

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 JUILLET 1921.

Projet de loi portant annexion d'une partie de la rive gauche de l'Escaut
à la province et à la ville d'Anvers.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

La Commission s'est unanimement rendu compte de l'utilité du projet.

Elle a compris qu'il y avait pour le port d'Anvers une nécessité absolue de pouvoir étendre son exploitation sur la rive gauche de l'Escaut.

Sa prospérité et par voie de conséquence, celle du pays en dépendent.

Mais pour réaliser l'incorporation des terrains de la rive gauche de l'Escaut, destinés aux nouvelles installations maritimes, dans le territoire de la Province et de la ville d'Anvers, le Gouvernement a été obligé de demander l'avis des Conseils provinciaux d'Anvers et de la Flandre orientale et des Conseils communaux d'Anvers, Zwyndrecht, Melsele et Burght. Ces assemblées se sont ralliées au projet de modification des limites entre les deux provinces et des limites des communes, telles qu'elles ont été proposées et telles qu'elles figurent au plan annexé au projet de loi.

Le Conseil provincial de la Flandre orientale a cependant mis à la cession d'une partie de territoire de la province des conditions réclamant le commencement immédiat de travaux destinés à favoriser les intérêts de la province et ceux du pays de Waes en particulier, à savoir l'établissement de moyens faciles de communications entre les deux rives du fleuve et le creusement d'un canal reliant le port d'Anvers au port de Gand.

(1) Projet de loi n° 317.

(2) Composition de la Commission : MM. Braun, De Bruyne, de Kerchove d'Exaerde, Deschutter, Duysters, Eekelers, Hyman, Huysmans, Lampens, Marck, Raemdonck, Royers, Samyn, Segers, Siffer, Straus, Van Brussel, Van Cauwelaert, Van Hoeylandt et Verlinden.

Or, plusieurs membres ont fait remarquer que le projet de loi est muet au sujet de ces travaux et ont déclaré que, dès lors, ils n'avaient pas leurs apaisements quant à leur exécution.

La Commission a, d'autre part, reçu communication d'une lettre adressée par le Comte de Kerchove, gouverneur de la Flandre Orientale à M. le Premier Ministre dans laquelle il se plaint de ce que contrairement à la promesse donnée, M. le Ministre des Travaux publics ne paraît pas décidé à exécuter immédiatement ces travaux puisque, en déposant au Parlement son projet pour l'exécution des travaux hydrauliques dans le pays, il n'a inscrit ces deux ouvrages que dans la troisième catégorie, remettant ainsi leur réalisation à une époque très éloignée. Dans ces conditions, la Commission a pensé qu'il serait utile d'avoir sur ces questions des éclaircissements, et, pour ne pas perdre de temps, a prié M. le Premier Ministre et M. le Ministre des Travaux publics d'assister à l'une de ses séances.

Cette réunion eut lieu le 23 juin et au cours de celle-ci le Gouvernement, par l'organe de son Premier Ministre et de M. le Ministre des Travaux publics, a pris l'engagement :

1° De consacrer les années 1921 et 1922 à faire dresser les plans du canal destiné à relier l'Escaut au canal de Terneuzen à travers le pays de Waes et de les mettre en adjudication au commencement de 1923. Ce canal serait établi pour des bateaux de 600 tonnes.

2° De mettre en adjudication-concours avant le 1^{er} janvier 1922, le creusement du tunnel destiné à faciliter les communications entre les deux rives de l'Escaut devant Anvers, et d'en poursuivre l'exécution aussitôt que les moyens financiers le permettront.

Comme, en tout état de cause, le creusement du tunnel exigera un temps assez long, M. le Ministre des Travaux publics s'est engagé, en attendant, à améliorer ces communications par la mise en service de nouveaux bateaux de passage facilement accessibles aux voitures, automobiles et piétons.

En présence de ces déclarations, la Commission par 13 voix contre 3 a voté le projet qui, comme on l'a fait observer, aura pour conséquence immédiate de permettre le développement indispensable des installations maritimes d'Anvers et, une fois l'incorporation du nouveau territoire réalisée, d'augmenter dans une large mesure les probabilités de l'exécution rapide des promesses du Gouvernement en ce qui concerne les travaux du nouveau canal et du tunnel.

Un membre croit cependant devoir attirer l'attention du Gouvernement sur la nécessité de prévoir pour le canal destiné à relier Roodenhuize (sur le canal de Terneuzen) à Burght, en amont de la rade d'Anvers, un calibrage de 2,000 tonnes plutôt qu'un calibrage à 600 tonnes. Et voici les considérations qu'il a fait valoir à l'appui de sa manière de voir :

Le nouveau canal servira de trait d'union entre le réseau navigable de l'Est d'Anvers qui sera calibré à 2,000 tonnes et le groupe navigable de l'Ouest qui se compose du canal maritime de Terneuzen, du canal de Gand à Ostende et à Zeebrugge, dont il ne reste à améliorer que la section Schipdonck-Bruges, pour

qu'il soit calibré à 2,000 tonnes, et enfin du haut Escaut sur lequel vont pouvoir naviguer des bateaux de 1,000 tonnes,

Si ce desideratum était réalisé, les bateaux de 2,000 tonnes du Rhin, des bassins de Liège et de la Campine pourraient traverser tout le Nord de la Belgique et atteindre même le littoral; ceux de 600 à 1,000 tonnes du bassin de la Meuse, depuis Nancy et du bassin de Charleroi, pourraient suivre le même chemin et, en outre, aller accoster aux quais du bassin de Tournai.

On objectera peut-être que le trafic entre Gand et Anvers pour des bateaux de 2,000 tonnes peut se faire par le bas Escaut, mais il ne faut pas perdre de vue que sur cette partie du fleuve, les bateaux ne circulent qu'à marée haute et que la distance entre Gand et Anvers, en empruntant le nouveau canal, sera de 20 kilomètres moins grande que par le bas Escaut.

Les méandres du fleuve et l'attente des marées occasionnent une perte énorme à la batellerie, perte que l'on pourra éviter en calibrant le nouveau canal à 2,000 tonnes.

La Commission a estimé que la solution de cette question méritait toute l'attention du Gouvernement pour autant que cette étude supplémentaire ne retarde pas l'exécution des travaux promis.

Enfin, la Commission a émis un avis favorable à la requête introduite par le Juge de paix et le greffier du canton de Beveren-Waes et tendant à obtenir à titre personnel, d'être nommés de 2^e classe. Cette requête est annexée au présent rapport.

Les conclusions du rapport ont été adoptées par 13 voix contre 3.

Le Président-Rapporteur,

E. BRAUN.

ANNEXE

Bruxelles, le 28 juin 1921.

A Messieurs les Membres de la Chambre des Représentants.

MESSIEURS,

Les soussignés Juge de paix et Greffier du canton de Beveren-Waes ont l'honneur de vous exposer que par suite de la cession à la province d'Anvers des communes de Burght, Zwyndrecht et d'une partie de Melsele, la population du canton de justice de paix de Beveren descendra de 39,250 à 27,000 habitants.

Cette nouvelle situation aura pour les soussignés des conséquences très dommageables. En effet, lorsqu'ils ont sollicité en 1919 les places de Juge de paix et de Greffier, ils ont eu l'espoir et la quasi-certitude qu'au bout de peu de temps la population de ce canton aurait dépassé 40,000 habitants et que celui-ci serait devenu de 2^e classe

Avant la guerre cette population était déjà supérieure à 39,500 habitants et la diminution momentanée est seule attribuable au fait de la démolition de maisons et fermages par l'armée belge.

La reconstruction de ces immeubles était certaine et au bout de peu de temps, les habitants obligés de se loger en dehors du canton seraient revenus et de ce fait la population aurait atteint son ancien chiffre et l'aurait certes dépassé par suite de la reprise des affaires au port d'Anvers.

Le fait de la cession d'une partie du canton enlève aux exposants à tout jamais, l'espoir et la certitude de voir leur position s'améliorer.

Le Greffier soussigné, marié et père de famille, qui a été commis au Parquet du tribunal de première instance de Gand pendant 19 ans, a sollicité la place de Greffier dans l'espoir que ce canton serait devenu 2^e classe, il se fait que la place de commis au dit Parquet lui aurait été plus avantageuse, il subira inévitablement à la suite de cette cession un dommage pécuniaire irréparable tant au point de vue traitement que de pension.

Ils espèrent, Messieurs, que, dans ces circonstances, vous voudrez bien interpellier M. le Ministre de la Justice sur le cas qu'ils ont l'honneur de vous exposer, et lui demander quelles mesures il compte prendre pour éviter une injustice aussi flagrante.

Ils ont l'honneur, Messieurs, de vous présenter l'expression de leur haute considération.

DE RUDDER.

ED. BLOCK.

NOTE DE LA MINORITÉ.

Exposé résumé.

Le projet de loi actuel aurait réuni l'unanimité des suffrages si, après consultation des intéressés, il faisait droit à leurs revendications légitimes, s'il garantissait à ceux qui font des concessions des avantages quelque peu proportionnés à leur sacrifice, si l'aspect financier du problème avait été fouillé à fond et toutes les dispositions prises en vue de l'exécution de travaux si souvent promis, si enfin toutes les conséquences immédiates du projet avaient trouvé une solution adéquate.

Or que demande-t-on à la Flandre Orientale? Une cession de territoire.

Que lui offre-t-on en échange? La promesse que les travaux de jonction des deux rives seront exécutés.

Une promesse en échange d'un sacrifice trop réel, une promesse après un demi-siècle de désillusions, et au moment même où le Gouvernement oublie le dernier engagement qu'il vient de prendre!

Une promesse de travaux dont on n'a pas même examiné les frais possibles ni les modalités de paiement.

Et cela, sans que les communes du Pays de Waes — après tout, les principales intéressées — aient été convoquées aux réunions où leur sort se discutait.

Et les territoires cédés, qu'en adviendra-t-il? Serviront-ils à l'agrandissement du port d'Anvers et le Pays de Waes situé sur la rive gauche de l'Escaut bénéficiera-t-il un jour d'une partie minime des avantages que vaut aux privilégiés de la rive droite la collaboration du pays tout entier? Non, puisque la ville d'Anvers prévoit déjà pour les terrains cédés, malgré leur situation idéale pour y édifier une nouvelle ville, une destination qui ne servira plus en rien les intérêts de la Flandre et du Pays de Waes.

Aucune disposition non plus ne règle la situation des habitants des territoires cédés au point de vue des impôts, taxes, etc. Le projet n'a donc pas été étudiée à fond; c'est un malheur réparable peut-être. Mais il exige de la Flandre Orientale et du Pays de Waes une cession de territoire en échange d'une promesse qu'ils estiment sans garantie: c'est plus qu'un malheur, c'est une injustice contre laquelle nous protestons de toutes nos forces. Nous demandons mieux qu'une promesse: le vote de l'exécution immédiate des travaux. Et nous résumons notre attitude en ces mots « pas d'annexion sans communications! »

Point de vue administratif.

La création d'une nouvelle commune et même la modification territoriale d'une commune existante se font rarement. Elles ne sont soumises à l'approbation du

Parlement qu'après une enquête administrative approfondie, dont l'élément principal est la consultation des communes intéressées.

En cas d'opposition des pouvoirs communaux ou de désaccord entre eux, la modification territoriale est rejetée.

Telle est la règle généralement admise.

Aujourd'hui, ce n'est pas le changement de limites d'une commune, c'est la modification territoriale d'une province qu'on nous demande : fait qui ne s'est pas produit depuis 1830.

Le projet actuel détache de la Flandre Orientale et rattache à la province d'Anvers une superficie de 3,001 hectares et une population de 11,099 habitants. Les communes de Zwijndrecht de Burght et une partie de Melsele cessent d'appartenir à la Flandre et sont annexées à Anvers.

Des motifs graves doivent présider à ces modifications territoriales et l'équité exige que la nécessité en soit reconnue par les pouvoirs administratifs des provinces et des communes intéressées.

Suivant l'exposé des motifs, les conseils provinciaux des deux provinces et les conseils communaux d'Anvers, de Zwijndrecht, de Burght et de Melsele, auraient reconnu la nécessité d'admettre, pour le plus grand bien du pays, des modifications à la situation actuelle.

De ce chef, la question n'est plus entière. Mais il y a-t-il adhésion pure et simple, sans aucune contre-partie et sans aucune réserve? Non; le Gouvernement a dû, pour obtenir cette adhésion, prendre vis à-vis du conseil provincial de la Flandre orientale, l'engagement formel que dans le Budget du Ministère des Travaux publics pour 1921, des crédits auraient été inscrits pour le creusement du canal Saint-Gilles-Burght et qu'à la date du 1^{er} juillet 1921 l'adjudication-concours aurait été publiée pour la construction du tunnel sous l'Escaut.

Ces engagements, sans lesquels, je le répète, le conseil provincial de la Flandre orientale n'aurait jamais adhéré à la cession des territoires, n'ont pas été tenus par le Gouvernement. Néanmoins, on passe outre et le projet de loi est présenté comme si, de la part des pouvoirs de la Flandre Orientale, il y avait adhésion pure et simple aux modifications territoriales. Dès qu'il l'apprend, l'honorable Gouverneur de la Flandre orientale adresse au Premier Ministre une énergique lettre de protestation et en envoie une copie à chaque membre du conseil provincial. Voici cette lettre qui se passe de tout commentaire :

CABINET DU GOUVERNEUR.

Gand, le 10 juin 1921.

« MONSIEUR LE CONSEILLER PROVINCIAL,

» J'ai l'honneur de vous faire parvenir sous ce pli, suivant les décisions prises par la Députation permanente, en séance du 10 juin 1921, copie de la protestation que je viens d'envoyer à M. le Ministre, au sujet du programme de travaux hydrauliques, présenté par M. le Ministre des Travaux publics.

» Comme vous le verrez, M. le Ministre des Travaux publics ne tient pas compte des engagements formels pris par le Gouvernement, lors de la cession de la rive gauche de l'Escaut à la province d'Anvers, et auxquels le Conseil provincial, lors de sa Session extraordinaire, avait subordonné son adhésion au projet.

» Je vous laisse juge de l'opportunité d'entretenir de cette situation, MM. les membres de la Chambre et du Sénat de votre arrondissement, de façon à ce que ceux-ci, lors de la discussion du projet de loi au Parlement, puissent défendre avec succès les intérêts vitaux de notre province.

» Veuillez agréer, Monsieur le Conseiller provincial, l'expression, etc.

» *Le Gouverneur,*

« (S.) COMTE DE KERCHOVE. »

Gand, le 11 juin 1921.

« MONSIEUR LE PREMIER MINISTRE,

» Le Gouvernement du Roi vient de déposer le projet modifiant les frontières entre la province d'Anvers et la Flandre orientale, en annexant à la première les territoires s'étendant depuis la ligne défensive de la rive gauche de l'Escaut jusqu'à Anvers.

» Dans votre exposé des motifs, vous avez bien voulu rappeler que le Conseil provincial de Flandre Orientale n'avait consenti à cette cession de territoire, si préjudiciable aux intérêts de la province, qu'à la condition de faire exécuter une série de travaux, dont vous entretenait ma lettre, et dans lesquels figurait, à titre principal, l'exécution *immédiate* des travaux suivants :

» I. — Le creusement du canal de Burght au canal de Terneuzen avec embranchement sur Saint-Nicolas.

» II. — La réalisation par tunnel des moyens de communication continus, par chemin de fer, tramways, véhicules de tout genre et piétons, entre la ville d'Anvers et la rive gauche.

» Le Conseil provincial, lors de sa dernière session extraordinaire, n'a accepté cette cession de territoire qu'avec une grande répugnance, et il a subordonné son adhésion à des conditions très nettes et précises; il a fallu que plusieurs membres de la Députation permanente et moi-même, nous insistions sur l'exécution *immédiate* de ces travaux pour faire accepter par le Conseil provincial la solution désirée si ardemment par le Gouvernement du Roi.

» Nous nous sommes basés, à cet effet, sur les termes de votre lettre du 15 mars, — Administration des affaires provinciales et communales, n° 4410 où vous nous disiez d'après une communication de M. le Ministre des Travaux Publics :

» I. — *Canal Burght-Saint-Gilles Waes* : Ces travaux sont inscrits au projet de budget du Département des Travaux publics pour 1921.

» II. — *Tunnels*: Le Département des Travaux publics sera prêt le 1^{er} juillet prochain pour l'adjudication-concours. Toutefois l'exécution de ce travail est subordonnée aux réserves financières dont l'État pourra disposer.

» Il semblait donc entendu dans notre esprit comme dans celui de M. le Ministre des Travaux Publics que ces travaux seraient exécutés *immédiatement*, tenant compte ainsi du très légitime souci de la Flandre Orientale de recevoir des compensations pour la cession des territoires considérables à laquelle elle consentait.

» Je viens de voir avec étonnement que M. le Ministre des Travaux publics, en déposant au Parlement son projet pour l'exécution des travaux hydrauliques dans le pays, n'a inscrit l'exécution des deux ouvrages réclamés *immédiatement en ordre principal* pour la Flandre Orientale, que dans la 3^e catégorie des travaux à exécuter, remettant donc leur réalisation à un laps de temps très éloigné, vu les difficultés d'exécution et la situation financière du pays.

» La Députation permanente a pris connaissance, avec un très profond regret, de ces faits et proteste énergiquement contre l'attitude du Gouvernement, qui manque ainsi aux engagements formels pris par lui, suivant les termes de votre lettre du 15 mars précitée, ceux-ci ayant entraîné l'adhésion du Conseil provincial à l'annexion de la rive gauche.

» J'ai l'honneur d'être l'interprète auprès de vous pour vous prier de donner immédiatement connaissance de ce qui précède à M. le Ministre des Travaux publics et de veiller à ce que les engagements pris par le Gouvernement du Roi vis-à-vis des autorités provinciales du pays sous la foi de la parole du Gouverneur de province, soient respectés en tous points. La Députation permanente de la Flandre Orientale, ainsi que moi-même, ne doutons pas que le projet de loi demandant au Parlement d'autoriser l'exécution de ces travaux ne soit présenté, dans le plus bref délai possible, de façon à concorder avec le vote de la cession de la rive gauche et que les travaux ainsi autorisés ne soient exécutés *immédiatement*.

» Comme le Conseil provincial ne siège pas en ce moment, la Députation permanente a estimé indispensable de faire connaître aux membres du Conseil provincial la situation actuelle et copie de la présente lettre sera envoyée à tous les conseillers.

» Veuillez agréer, M. le Premier Ministre, l'assurance de ma haute considération.

» *Le Gouverneur,*

» (S.) Comté DE KERCHOVE. »

Les communes qui avaient subordonné leur adhésion aux mêmes réserves, font entendre les mêmes protestations.

L'assemblée plénière des Bourgmestres du Pays de Waes a exprimé très énergiquement le même avis.

La Chambre comprendra que c'est un déni de justice vis-à-vis du Conseil provincial et des communes intéressées de passer outre dans ces conditions au dépôt

du projet de loi. Comment maintenir dans l'exposé des motifs cette phrase : « la nécessité d'admettre, pour le plus grand bien du pays, des modifications à la situation actuelle, a été reconnue par toutes les autorités intéressées à la question : les conseils provinciaux d'Anvers et de Flandre Orientale, les conseils communaux d'Anvers, de Zwijndrecht, de Melsele et de Burght. »

C'est une contre-vérité évidente contre laquelle protestent avec indignation le Conseil provincial de la Flandre Orientale par l'organe de son gouverneur, les communes par l'intermédiaire des conseils communaux, et, l'unanimité des bourgmestres de l'arrondissement de St-Nicolas ?

Ira-t-on plus loin et verrons-nous pour la première fois depuis 1830, modifier la circonscription territoriale d'une province malgré l'opposition de cette province ? En plein régime démocratique, donc dans un régime de libre disposition de soi-même, un arrondissement faible et petit, sacrifié depuis 50 ans à une grande ville, sera-t-il amputé de son territoire, malgré ses protestations et recevra-t-il pour toute compensation, quelques beaux discours, un peu de com-misération et une nouvelle promesse aussi illusoire peut-être que la première ?

Au sein de la Commission, j'ai proposé, dans un esprit de conciliation, de renvoyer le dossier au Gouvernement provincial et de le soumettre à son examen avec les éléments nouveaux qu'y s'y sont ajoutés, à savoir : les promesses nouvelles du Gouvernement formulées au sein de la Commission spéciale. Mais le siège de la Commission était fait. Les députés d'Anvers ont fait bloc pour défendre les intérêts de leur ville et cette proposition raisonnable n'a pas été admise.

Aspect historique de la question des communications.

Les 3,001 hectares à annexer à la province d'Anvers, dont 1,212 hectares à la ville d'Anvers, en sont séparés par l'Escaut. Le corrolaire de cette annexion doit être la réalisation par tunnel de moyens de communication continus entre la ville d'Anvers et la rive gauche du fleuve. Si la question intéresse au plus haut degré l'opinion publique en Flandre, c'est qu'elle est incapable de comprendre qu'il lui faille faire l'abandon d'une partie de son territoire sans obtenir en échange des communications nouvelles, et, elle ne consentira à cet immense sacrifice que si elle obtient la réalisation *immédiate* d'un désir qui date depuis plus d'un siècle.

Car le passé est là et elle en garde le souvenir.

Elle est convaincue que, depuis cinquante ans, ses intérêts vitaux sont sacrifiés à ceux des habitants de la rive droite de l'Escaut. Là, des Belges possèdent un outillage maritime admirable, grâce sans doute à leurs propres efforts, grâce surtout aux crédits que le pays tout entier s'impose en faveur de son port national. Mais, dans le passé, n'ont-ils pas parfois l'air de revendiquer pour leur ville une espèce de « monopole » ? N'est-ce pas le cas, lorsque, le 13 avril 1874, le Ministère Malou faisait voter par la Chambre l'approbation de la Convention conclue, le 10 janvier 1874, avec la Compagnie immobilière du Sud et qui pré-

voyait pour l'État l'obligation de construire un pont sur l'Escaut au droit d'Anvers ? Une violente opposition éclatait alors contre l'édification sur la rive gauche de ce qu'on appelait le « Malou Stad », et on refusait aux Belges de l'autre côté de l'Escaut le bénéfice des immenses sacrifices que le pays s'imposait pour outiller notre métropole commerciale. Et même, lorsque la Société concessionnaire d'Anvers-Gand s'offrait à faire la jonction des deux rives à ses frais exclusifs, l'autorisation lui en était refusée.

En 1890, une loi nouvelle annule tous les bénéfices de la Convention de 1874, sans aucune compensation pour les habitants de la rive gauche.

Le 5 mai 1900, les députés de Saint-Nicolas font voter le projet de construction d'un transbordeur à Anvers et d'un pont à Burght. Il reste lettre morte.

A l'occasion du vote de la loi du 30 mars 1906, la Chambre vote, sur la proposition des députés de Saint-Nicolas, le principe de jonction continue entre les deux rives de l'Escaut, mais abandonne au Gouvernement la fixation du mode de passage. Instruits par l'expérience, les auteurs de la proposition font inscrire dans la loi que les travaux seront entamés le 31 décembre 1909. Un crédit de 10,000,000 de francs y est affecté.

Au commencement de 1909, le Gouvernement est prêt ; il veut construire au droit d'Anvers un pont-transbordeur. Une nouvelle opposition surgit : Anvers ne veut pas du transbordeur.

Devant cette attitude, le Gouvernement institue, par arrêté royal du 17 juillet 1909, la « Commission d'études des modes de communications à établir entre les deux rives de l'Escaut au droit d'Anvers ». Elle se compose de tous les délégués de la ville d'Anvers, de ceux de la Flandre Orientale et des fonctionnaires compétents pour les travaux hydrauliques. Nombreuses sont ses réunions depuis le mois de juillet jusqu'au mois d'octobre 1909. Elle termine ses travaux par des conclusions, admises à l'unanimité, qui garantissent :

- 1° La construction d'un tunnel au droit d'Anvers ;
- 2° La construction d'un transbordeur en dehors de la rade, entre Cruybeke et Hoboken ;
- 3° La facilité de passage d'eau pour le service intensif de bateaux et la facilité pour le passage des véhicules.

Le Gouvernement se rallie sans réserve aux conclusions de la Commission. On commence l'exécution des travaux.

I. — *Pour le tunnel*, l'étude et l'achèvement des plans.

II. — *Pour le transbordeur entre Cruybeke et Hoboken*, les expropriations et le rehaussement des rives d'accès de l'Escaut. Le 10 mars 1910, le contrat de construction est signé avec l'ingénieur-constructeur Arnodin.

III. — *Pour faciliter le passage de l'eau aux chariots et véhicules*, on construit sur la rive gauche de l'Escaut un ponton flottant et sur la rive droite un ascenseur électrique.

Les habitants du Pays de Waes reprennent enfin courage et ont l'espoir que bientôt leurs vœux séculaires seront réalisés.

Mais, dans la suite, le Gouvernement, quoiqu'animé des meilleures intentions, a prouvé que souvent « le mieux est l'ennemi du bien ».

A remettre à l'étude des travaux déjà entamés, on a perdu un temps précieux et, en 1914, on en était au même point qu'en 1910.

Si j'énumère ces faits, c'est pour rappeler nos 50 années de déceptions et surtout pour faire comprendre qu'une promesse ne saurait plus suffire!

En ce qui concerne le projet soumis à vos délibérations, la députation du Pays de Waes, tant à la Chambre qu'au Sénat, décline toute responsabilité.

Elle n'a été ni consultée ni entendue.

Il y a eu le 30 octobre 1919 une réunion chez M. Delacroix, Premier Ministre, à laquelle assistaient le Gouverneur de la province d'Anvers, le baron van de Werve de Schilde et le Gouverneur de la Flandre Orientale, M. Lippens.

Le 22 septembre 1920, nouvel entretien entre M. Delacroix, Premier Ministre, et M. Lippens.

Enfin une réunion est tenue à Bruxelles, le 26 janvier 1921; y assistent le Gouverneur de la Flandre Orientale, le Gouverneur de la province d'Anvers, un député permanent de chaque province, MM. Straus et Baelde, échevins d'Anvers, le secrétaire communal d'Anvers et le greffier provincial d'Anvers. Aucune commune du Pays de Waes n'y est représentée et on se demande en vain le motif de cet ostracisme.

Voici les conclusions à la fois énergiques et pondérées de cette réunion :

1° Dans l'état actuel, il semble que l'établissement du tunnel et le creusement du canal du pays de Waes ne pourront être entamés rapidement, que par une localité concessionnaire;

2° Cette Société concessionnaire ne pourra être constituée qui si elle est seule à pouvoir réaliser les opérations immobilières sur la rive gauche d'Anvers, par les terrains dont l'État ferait abandon;

3° Dans l'intérêt même de la Société, la ville d'Anvers deviendra propriétaire des quais et des terrains nécessaires à ses installations maritimes;

4° Les travaux du tunnel seront exécutés de pair avec ceux du canal du pays de Waes;

5° Le territoire de la ville d'Anvers s'étendra sur tout le Polder de Borgerweert;

6° Les communes de Zwyndrecht et de Burght ne feront pas partie de l'agglomération anversoise;

7° La cession du territoire de la Flandre à la Province ne pourra se faire qu'à la condition expresse et formelle de l'établissement du tunnel et du creusement du canal; elle se fera comme ordinairement en cette matière, avec les avantages et charges incombant à ce territoire;

8° L'État se déchargeant de ses obligations pour les transférer à une Société concessionnaire, doit intervenir dans la formation du capital ou dans la garantie à donner à la rentabilité de celui-ci.

Le 15 mars 1920, M. Anseele, Ministre des Travaux publics, adresse au Gouverneur de la Flandre Orientale, la lettre mentionnée plus haut.

Il n'existe pas d'autre document, et c'est uniquement, en se basant sur ces entretiens et sur cette lettre ministérielle, qu'on obtient le vote favorable du Conseil provincial de la Flandre Orientale et des communes intéressées. Mais heureusement le Conseil provincial de la Flandre Orientale et les communes de Burght et de Zwijndrecht n'ont donné leur adhésion que sous la réserve formelle de la jonction *immédiate* des deux rives de l'Escaut et du creusement du canal.

A cela se bornent les conclusions des pourparlers : le Borgerweert sera cédé à la ville d'Anvers, mais sous la réserve formelle, la condition *sine qua non*, de l'établissement immédiat de communication entre les deux rives.

Presque toutes les communes intéressées du Pays de Waes, spécialement convoquées à cette fin, émettent le même vœu : la cession du Borgerweert à Anvers ne peut se faire que sous la réserve formelle que les travaux de jonction des deux rives de l'Escaut seront entamés *immédiatement* et que le canal Burght-Saint-Gilles sera creusé.

La question financière.

De 1874 à 1914, elle ne s'est jamais posée. Le Gouvernement était tout indiqué pour faire les frais de la jonction des rives de l'Escaut.

Depuis la guerre, les ressources de l'État sont limitées. Et le vote du Conseil provincial de la Flandre Orientale a certes été influencé par une promesse du Premier Ministre M. Delacroix qui, le 3 octobre 1919, faisait aux deux Gouverneurs de Province, la déclaration suivante : « Cette société pour la construction du tunnel pourrait-être constituée par des particuliers et des administrations publiques. L'État est en mesure de mettre à sa disposition les capitaux nécessaires. Les capitaux sont dès à présent mis à la disposition de Monsieur le Premier Ministre par des groupes anglais qui sont disposés à effectuer à un placement de 6 % des sommes importantes.

La rentabilité du capital devrait être assurée par des péages et le manquant éventuel garanti par les pouvoirs publics. »

Aujourd'hui, il n'est plus question de groupe anglais. Il ne reste que la concession des terrains à une société.

La question financière n'a pas été approfondie à la Commission, et aucune solution n'a été indiquée.

Qui prendra l'initiative de la Société Concessionnaire? L'Etat garantira-t-il la rentabilité des capitaux engagés?

Le silence sur tous ces points ne nous inspire aucune confiance.

Trois points sont établis à l'heure actuelle :

A. — Au Budget des Travaux publics pour 1921, l'engagement avait été pris de prévoir les travaux pour la construction du canal Burght-S'-Gilles.

Cet engagement est déjà oublié, comme on l'a vu plus haut.

En présence de la protestation unanime, M. le Ministre des Travaux publics s'est engagé à la Commission, de remettre dans la première catégorie des Travaux

publiques à exécuter le canal de Burght-St-Gilles; la dépense est évaluée de 50 à 57,000,000 de francs et l'adjudication aurait eu lieu en 1923.

L'adjudication-concours du tunnel serait également terminée, mais du problème financier, il n'en est pas question.

Quelle que puisse être la sincérité des dispositions de M. le Ministre, et la confiance qu'on puisse avoir dans sa promesse, elle ne donne aucune garantie réelle.

Qui sera Ministre des Travaux publics en 1923?

Le pays disposera-t-il à ce moment des ressources nécessaires?

La Chambre votera-t-elle les crédits?

Quel engagement la Chambre actuelle peut-elle prendre pour disposer de l'opinion d'une Chambre future, autrement que le vote d'une loi?

B. — Les terrains du Borgerweert qui devaient être remis à une Société concessionnaire chargée de construire le tunnel, auraient été également promis à la ville d'Anvers pour y construire des maisons ouvrières. Est-ce donc là l'usage que la ville d'Anvers oserait faire de ces admirables terrains que le comte de Smet de Nayer avait acquis pour l'État, afin d'y faire surgir une ville moderne dotée de tout l'outillage économique? Si oui, la création d'une Société concessionnaire pour la création du tunnel serait rendue impossible : une seule Société concessionnaire doit entreprendre la totalité des travaux, mais tout le monde convient que les terrains nécessaires à l'établissement des quais et des installations maritimes doivent être remis à la ville d'Anvers.

C. — M. Delacroix, Premier Ministre, avait assuré à M. Lippens, gouverneur de la Flandre Orientale, que les capitaux pour la construction du tunnel étaient déjà mis à la disposition du Premier Ministre par des groupes anglais disposés à effectuer des placements de sommes importantes à 6 %.

A l'heure actuelle, il n'est plus question de capitaux anglais.

Les terrains à incorporer à la ville d'Anvers.

L'honneur d'avoir acquis les terrains du Borgerweert revient au comte Paul de Smet de Naeyer. Ce polder comprend 963 hectares.

Avec sa grande clairvoyance, l'ancien ministre en avait compris la situation admirable, unique au monde, pour y édifier une nouvelle ville, et il les avait fait exproprier. Au moyen des terres provenant des dragages de l'Escaut il fait ensuite rehausser ces terrains marécageux.

Il confie à un architecte paysagiste éminent le soin d'aménager ces terrains et d'y jeter les bases d'une nouvelle ville, avec ses installations maritimes, son outillage économique, ses squares, parcs publics, ses quartiers bourgeois et ouvriers.

L'État ne possède pas en ce moment les ressources financières suffisantes pour construire un tunnel sous l'Escaut. C'est pourquoi on indique comme seule solution la formation d'une Société concessionnaire à qui l'État concéderait les terrains de la rive gauche.

D'autre part, à la Commission, il n'a pas été démenti, il a même été reconnu que la ville d'Anvers avait émis la prétention de tirer avantage d'une promesse faite par l'Etat; celui-ci lui avait cédé une grande étendue du polder de Borgerweert, pour l'établissement de maisons ouvrières. Si cela devait se faire, la création de la Société concessionnaire deviendrait impossible et comme elle est la seule solution préconisée, l'intervention de l'État étant impossible, nous nous trouvons devant une situation sans issue.

Les habitants.

Des habitants de Zwyndrecht qui, demain deviendront des habitants d'Anvers, il n'est pas question dans le projet de loi.

Quelle sera leur situation au point de vue des impôts, et des taxes communales?

Payeront-ils les mêmes impôts, les mêmes taxes que les autres habitants d'Anvers avant qu'ils ne jouissent des mêmes avantages?

Aussi longtemps qu'ils n'auront pas les moyens de communications convenables avec Anvers, payeront-ils des péages pour se rendre à leur Hôtel de ville pour les actes de l'État civil, à leur justice de paix pour les affaires judiciaires?

Quelle sera la situation des notaires, juge de paix, greffier, dans le canton de Beveren, qui ne comptera plus que 27,000 habitants.

Cet aspect de la question est perdu de vue dans le projet de loi.

Conclusion.

On nous demande l'annexion des terrains de la rive gauche de l'Escaut à Anvers. Quelque pénible qu'en soit le sacrifice, quelque répugnance que la mesure nous inspire, nous voulons céder, mais au moins que dans un sentiment d'équité qu'on ne le fasse pas

avant que le concours-adjudication du tunnel ne soit publié;

avant que le problème financier ne soit résolu;

avant qu'on ne soit fixé sur l'affectation des terrains à incorporer;

avant que l'adjudication du canal ne soit publiée.

Si on fait coïncider l'exécution de ces projets avec le projet de loi actuel, alors, oui, une adhésion unanime peut être escomptée. Mais si l'on veut annexer, en espérant contenter le Pays de Waes par de vagues promesses, et sans formuler et étudier l'aspect financier du problème, nous continuerons à répondre par ce seul mot : Pas d'annexion sans communication.

A. RAEMDONCK.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 6 JULI 1921.

Wetsontwerp tot inlijving van een deel van den linker-Scheldeoever
bij de provincie en de Stad Antwerpen ⁽¹⁾.

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

De Commissie heeft eenparig het nut van het ontwerp ingezien.

Ze heeft begrepen dat het voor Antwerpen volstrekt noodzakelijk was het havenbedrijf op den linkeroever der Schelde uit te breiden.

De bloei van de haven, en meteen de welvaart van geheel het land, hangen er van af.

Doch om de inlijving der gronden van den linker Scheldeoever, bestemd voor de nieuwe haveninrichtingen, bij het grondgebied der provincie en der stad Antwerpen te bewerkstellingen, is de Regeering verplicht geweest het advies in te winnen van de provinciale raden van Antwerpen en van Oost-Vlaanderen en van de gemeenteraden van Antwerpen, Zwijndrecht, Melsele en Burght. Die vergaderingen hebben zich aangesloten bij het ontwerp tot wijziging der grenzen tusschen beide provinciën en der gemeentegrenzen, zooals die voorgesteld waren en zooals ze afgebeeld zijn op het bij het wetsontwerp gevoegde plan.

De Provinciale raad van Oost-Vlaanderen heeft evenwel den afstand van een deel van het grondgebied der provincie afhankelijk gemaakt van zekere voorwaarden, behelzende het onmiddellijk aanvangen der werken tot bevordering van de provinciebelangen en van de belangen van het Land van Waas in 't bijzonder, namelijk het aanleggen van gemakkelijke verkeersmiddelen tusschen beide Schelde-

(1) Wetsontwerp, nr 347.

(2) Samenstelling van de *Commissie* : de heeren Braun, De Bruyne, de Kerchove d'Exaerde, Deschutter, Duysters, Eekelers, Heyman, Huysmans, Lampens, Marck, Raemdonck, Royers, Samyn, Segers, Siffer, Straus, Van Brussel, Van Cauwelaert, Van Hoeylandt en Verlinden.

oevers en graven van een kanaal dat de haven van Antwerpen met de haven van Gent verbindt.

Welnu, verschillende leden hebben er op gewezen, dat het wetsontwerp daarvan niet gewaagt en hebben verklaard dat zij dientengevolge niet gerust waren aangaande de uitvoering van die werken.

Anderdeels is aan de Commissie een brief medegedeeld, vanwege graaf de Kerchove, Gouverneur van Oost-Vlaanderen, tot den Eersten Minister gericht, waarin hij zich er over beklagt dat, in strijd met het gegeven woord, de Minister van Openbare Werken er niet toe besloten schijnt die werken onmiddellijk uit te voeren, aangezien hij, bij het neerleggen ter Kamer van zijn ontwerp inzake de uitvoering van waterwerken in het land, die twee werken slechts in de derde categorie heeft opgenomen, en aldus het tot stand brengen er van naar een zeer verre toekomst verschoven heeft. Dienvolgens heeft de Commissie het nuttig geacht, dat daarover nadere uitleg zou gegeven worden en, om geen tijd te verliezen, heeft zij den Eersten Minister en den Minister van Openbare Werken verzocht een van haar vergaderingen bij te wonen.

Deze vergadering had plaats op 23 Juni en daar heeft de Regeering, bij monde van haar Eersten Minister en van den Minister van Openbare Werken, de verbintenis aangegaan.

1^o De jaren 1921 en 1922 te besteden aan het opmaken der plans voor het kanaal dat de Schelde moet verbinden met de vaart van Terneuzen, dwars door Waasland, en die werken aan te besteden tegen 1923. Die vaart zou aangelegd worden voor schepen van 600 ton.

2^o Vóór 1 Januari 1922, bij wijze van wedstrijd aan te besteden, het graven vnn den tunnel tot bevordering van het verkeer tussehen beide Scheldeoevers vóór Antwerpen, en de uitvoering er van te benaarstigen, zoodra de geldmiddelen daartoe voorhanden zijn.

Aangezien het graven van den tunnel in elk geval tamelijk lang zal moeten duren, heeft de Minister van Openbare Werken zich verbonden intusschen het verkeer te verbeteren door de indienststelling van nieuwe veerbooten, gemakkelijk toegankelijk voor rijtuigen, automobielen en voetgangers.

Ten aanzien van deze verklaringen, heeft de Commissie, met 13 stemmen tegen 3 het ontwerp goedgekeurd, hetwelk, zooals men heeft doen opmerken, tot onmiddellijk gevolg zal hebben, dat de Antwerpsche haveninrichtingen hun onmisbare uitbreiding zullen kunnen nemen en dat, eens het nieuwe grondgebied ingelijfd, de waarschijnlijkheid van de spoedige uitvoering van de beloften der Regeering, aangaande de werken van het nieuw kanaal en van den tunnel, in ruime mate zal toenemen.

Een lid meent nochtans de aandacht der Regeering te moeten vestigen op de noodzakelijkheid, voor het kanaal dat Roodenhuize (op de vaart van Terneuzen) met Burght moet verbinden, bovenwaarts van de Antwerpsche reede, een doorsnede voor schepen van 2,000 in plaats van 600 ton te voorzien. Die zienswijze steunde hij met de volgende beschouwingen :

Het nieuw kanaal zal dienen om het vaartnet beoosten Antwerpen, dat zal

aangelegd worden voor schepen van 2,000 ton, te verbinden met de westelijke scheepvaartgroep bestaande uit het zeekanaal van Terneuzen, de vaart van Gent naar Oostende en naar Zeebrugge, waarvan alleen nog het vak Schipdonck-Brugge te verbeteren is, door het op 2,000 ton te kalibreeren, en ten slotte de Boven-Schelde, waarop schepen van 1,000 ton zullen kunnen varen.

Moest dit bewerkstelligd worden, dan zouden de schepen van 2,000 ton van den Rijn, van het Luikerbekken en van het Kempisch bekken heel Noord-België kunnen doorvaren, zelfs tot aan de kust; die van 600 tot 1,000 ton van het Maasbekken, vanaf Nancy en van het bekken van Charleroi, zouden denzelfden weg kunnen volgen en daarenboven de kaaien van het bekken van Doornik kunnen aandoen.

Wellicht zal men opwerpen, dat het verkeer tusschen Gent en Antwerpen voor schepen van 2,000 ton kan geschieden over de Beneden-Schelde; doch er dient niet uit het oog verloren, dat de schepen, op dit gedeelte van den stroom, slechts bij hoogtij kunnen varen en dat de afstand Gent-Antwerpen, over de nieuwe vaart, 20 kilometer korter zal zijn dan over de Beneden-Schelde.

De kronkelingen van den stroom en het wachten op tij veroorzaken ontzaglijk veel tijdverlies aan de scheepvaart, en dat is te vermijden door het nieuw kanaal aan te leggen voor schepen van 2,000 ton.

De Commissie was van oordeel dat de oplossing van dat vraagstuk ten volle de aandacht van de Regeering verdiende, voor zooverre die bijkomende studie de uitvoering der beloofde werken niet vertragen zal.

Ten slotte, heeft de Commissie een gunstig advies uitgebracht inzake het verzoek, ingediend door den vrederechter en den griffier van het kanton Beveren-Waas, tot het bekomen hunner benoeming in de 2^e klasse, met persoonlijke titel. Dat verzoekschrift is bij dit verslag gevoegd.

De besluitselen van het verslag werden aangenomen met 13 stemmen tegen 3.

De Voorzitter-Verslaggever,

E. BRAUN.

BIJLAGE

Brussel, 28 Juni 1921.

Aan de heeren Leden van de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

MIJNE HEEREN,

De ondergeteekenden, Vrederechter en Griffier in het kanton Beveren-Waas, hebben de eer U te doen weten dat, ten gevolge van het afstaan aan de provincie Antwerpen der gemeenten Burght, Zwijndrecht en een gedeelte van Melsele, de bevolking van het vrederechtskanton Beveren van 39,250 op 27,000 inwoners zal vallen.

Die nieuwe toestand zal voor de ondergeteekenden zeer nadeelige gevolgen hebben. Inderdaad, toen zij in 1919 de betrekking van Vrederechter en van Griffier aanvroegen, koesterden zij de hoop, om zoo te zeggen met zekerheid, dat de bevolking van dat kanton boven de 40,000 inwoners zou gestegen zijn en dat het kanton in de 2^e klasse zou gerangschikt worden.

Vóór den oorlog bedroeg het bevolkingscijfer reeds meer dan 39,500 inwoners en de tijdelijke vermindering is alleen het gevolg van het afbreken van huizen en hoeven door het Belgisch leger.

Het heropbouwen van die onroerende goederen was een zekerheid, en na korten tijd zouden de inwoners die buiten het kanton moesten verblijven, teruggekomen zijn en zoo zou de bevolking tot haar voormalig cijfer opgeklommen zijn, ja, dit cijfer overschreden hebben ingevolge de hervatting van de zaken aan de haven van Antwerpen.

De naasting van een gedeelte van het kanton ontnemt aan de aanzoekers voor immer de hoop en de zekerheid, dat hun toestand ooit zou kunnen verbeteren.

De ondergeteekende Griffier, gehuwd en huisvader, die gedurende 19 jaar klerk geweest is bij het Parket der Rechtbank van Eersten Aanleg te Gent, heeft de plaats van Griffier aangevraagd in de hoop dat dit kanton in de 2^e klasse zou gerangschikt worden; nu komt het uit, dat hij als klerk bij het Parket gunstiger voorwaarden zou genoten hebben; ten gevolge van die naasting zal bij onvermijdelijk een onherstelbaar geldelijk nadeel lijden, zoowel in zijn wedde als in zijn pensioen.

Zij verhoplen. Mijne Heeren, dat gij, in verband daarmee, den Minister van Justitie zult gelieven te ondervragen over het geval dat zij de eer hebben U voor te leggen, en hem te vragen welke maatregelen hij denkt te treffen om een zoo schreeuwend onrecht te voorkomen.

Zij hebben de eer, Mijne Heeren, U de verzekering te geven van hunne hoogachting.

DE RUDDER.

ED. BLOCK.

NOTA VAN DE MINDERHEID.

Beknopte uiteenzetting.

Dit wetsontwerp zou de eenparigheid van stemmen behaald hebben, schonk het, na raadpleging der belanghebbenden, voldoening aan hun rechtmatige eischen; indien het aan degenen, die zich offers getroosten, eenigszins daartoe in verhouding staande voordeelen waarborgde; indien de financiële kant van het vraagstuk grondig onderzocht geworden ware en indien alle maatregelen getroffen waren met het oog op de uitvoering der zoo dikwijls beloofde werken; indien, ten slotte, alle onmiddellijke gevolgen van het ontwerp een gepaste oplossing gekregen hadden.

Welnu, wat vraagt men van Oost-Vlaanderen? Afstand van grondgebied.

Wat biedt men in ruil daarvan aan? De belofte, dat de werken tot verbinding van beide Scheldeoeveren uitgevoerd zullen worden.

Een belofte in ruil van een maar al te zakelijk offer, een belofte na een halve eeuw vol ontgoochelingen; en dan nog juist op het oogenblik als de Regeering haar laatste verbintenis over het hoofd ziet!

Een belofte van werken, waarvan men zelfs de mogelijke onkosten en de modaliteiten van betaling niet onderzocht heeft.

En dat zonder de gemeenten van het Land van Waas, — ten slotte de voornaamste belanghebbenden — uitgenoodigd zijn op vergaderingen, waar over hun lot beslist werd.

En wat zal er van de afgestane gronden worden? Zullen ze dienen voor de vergrooting van de Antwerpsche haven, — en zal het Land van Waas, gelegen op den linkeroever der Schelde, eensdaags een gering aandeel hebben in de voordeelen, die de bevoorrechten van den rechteroever uit de medewerking van geheel het land halen? Neen, aangezien de stad Antwerpen voor de afgestane gronden, niettegenstaande hunne ideale ligging om er eene nieuwe stad op te bouwen, reeds een bestemming voorziet, die de belangen van Vlaanderen en van het Land van Waas hoegenaamd niet meer zou dienen.

Ook regelt geenerlei bepaling den toestand van de inwoners der genaaste gronden inzake belastingen, heffingen, enz. Het ontwerp is dus niet grondig onderzocht geworden; dat ongeluk is wellicht te herstellen. Doch het eischt van Oost-Vlaanderen en van het Land van Waas een afstand van grondgebied, in ruil van eene belofte die zij ongewaarborgd achten: 't Is erger dan een ongeluk, 't is een onrecht, waartegen wij uit al onze macht protest aantekenen. Wij vragen meer dan een belofte: wij vragen de goedkeuring van de onmiddellijke uitvoering der werken. En wij vatten onze houding samen in de volgende woorden: « Geen naasting zonder verkeersmiddelen! »

Ten aanzien van het bestuur.

Zelden wordt een nieuwe gemeente opgericht of zelfs het grondgebied eener bestaande gemeente gewijzigd. Dat wordt eerst aan de goedkeuring van het

Parlement onderworpen na grondig bestuursonderzoek, waarbij hoofdzaak is de raadpleging der betrokken gemeenten.

Ingeval van verzet vanwege de gemeentebesturen, of van oneenigheid tusschen dezelve, wordt de gebiedswijziging verworpen.

Dat is de algemeen aangenomen regel.

Heden wordt ons gevraagd, niet de grenswijziging van een gemeente, maar de gebiedswijziging van eene provincie : een feit dat zich sedert 1830 niet voorgedaan heeft.

Het onderhavig ontwerp ontnemt aan Oost-Vlaanderen en voegt bij de Provincie Antwerpen een oppervlakte van 3,001 hectaren en een bevolking van 11,099 inwoners. De gemeenten Zwijndrecht en Burght, een gedeelte van Melzele houden op bij Oost-Vlaanderen te behooren, en worden bij Antwerpen gevoegd.

Ernstige redenen moeten aan dergelijke gebiedswijzigingen ten grondslag liggen en het is billijk, dat de noodwendigheid daarvan erkend worde door de Bestuursmachten der betrokken provincies en gemeenten.

Volgens de Memorie van Toelichting, zouden de provincieraden van beide provincies en de gemeenteraden van Antwerpen, Zwijndrecht, Burght en Melzele de noodwendigheid erkend hebben, in het belang van het land, zekere wijzigingen aan den bestaanden toestand aan te nemen.

Derhalve is het vraagstuk reeds aangevat. Maar, is er onvoorwaardelijke toestemming, zonder eenigen wederdienst en zonder eenig voorbehoud? Neen; om die toestemming los te krijgen, heeft de Regeering tegenover den Provincieraad van Oost-Vlaanderen de uitdrukkelijke verbintenis moeten aangaan, dat, werken voor 1921, credieten zouden uitgetrokken worden voor het graven der vaart Sint-Gillis Burght en dat op 1 Juli 1921 de aanbesteding-wedstrijd zou aangekondigd worden voor het bouwen van een tunnel onder de Schelde.

Die verbintenissen, waarzonder, ik herhaal het, de Provincieraad van Oost-Vlaanderen nooit zou toegestemd hebben in den afstand van grondgebied, heeft de Regeering niet gestand gedaan. Niettemin wordt daarover heengestapt en het wetsontwerp wordt voorgesteld, alsof het Bestuur van Oost-Vlaanderen eenvoudig instemde met de gebiedswijziging. Zoohaast hij dat verneemt, stuurt de achtbare Gouverneur van Oost-Vlaanderen een krachtadigen protestbrief naar den Eersten Minister en zendt er een afschrift van aan elk lid van den Provincieraad. Hier volgt de brief, waarbij alle commentaar overbodig is :

CABINET VAN DEN GOUVERNEUR.

Gent, 10 Juni 1921.

« GEACHT PROVINCIAAL RAADSLID.

» Ik heb de eer u hierbij, ingevolge de beslissing genomen door de Bestendige Deputatie, in vergadering van 10 Juni 1921, een afschrift te doen geworden van het protest dat ik gezonden heb aan den Minister, inzake het programma der waterwerken voorgesteld door den Minister van Openbare Werken.

» Zooals gij zult zien, houdt de Minister van Openbare Werken geen rekening met de uitdrukkelijke verbintenissen aangegaan door de Regeering bij het afstaan van den linkerscheldeover aan de provincie Antwerpen, en waarvan de Provincieraad, in zijn buitengewonen zitting, zijn toestemming afhankelijk gemaakt heeft.

» Il laat u zelf oordeelen over de wenschelijkheid, de leden van Kamer en Senaat in uw arrondissement over dien toestand in te lichten, opdat deze, bij de bespreking van het wetsontwerp in het Parlement, met goeden uitslag de levensbelangen onzer provincie zouden kunnen verdedigen.

» Aanvaard, enz.

» *De Gouverneur,*

« (Get.) GRAAF DE KERCHOVE. »

Gent, 11 Juni 1921.

« MIJNHEER DE EERSTE MINISTER,

» 's Konings Regeering heeft het wetsontwerp neergelegd tot wijziging van de grenzen tusschen de provincie Antwerpen en Oost-Vlaanderen, door aanhechting, bij de eerstgenoemde, van het grondgebied dat zich uitstrekt vanaf de verdedigingslinie van den linker-Scheldeoever tot aan Antwerpen.

In uw Memorie van Toelichting, hebt gij er gelieven op te wijzen dat de Provincieraad van Oost-Vlaanderen in dien afstand van grondgebied, zoo nadeelig voor de belangen der provincie, slechts toegestemd had, onder voorwaarde dat een reeks werken zouden uitgevoerd worden, waarvan sprake in mijn brief, en waaronder, in de eerste plaats, voorkwam de *onmiddellijke* uitvoering der volgende werken :

I. — Graven der vaart van Burght naar het kanaal van Terneuzen, met vertakking op Sint-Nikolaas.

» II. — Totstandbrengen, door middel van een tunnel, van onafgebroken verkeersmiddelen per spoor, tramweg, voertuigen van allen aard en voetgangers, tusschen de stad Antwerpen en den linkeroever.

» De provincieraad heeft, in zijn laatsten zitting, dien afstand van grondgebied slechts met grooten onwil aangenomen en hij heeft zijn instemming afhankelijk gemaakt van zeer nauw omschreven voorwaarden; verschillende leden van de Bestendige Deputatie en ik zelf, wij hebben moeten nadruk leggen op de *onmiddellijke* uitvoering dier werken, om de door 's Konings Regeering zoo vurig verlangde oplossing door den provincieraad te doen aanemen.

» Te dien einde hebben wij, gesteund op uw brief van 15 Maart, — Beheer van provincie — en gemeentezaken, n° 4410, waarbij gij ons zeldet, op grond van een mededeeling van den Minister van Openbare Werken :

« I. — *Kanaal Burght-Sint-Gillis-Waas* : Die werken staan op de Begrooting van Openbare Werken voor 1921.

» II. — *Tunnels* : Het Departement van Openbare Werken zal tegen 1 Juli klaar zijn voor den aanbesteding-wedstrijd. De uitvoering van dit werk hangt echter af van de financiële reserven waarover de Staat zal kunnen beschikken.

» Het scheen dus aangenomen, in onze meening zooals ook in die van den Minister van Openbare Werken, dat die werken *onmiddellijk* zouden uitgevoerd worden, aldus rekening houdende met het zeer rechtmatig verlangen van Oost-Vlaanderen om vergoeding te bekomen voor het afstaan van de aanzienlijke uitgestrektheid grondgebied, waarin het toestemde.

» Met groote verwondering zie ik, dat de Minister van Openbare Werken, bij het neerleggen ter Kamer van zijn ontwerp voor de uitvoering van waterwerken in het land, de uitvoering der twee *onmiddellijk in de eerste plaats* voor Oost-Vlaanderen gevraagde werken slechts in de derde categorie der uit te voeren werken gerangschikt heeft, aldus het tot stand brengen daarvan verschuivende naar een zeer afgelegen tijdstip, gezien de moeilijkheden der uitvoering en den financiële toestand van het land.

» De Bestendige Deputatie heeft, met zeer groote spijt, van die feiten kennis genomen en teekent krachtadig verzet aan tegen de houding der Regeering, die aldus te kort komt aan haar uitdrukkelijke verbintenissen, krachtens uw schrijven van 15 Maart voornoemd, waardoor de instemming van den provincieraad met de naasting van den linkeroever verkregen werd.

» Ik heb de eer U te verzoeken onmiddellijk kennis te geven van bovenstaande aan den Minister van Openbare Werken, en er voor te zorgen dat de verbintenissen, door 's Konings Regeering aangegaan tegenover de provinciale overheden van het land, op woord van eer van den Gouverneur der provincie, over heel de lijn zouden nagekomen worden. De Bestendige Deputatie van Oost-Vlaanderen, en ik zelf, wij twijfelen er niet aan, dat het wetsontwerp waarbij aan het Parlement machtiging gevraagd wordt tot uitvoering dier werken, zoo spoedig mogelijk zal voorgesteld worden, zoodat het zal samenvallen met de stemming over het afstaan van den linkeroever en dat de aldus toegelaten werken *onmiddellijk* zullen uitgevoerd worden.

» Daar de Provincieraad op dit oogenblik niet zetelt, heeft de Bestendige Deputatie het volstrekt noodzakelijk geacht aan de leden van den Provincieraad den tegenwoordigen stand van zaken bloot te leggen en afschrift van dezen brief zal aan alle leden gezonden worden.

» Aanvaard, Mijnheer de Eerste Minister, de verzekering van mijn hoogachting.

» *De Gouverneur,*

» (G) Graaf DE KERCHOVE ».

De gemeenten, die hun instemming afhankelijk gemaakt hadden van hetzelfde voorbehoud, laten hetzelfde protest hooren.

De algemeene vergadering der Burgemeesters van het Land-van-Waas heeft met veel klem dezelfde meening uitgebracht.

De Kamer zal begrijpen dat het een woordbreuk is tegenover den Provincieraad en de betrokken gemeenten, onder dergelijke omstandigheden het wetsontwerp

neer te leggen. Hoe kan in de Memorie van Toelichting, de volgende zin gehandhaafd worden : « de noodzakelijkheid, in het belang van 't land wijzigen aan den » bestaanden toestand te brengen, is erkend door alle betrokken overheden : » de provincieraden van Antwerpen en Oost-Vlaanderen, de gemeenteraden van » Antwerpen, Zwijndrecht, Melsele en Burght ».

Dat is een klaarblijkende onwaarheid, waartegen de provincieraad van Oost-Vlaanderen, bij monde van zijn Gouverneur, de gemeenten door bemiddeling der gemeenteraden en alle burgemeesters van het arrondissement Sint-Nikolaas, met verontwaardiging protest aantekenen.

Zal men nog verder gaan, en zullen wij, voor het eerst sedert 1830, de gebiedsomschrijving eener provincie wijzigen, spijs het verzet van die provincie? Zal, onder volledig democratisch stelsel, bijgevolg onder een stelsel van zelfbeschikkingsrecht, een klein en zwak arrondissement, sedert 50 jaar opgeofferd aan een groote stad, van zijn grondgebied beroofd worden, in weerwil van zijn protest? En zal het voor alle vergelding, een paar mooie redevoeringen, een beetje medelijden en een nieuwe belofte, wellicht zoo ijdel als de eerste, krijgen?

In de Commissie heb ik voorgesteld, bij wijze van verzoening, het dossier naar het Provinciaal Bestuur terug te sturen en het aan zijn onderzoek te onderwerpen met de nieuwe gegevens, die er bij gekomen zijn, te weten : de nieuwe beloften der Regeering in den schoot der bijzondere Commissie uitgebracht. Doch de overtuiging van de Commissie was gevormd. De Antwerpsche volksvertegenwoordigers hebben blok gevormd om de belangen hunner stad te verdedigen en dat redelijk voorstel is niet aangenomen geworden.

Geschiedkundig overzicht van de kwestie der verbinding.

De 3,001 hectaren, te naasten door de provincie Antwerpen, waarvan 1,212 hectaren door de stad Antwerpen, zijn er van afgescheiden door de Schelde. Het gevolg van die naasting moet zijn, het tot stand brengen, door middel van een tunnel, van een onafgebroken verbinding tusschen de stad Antwerpen en den linkeroever van den stroom. Stelt de openbare meening in Oost-Vlaanderen daarin geen groot belang, dan is dat omdat zij niet begrijpen kan dat zij een deel van haar grondgebied moet afstaan zonder in ruil daarvoor nieuwe verkeersmiddelen te krijgen, en zij zal door dat onmeetbaar offer alleen toestemmen, indien ze de *onmiddellijke* volbrenging bekomt van een wensch die meer dan een eeuw oud is.

Want het verleden is daar en het blijft in het geheugen geprent.

De openbare meening is er van overtuigd, dat haar levensbelangen sinds vijftig jaar opgeofferd zijn aan die van de inwoners van den rechterscheldeoever. Daar wonen Belgen, die een wonderbare haveninrichting bezitten, dank zij hun eigen krachtsinspanningen, voorwaar, maar dank zij vooral de geldelijke offers die het gansche land zich oplegt voor zijn nationale haven. Doch hebben zij, in het verleden, niet soms het voorkomen gehad alsof zij voor hun stad een soort « monopolie » eischten ? Was dat niet het geval toen, op 13 April 1874, het Ministerie Malou door de Kamer de Overeenkomst van 10 Januari 1874 met de « Com-

pagnie immobilière du Sud » deed goedkeuren, waarbij de Staat de verplichting op zich nam een brug over de Schelde te werpen vóór Antwerpen? Toen ging een geweldig verzet op tegen het oprichten op den linkeroever van wat men de « Malou Stad » noemde, en men ontzegde aan de Belgen van den anderen Scheldedekant het voordeel van de ontzaglijke offers die het land zich getroostte om onze handelshoofdstad uit te rusten. En zelfs toen de Vergunninghoudende Maatschappij « Antwerpen-Gent » voorstelde de verbinding van beide oevers uitsluitend op eigen kosten aan te leggen, werd de machtiging daartoe geweigerd.

In 1890 werden door eene nieuwe wet al de voordeelen der Overeenkomst van 1874 tenietgedaan, zonder eenige vergelding voor de bewoners van den linkeroever.

Op 3 Mei 1900, doen de Volksvertegenwoordigers van St-Nikolaas het ontwerp voor het bouwen van eene zweefbrug te Antwerpen en eene brug te Burght aannemen. Daar komt niets van.

Ter gelegenheid van de goedkeuring der wet van 30 Maart 1906, neemt de Kamer, op voorstel der afgevaardigden van St-Nikolaas, het beginsel der onafgebroken verbinding tusschen beide Scheldeoevers aan, doch laat het aan de Regeering over, de wijze van overzetting te bepalen. Geleerd door de ondervinding, doen de indieners van het voorstel in de wet bepalen, dat de werken op 31 December 1909 zullen aangevangen worden. Een crediet van 10,000,000 frank wordt daartoe bestemd.

Begin 1909, is de Regeering gereed; ze wil vóór Antwerpen een zweefbrug bouwen. Nieuw verzet ontstaat: Antwerpen wil van geen zweefbrug weten.

Ten aanzien van die houding, stelt de Regeering, bij K. B. van 17 Juli 1909 de Commissie in « voor de studie der verkeersmiddelen aan te leggen tusschen beide Scheldeoevers, vóór Antwerpen. » Die Commissie is samengesteld uit alle afgevaardigden der Stad Antwerpen, uit die van Oost-Vlaanderen en uit de bevoegde ambtenaren inzake waterwerken. Talrijk zijn de vergaderingen van Juli tot October 1909. De werkzaamheden worden besloten door conclusies, bij eenparigheid aangenomen, en waarborgende:

1^o Het bouwen van een tunnel vóór Antwerpen;

2^o Het bouwen van een zweefbrug buiten de reede, tusschen Cruybeke en Hoboken;

3^o Gemak van overzetten door een drukken dienst van booten en gemak van overzetten voor de voertuigen.

De Regeering sluit zich, zonder eenig voorbehoud, bij de conclusies der Commissie aan en met de uitvoering der werken wordt een aanvang gemaakt.

I. — *Voor den tunnel*, studie en voltooiing der plans.

II. — *Voor het zwevend veer tusschen Cruybeke en Hoboken*, onteigeningen en ophooging der toegangsoevers tot de Schelde. Op 10 Maart 1910 wordt de overeenkomst voor den bouw gesloten met den Bouwingenieur Arnodin.

III. — *Voor het gemak van overzetten voor wagens en voertuigen*, wordt op den linkeroever een vlotbrug gebouwd en op den rechteroever een elektrische lift.

De inwoners van het Land van Waas krijgen eindelijk nieuwen moed en koesteren de hoop dat hun eeuwenlange wenschen weldra verwezenlijkt zullen worden.

Doch naderhand heeft de Regeering, hoewel met de beste inzichten bezielde, bewezen dat maar al te vaak « als men te veel wil doen, niets te recht komt ».

Door de reeds aangevangen werken opnieuw ter studie te leggen, heeft men een kostbaren tijd verloren en, in 1914, stond men even ver als in 1910.

Indien ik die feiten aanhaal, is het alleen om te wijzen op onze vijftigjarenlange ontgoochelingen en vooral om te doen begrijpen dat eene belofte ons niet meer kan paaien !

Wat het ontwerp betreft, dat aan uw beslissing onderworpen is, werpt de afvaardiging van het Land van Waas, zoowel in de Kamer als Senaat, alle verantwoordelijkheid van zich af.

Ze werd noch geraadpleegd noch gehoord.

Op 30 October 1919 werd een vergadering gehouden bij den Eersten Minister Delacroix, waarop de Gouverneur der provincie Antwerpen, Baron Van de Werve de Schilde, en de Gouverneur van Oost-Vlaanderen, de heer Lippens, aanwezig waren.

Op 22 September 1920 nieuw onderhoud tusschen den heer Delacroix, Eersten Minister, en den heer Lippens.

Ten slotte, wordt een vergadering gehouden te Brussel, op 26 Januari 1921 ; zijn daarop aanwezig : de Gouverneur van Oost-Vlaanderen, de Gouverneur van Antwerpen, een bestendig afgevaardigde van elke provincie, de heeren Straus en Baelde, schepenen van Antwerpen, de gemeentesecretaris van Antwerpen en de provinciale griffier van Antwerpen. Geen enkele gemeente van 't Waasland is er vertegenwoordigd en tevergeefs vraagt men zich af naar de reden van die uitsluiting.

Hier volgen de even krachtige als gematigde conclusies van die vergadering :

1° Onder de tegenwoordige omstandigheden schijnt het dat het bouwen van den tunnel, het graven van het Waaskanaal slechts door een vergunninghoudende maatschappij spoedig zullen kunnen aangevat worden ;

2° Die vergunninghoudende Maatschappij zal slechts kunnen opgericht worden ingeval alleen zij in staat is om de verrichtingen inzake onroerende goederen op den linkeroever te doen, door middel van de gronden die de Staat zou overlaten ;

3° In het belang zelf der Maatschappij, zal de stad Antwerpen de kaaien en gronden, noodig voor hare haveninrichtingen, in eigendom krijgen ;

4° De werken van den tunnel zullen uitgevoerd worden tezelfder tijd als die van het Waaskanaal ;

5° Het grondgebied der stad Antwerpen zal zich uitstrekken over heel den Borgerweertpolder ;

6° De gemeenten Zwijndrecht en Burght zullen niet tot de Antwerpsche agglomeratie behooren ;

7° Grondgebied van Oost-Vlaanderen zal alleen aan de provincie Antwerpen kunnen afgestaan worden, onder uitdrukkelijke voorwaarde dat de tunnel zal

aangelegd en het kanal gegraven worden; die afstand zal geschieden als naar gewoonte bij dergelijke zaken, met de daaraan klevende voordeelen en lasten;

8° De Staat, die zijn verplichtingen afschudt om ze over te brengen op een vergunninghoudende Maatschappij, moet bijspringen voor de vorming van het kapitaal of den rentedienst er van helpen waarborgen.

Op 13 Maart 1920 richt Minister Anseele aan den Gouverneur van Oost-Vlaanderen bovengenoemden brief.

Er bestaat geen ander document en het is alleen op grond van die besprekingen en van dien ministerieelen brief dat de gunstige stemming van den provincieraad van Oost-Vlaanderen en der betrokken gemeenten wordt verkregen. Gelukkig echter hebben de Provincieraad van Oost-Vlaanderen en de gemeenten Burght en Zwijndrecht hun instemming slechts gegeven onder uitdrukkelijk voorbehoud van de *onmiddellijke* verbinding van beide Scheldeoeveren en van het graven der vaart.

Daartoe bepalen zich de conclusies van de onderhandeling : de Borgerweert zal afgestaan worden aan de stad Antwerpen, doch onder uitdrukkelijk voorbehoud, de « *conditio sine qua non* » van het *onmiddellijk* tot stand brengen van de verbinding tusschen beide oeveren.

Bijna al de betrokken gemeenten van het Land van Waas, te dien einde samengeroepen, brengen denzelfden wensch uit : de Borgerweert mag alleen afgestaan worden aan Antwerpen mits uitdrukkelijk voorbehoud dat de werken tot verbinding der beide Scheldeoeveren *onmiddellijk* zullen aangevangen worden en dat de vaart Burght-Sint-Gillis zal gegraven worden.

De financieele kwestie.

Van 1874 tot 1914 werd die nooit gesteld. De Regeering was als van zelf aangewezen om de kosten voor de verbinding der Scheldeoeveren te dekken.

Sedert den oorlog zijn de geldmiddelen van den Staat beperkt. En de stemming van den provincieraad van Oost-Vlaanderen is zeker beïnvloed geworden door een belofte van den Eersten Minister Delacroix, die op 3 October 1919 aan de Gouverneurs van beide provincies, de volgende verklaring aflegde : « De maatschappij voor den bouw van den tunnel zou kunnen opgericht worden door »
» privaatspersonen en openbare besturen. De Staat kan de noodige kapitalen ter »
» beschikking stellen. De kapitalen zijn van meet af aan, ter beschikking van den »
» Eersten Minister gesteld door Engelsche groepeerings, die bereid zijn aan- »
» zienlijke sommen te beleggen tegen 6 t. h. »

» De rentedienst van het kapitaal zou moeten verzekerd worden door tolgelden en het gebeurlijk tekort, gewaarborgd door de Staatsmacht. »

Heden is van het Engelsch consortium geen spraak meer ; er blijft alleen nog over, het vergunnen van gronden aan een maatschappij.

De financieele kwestie is niet grondig onderzocht in de Commissie en geen oplossing is aangeduid.

Wie zal het initiatief voor de vergunninghoudende Maatschappij nemen? Zal de Staat den rentedienst der betaalbaar te stellen credieten waarborgen?

Het stilzwijgen over al die punten boezemt ons geen vertrouwen in.
Op dit oogenblik staan drie punten vast :

A. — In de Begrooting van Openbare Werken voor 1921 was de verbintenis aangegaan de werken te voorzien voor het aanleggen der vaart Burght-Sint-Gillis.

Die verbintenis is reeds vergeten, zooals wij hooger gezien hebben.

Ten aanzien van het eenparig protest, heeft de Minister van Openbare Werken zich in de Commissie verbonden, het kanaal Burght-Sint-Gillis opnieuw in de eerste categorie der uit te voeren openbare werken te rangschikken; de uitgave wordt geraamd op 50 tot 57,000,000 frank en de aanbesteding zou plaats hebben in 1923.

De aanbesteding-wedstrijd voor den tunnel zou insgelijks af zijn, maar van het financieel vraagstuk geen woord.

Hoe oprecht ook de inzichten van den Minister mogen zijn en het vertrouwen dat men mag hebben in zijn belofte, daaraan hebben wij hoegenaamd geen hechten waarborg.

Wie zal Minister van Openbare Werken zijn in 1923?

Zal het land dan over de noodige geldmiddelen beschikken?

Zal de Kamer de credieten toestaan?

Welke verbintenis kan de tegenwoordige Kamer aangaan, om te beschikken over de zienswijze van een toekomstige Kamer, behalve door het aannemen eener wet?

B. — De gronden van de Borgerweert, die moesten overgemaakt worden aan een vergunninghoudende Maatschappij belast met het bouwen van den tunnel, zouden insgelijks beloofd geworden zijn aan de stad Antwerpen om er arbeiderswoningen op te bouwen. Is dat het gebruik hetwelk de stad Antwerpen zou durven maken van die wonderbaar gelegen gronden, die graaf de Smet de Nayer aangekocht had om er eene stad te doen oprijzen voorzien van alle economische toerusting? Zoo ja, dan ware het oprichten eener vergunninghoudende Maatschappij voor het bouwen van een tunnel onmogelijk gemaakt: een enkele vergunninghoudende Maatschappij moet de werken in hun geheel ondernemen, maar iedereen is het er over eens, dat de noodige gronden voor het aanleggen der kaaien en der haveninrichtingen moeten overgelaten worden aan de stad Antwerpen,

C. — De heer Delacroix, Eerste Minister, had den heer Lippens, gouverneur van Oost-Vlaanderen, verzekerd dat de kapitalen voor het bouwen van den tunnel, reeds ter beschikking van den Eersten Minister gesteld waren door Engelsche groepeerings, bereid om aanzienlijke sommen te beleggen tegen 6 %.

Heden is er geen spraak meer van Engelsche kapitalen.

De bij de stad Antwerpen in te lijven gronden.

Aan graaf Paul de Smet de Nayer komt de eer toe, de gronden van de Borgerweert aangekocht te hebben. Die Polder is 963 hectaren groot.

Met zijn helder doorzicht, had de oud-Minister er de wonderbare ligging van ingezien, iets eenigs ter wereld om er een nieuwe stad op te bouwen, en hij had ze doen onteigenen. Met baggergronden uit de Schelde doet hij daarna die moerasgronden aanhoogen.

Aan een uitstekend bouwmeester vertrouwt hij de zorg toe, die gronden geschikt te maken en er de grondslagen te leggen van een nieuwe stad met haar haveninrichtingen, haar economische toerusting, hare squares, openbare parken, hare burgers- en arbeiderswijken.

Thans bezit de Staat geen toereikende geldmiddelen om een tunnel onder de Schelde te bouwen. Daarom wordt als eenige oplossing aangegeven, het oprichten eener vergunninghoudende Maatschappij, aan welke de Staat de gronden van den linkeroever in vergunning zou geven.

Anderdeels is het in de Commissie niet ontkend, ja het werd zelfs erkend, dat de stad Antwerpen beweerd had zich een belofte van den Staat ten nutte te zullen maken; deze had haareen groot deel van den Borgerweert-polder afgestaan voor het bouwen van arbeiderswoningen. Moest dat tot stand komen, dan zou het oprichten der vergunninghoudende Maatschappij onmogelijk worden, en daar dit de eenige voorgestane oplossing is, aangezien de Staat onmogelijk kan ingrijpen, staan wij tegenover een toestand zonder uitweg.

De inwoners.

Van de inwoners van Zwijndrecht, die morgen inwoners van Antwerpen zullen worden, is geen sprake in het wetsontwerp.

Welke zal hun toestand zijn inzake belastingen en gemeentehellingen?

Zullen zij dezelfde lasten, dezelfde heffingen betalen als de overige inwoners van Antwerpen, vooraleer zij dezelfde voordeelen genieten?

Zoolang zij geen behoorlijke verbindingsmiddelen hebben met Antwerpen, zullen zij dan tolgelden betalen om te gaan naar het stadhuis voor de akten van den Burgerlijken stand, en naar het Vrederecht om hun rechtszaken?

Welke zal de toestand wezen van notarissen, vrederechter, griffier, in het kanton Beveren, dat nog slechts 27,000 inwoners zal tellen?

Dien kant der zaak is over het hoofd gezien in het wetsontwerp.

Besluit.

Men vraagt ons de naasting der gronden van den linker Scheldeoever vóór Antwerpen. Hoe pijnlijk het offer ook weze, welken tegenzin die maatregel bij ons ook verwekke, wij willen toegeven, doch dat men, billijkheidshalve, ten minste niet daarmee gedaan make :

vooraleer de aanbesteding, — wedstrijd voor den tunnel aangekondigd zij;

vooraleer het financieel vraagstuk opgelost zij;

vooraleer men zekerheid hebbe aangaande de bestemming der in te lijven gronden;

vooraleer de aanbesteding der vaart aangekondigd zij.

Doet men de uitvoering dier ontwerpen samenvallen met dit wetsontwerp, dan, ja, dan kan op eenparige instemming gerekend worden. Doch wil men naasten in de hoop het Land van Waas met onduidelijke beloften te paaien, en zonder het financieel vraagstuk te stellen en te onderzoeken, dan zullen wij maar voort blijven antwoorden :

Geen naasting zonder verbinding !

A. RAEMDONCK.