait de draguer et il en serait de même d'Anvers, de Hoek van Holland, de tous les ports en un mot. Il n'y a guère, pensons-nous, que quelques ports de l'Australie et de la mer de Corail où l'on ne drague pas.

A Zeebrugge, comme ailleurs, il faut draguer, mais par là même que l'Etat entreprend ce travail, il le fait dans la proportion où il le juge nécessaire, sous sa surveillance et sous le contrôle du Parlement.

On a cité d'ailleurs des chiffres très inexacts quant au coût de ces travaux et l'on a volontairement négligé ce facteur important que déjà le seul port de Zeebrugge fournit au chemin de fer, pour transport de marchandises, plus de 27 millions de francs de recettes. En ajoutant à ces chiffres les taxations du fisc par suite du mouvement du port et des industries qui se sont fixées à Zeebrugge, on arrive à cette conclusion qu'actuellement déjà l'Etat reçoit de très larges compensations des dépenses annuelles qu'il fait pour les installations maritimes brugeoises.

Deze opwerping schijnt niet rechtvaardig. De maatschappij, die de eerste tien jaren van haar bestaan had besteed om zich in te richten en zich te doen kennen, werd plotseling gestremd in haar maatschappelijk bestaan, door den oorlog. Men mag zelfs zeggen dat het wonderbaar wapen, dat haar moest toelaten haar bedrijf uit te oefenen, letterlijk in hare handen werd verbrijzeld. De werken, aan de haven te Zeebrugge, werden systematisch vernield, afgebroken: de maatschappij had tien jaren nodig om opnieuw terug te komen tot haar uitgangspunt van 1914, d. i. tot eene bedrijvigheid, overeenkomende met eene tonnemaat van 550 tot 600 duizend ton, cijfers die in 1912-1913 geboekt werden. Met een normaal verloop, zonder het onheil van den oorlog — dat de havenbeweging stremde gedurende acht jaar ten minste — hadde de haven, op grond van hare regelmatige progressieve bedrijvigheid, sedert den aanvang, het dubbel van de huidige tonnemaat moeten bereiken, die ongeveer twee miljoen ton beliep voor het dienstjaar 1927.

Is het dan billijk eene verlenging van de concessie voor een duur van vijftien jaar te hekelen, eene verlenging die, ten andere, gepaard gaat met een recht van terugkoop der concessie door den Staat, van af 1852?

Eene andere opwerping geldt de kosten van de baggerwerken: zijn deze niet overdreven en zullen zij niet ruim de belangen overschrijden die men moet vrijwaren?

Men gelieve vooreerst op te merken dat, enerzijds, niemand het voorstel doet aan Zeebrugge te verzaken en dat, anderzijds, de baggerwerken het « to be or not to be » zijn van de haven. Waar eene haven is, worden baggerwerken ondernomen; Southampton, waar men, voor het baggerwerk, fantastische bedragen uitgeeft, zou niet langer zijn rang blijven bekleeden, indien men morgen het baggeren moest staken. Het is hetzelfde voor Antwerpen, Hoek van Holland, kortom voor alle havens. Er zijn slechts enkele havens in Australië en aan de Koraalzee waar niet gebaggerd wordt.

Te Zeebrugge, zooals elders, moet men baggerwerken uitvoeren; maar vermits het de Staat is die dit werk onderneemt, doet hij het in de mate dat hij het noodig acht, onder zijn toezicht en onder de controle van het Parlement.

Men heeft trouwens zeer onnauwkeurige cijfers aangehaald wat de kosten der werken betreft, en met opzet heeft men ook den aanzienlijken factor verwaarloosd, die bestaat in het feit dat enkel de haven van Zeebrugge reeds aan den spoorweg voor 27 miljoen frank goederen-vervoer verschaft. Voegen wij bij deze cijfers de aanslagen van den fiscus, voortspruitende uit de havenbeweging en de nijverheidsbedrijven welke te Zeebrugge zijn opgericht, dan komt men tot het besluit, dat reeds heden ten dage de Staat ruime vergoedingen trekt voor de jaarlijkse uitgaven welke de Staat zich getroost voor de zeevaartinrichtingen aldaar.

Enfin, on a critiqué la Compagnie des installations maritimes et on a préconisé de substituer à celle-ci le pouvoir public. C'est une question de principe souvent débattue de savoir s'il faut exclure l'initiative privée des grandes concessions de l'Etat. En ce qui concerne les ports, on se trouve devant un fait éloquent par lui-même, c'est qu'actuellement la direction des ports est confiée un peu partout à des entreprises privées.

Voici le résultat d'une enquête faite à ce sujet par votre rapporteur en 1925 :

Argentine. — Concessions à des Compagnies.

Angleterre. — Concessions à un Conseil du port (*Harbour Board*) (Liverpool-Londres-Glasgow).

Amsterdam et Rotterdam. — Gestion par l'Administration communale. (On chercherait à Rotterdam à substituer prochainement un Consortium au pouvoir public.)

Brésil. — Concessions à des Compagnies.

France. — Exploitation par les Chambres de Commerce ou leur groupement des régions économiques.

Les ports francs sont administrés :

A *Copenhague* : par une Compagnie (autrefois l'Etat).

A *Hambourg* : par le Sénat et le Conseil de la bourgeoisie.

A *Cadix* : par une *Junta* (émanation d'un groupement financier).

A *Barcelone* : par une *Junta*.

A *Gênes* : par un Consortium.

A *Fiume* : Concession à une Société par action.

A *Trieste* : Concession à un Consortium.

Cet ensemble tend plus tôt à prouver, qu'en cette matière, l'initiative privée est préférée au pouvoir public.

**

La Commission spéciale recommande à la Chambre l'adoption du projet de loi qui a rencontré dans son sein l'adhésion de 7 voix contre 3 et 1 abstention.

Le Rapporteur,
EUG. STANDAERT.

Le Président,
MAX HALLETZ

Ten slotte, heeft men critiek uitgeoefend op de Maatschappij der Zeevaartinstellingen en voorgesteld deze te vervangen door de openbare macht. Het vraagstuk te weten of de private ondernemingsgeest buiten de groote Staatsconcessiën moet worden gesloten, maakt eene beginselquaestie uit, welke herhaaldelijk werd behandeld. Wat de haven betreft, staan wij tegenover een op zich zelf sprekend feit, namelijk dat tegenwoordig de leiding der haven zoo-wat overal aan private ondernemingen wordt toevertrouwd.

In 1925 heeft uw verslaggever desbetreffende een onderzoek ingesteld, dat de volgende uitslagen heeft opgeleverd :

Argentinië. — Vergunningen aan Maatschappijen.

Engeland. — Vergunningen aan een Havenraad (*Harbour Board*) (Liverpool-Londen-Glasgow).

Amsterdam en Rotterdam. — Het beheer wordt waargenomen door het Gemeentebestuur. In Rotterdam is men er op bedacht eerlang een Consortium in de plaats te stellen van de openbare macht.

Brazilië. — Vergunningen aan Maatschappijen.

Frankrijk. — Inbedrijfneming door de Kamers van Koophandel of hunne groepeerings der economische gewesten.

De vrije havens worden beheerd :

Te *Kopenhagen* : door eene Maatschappij (eertijds door den Staat).

Te *Hamburg* : door den Senaat en den Burgerraad.

Te *Cadix* : door eene *Junta* (afgevaardigden van eene financiële groepeerings).

Te *Barcelona* : door eene *Junta*.

Te *Genua* : door een Consortium.

Te *Fiume* : Vergunning aan eene Maatschappij op aandeelen.

Te *Trieste* : Vergunning aan een Consortium.

Dit geheel toont veeleer dat, in die zaak, het privaal-initiatief te verkiezen is boven de openbare macht.

**

De Bijzondere Commissie legt aan de Kamer het wetsontwerp ter goedkeuring voor, dat in de Commissie zelf werd aangenomen door 7 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

De Verslaggever,
EUG. STANDAERT.

De Voorzitter,
MAX HALLET.