

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 14 JULI 1926.

Wetsontwerp tot goedkeuring van het Verdrag tot herziening van het te Londen op 19 April 1839 tusschen België en Nederland onderteekeud Verdrag ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE BIJZONDERE COMMISSIE ⁽²⁾, UITGEBRACHT DOOR DEN
HEER VAN CAUWELAERT.

MIJNE HEEREN,

De herziening van het tractaat op 19 April 1839 te Londen tusschen België en Nederland geteekeud, was een onvermijdelijk gevolg van de wijzigingen door het Vredestractaat van Versailles aan het internationaal statuut van België gebracht. Nadat eenmaal was erkend en vastgesteld door de geallieerde Mogendheden dat de bestaansvoorwaarden, welke aan België werden opgelegd in 1839 niet meer aan de toestanden door den oorlog geschapen beantwoordden, en dat zij in het belang van de veiligheid van België en van de duurzaamheid van den algemeenen vrede moesten worden gewijzigd, was het noodzakelijk ook met Nederland dienaangaande in onderhandelingen te treden.

Deze onderhandelingen konden natuurlijk niet beperkt blijven tot de vraag of Nederland bereid was zijne instemming te betnigen met de opheffing van België's verplichte neutraliteit, maar brachten logisch een onderzoek mede over de voornaamste politieke en economische vraagstukken welke met de grensregeling, zooals zij tusschen Nederland en België in 1839 werd voltrokken, rechtstreeks verband houden.

Het Verdrag dat uit deze besprekingen ontstaan is en dat de Regeering ons voorstelt te bekrachtigen, heeft betrekking op twee soorten belangen van gansch verschillenden aard : de politieke en de economische belangen.

(1) Wetsontwerp, n^o 306.

(2) De *Bijzondere Commissie* was samengesteld : 1^o uit de leden van de Bestendige Commissie voor de Buitenlandsche zaken : de heeren Brunet, *voorzitter*, Branquart, Brunfaut, Carton de Wiart, Destrée, Devèze, de Wouters d'Oplinter, Eekelers, Fischer, Franck, Galopin, Hubin, Janson, Piérard, Pouillet, Raemdonck, Renkin, Standaert, Troclet, Van Cauwelaert, Verachttert, Vercammen, Winandy ; 2^o uit zes leden benoemd door de Afdeelingen : de heeren Van de Vyvere, Piérard, Tibbaut, Raemdonck, Pussemier en Pecher.

Wij zullen vooreerst de politieke vraagstukken, die het moeilijkst op te lossen waren, niteenzetten, en wij zullen ons daarbij beijveren, door een zoo objectief en zoo duidelijk mogelijke uitlegging der gedachte van de hooge verdragsluitende partijen, het wederzijdsch vertrouwen te bevorderen waarop al de betrekkingen tusschen België en Nederland moeten gesteund zijn.

A. — Politieke belangen.

De politieke vraagstukken die het Verdrag behandelt hebben meer bepaaldelijk op ons internationaal statuut en op onze veiligheid betrekking. Men zou er het vraagstuk van het regime der Schelde kunnen aan toevoegen, voor zoover het op de souvereiniteit van den stroom betrekking heeft, maar het zal verkieslijk zijn het in zijn geheel voor het economisch gedeelte voor te behouden.

Het politiek gedeelte van het Verdrag is in hoofdzaak samengevat in artikel I, waarbij artikel VII van het Verdrag van 19 April 1839, in zoover het op de neutraliteit van België betrekking heeft en artikel XIV van hetzelfde verdrag betreffende de demilitarisatie der haven van Antwerpen, afgeschaft worden.

I. — Afschaffing onzer neutraliteit.

Indien België in 1914 de hatelijke schending niet ondergaan had die aan dit land zooveel puinen en zooveel tranen kostte zou het er voorzeker niet aan gedacht hebben de herziening van het neutraliteitsstatuut dat het in 1839 was opgelegd, te vragen. Voorzeker waren de Mogendheden, beschermsters onzer onafhankelijkheid, toen zij België aan dit soort politieke voogdij onderworpen, meer om hun eigen belangen dan om deze van België bezorgd geweest; maar wij mogen niet ontkennen dat het stelsel van waarborgen waarmede de onschendbaarheid van ons grondgebied bij den aanvang onzer onafhankelijkheid omringd is geweest, gedurende driekwart eeuws tot onze buitenlandsche veiligheid heeft bijgedragen, ondanks de scherpe mededinging die herhaaldelijk den vrede van Europa bedreigd of gestoord heeft.

Bovendien gaf onze neutraliteit ons bij de regeling van den vrede een voorkeursrecht dat de Belgische Regeering niet nagelaten heeft te doen gelden alhoewel er slechts gedeeltelijk rekening mede gehouden werd. Maar, wat men ook over hare waarde moge denken, de door de Verdragen van Londen in 1839 bevestigde neutraliteit kon de noodlottige wonde niet overleven die haar door den aanval van Duitschland en van Oostenrijk-Hongarije alsmede door de afvaligheid van Rusland was toegebracht.

België moest er voor zorgen voortaan zijne veiligheid op nieuwe grondslagen te verzekeren en het zou niet kunnen aannemen hebben dat men het opnieuw onderwierp, ware het ook onder bedekte vormen, aan een regime van politieke onmondigheid dat het slechts noodgedwongen had aangenomen.

Op 11 Februari 1919 bracht de Belgische Regeering, bij monde van haren Minister van Buitenlandsche Zaken het vraagstuk vóór den Hoogen Raad belast met het opmaken der vredesvoorwaarden die aan Duitschland zouden worden opgelegd.

De Raad verwees de zaak naar eene commissie die genaamd werd « Commissie voor Belgische Zaken » en op 8 Maart 1919 diende de Commissie een verslag in dat door den heer Tardieu opgesteld was en dat door den Hoogen Raad

der geallieerden werd goedgekeurd. De besluiten van dit verslag waren in de volgende bewoordingen opgesteld :

- « a) Les traités de 1839 doivent être révisés dans l'ensemble de leurs clauses à la demande commune des Puissances qui estiment nécessaire cette revision ;
- » b) La Hollande devra participer à cette revision ;
- » c) Celles des grandes Puissances garantes qui ont tenu leurs engagements doivent y être également associées ;
- » d) Les grandes Puissances à intérêts généraux représentées à la Conférence de la Paix doivent y participer aussi ;
- » e) Le but général de cette revision est, conformément à l'objet de la Société des Nations, de libérer la Belgique de la limitation de souveraineté qui lui a été imposée par le Traité de 1839 et de supprimer, tant pour elle que pour la paix générale, les risques et inconvénients divers résultant du dit Traité. »

De Hooge Raad erkende dus plechtig de noodzakelijkheid de Verdragen van 1839 te herzien, en verbond zich in zekeren zin den goeden afloop der besprekingen waartoe deze herziening zou aanleiding geven, te waarborgen. In de vredesvoorwaarden die hij op 7 Mei 1919 aan Duitschland onderwierp, zegde hij op definitieve wijze, in artikel 31, dat het door de Verdragen van 19 April 1839 aan België opgelegde regime niet meer met de huidige omstandigheden overeenstemde en dat het door hem als afgeschaft beschouwd werd. Duitschland nam deze afschaffing aan en, door het Verdrag dat ons wordt onderworpen, erkent Nederland op zijne beurt op uitdrukkelijke wijze een toestand dien het sedert den wapenstilstand stilzwijgend heeft aangenomen.

Het schijnt dat men in zekere Nederlandsche kringen aan de Belgische Regeering verweten heeft de herziening van het Verdrag van 1839 vóór den Raad der vijf groote Mogendheden gebracht te hebben. De modaliteiten van procedure geven gemakkelijk aanleiding tot zekere verschillen van gevoelen maar, terwijl zij volgens haar voorkeur handelde, heeft de Belgische Regeering nooit het inzicht gehad Nederland uit de besprekingen te sluiten noch dit land in zijne tusschenkomst te hinderen, want het is klaar dat, om op onbetwistbare wijze opgesteld te zijn, de akte betreffende ons nieuw statuut ook de vrije handteekening van Nederland moest dragen. Bovendien konden tal van belangen waarover België ter gelegenheid van deze herziening te waken had, slechts verzekerd worden met de welwillende medewerking van onze Noorderburen. Maar men mag niet vergeten dat het Verdrag van 1839 de vrucht niet was van eene vrije overeenkomst tusschen Nederland en België. De artikels werden opgesteld onder de bescherming der garandeerende Mogendheden, die de bekrachtiging er van aan België en aan Nederland oplegden in ruil voor hunne officieele erkenning der ontbinding van de Unie die door het Verdrag van 31 Mei 1815 tusschen onze landen tot stand gebracht werd. De Belgische Regeering heeft geoordeeld dat het logisch was de herziening van het Verdrag vóór den Raad te brengen, die onmiddellijk na den oorlog in zekeren zin de opdracht had overgenomen welke de groote Mogendheden van Europa zich in het begin der XIX^e eeuw toegekend hadden, en in wiens midden de garandeerende Mogendheden die België trouw gebleven waren — Groot-Brittannië en Frankrijk — een zoo gewichtige rol vervulden.

Het Veiligheidsvraagstuk.

Overigens de afschaffing van onze verplichte onzijdigheid gaf geen aanleiding tot eenige moeilijkheid maar de vraag op welke wijze de veiligheid van België in de toekomst zou worden gewaarborgd was het voorwerp van meer kiesche verhandelingen.

De verklaring van den Hoogen Raad, op 8 Maart 1919, — waarvan wij den tekst reeds hebben in herinnering gebracht — alhoewel vrij onduidelijk in hare bewoordingen, verwijst in haar laatste alinea duidelijk naar het veiligheidsvraagstuk, waar zij spreekt « de supprimer les risques et inconvénients divers résultant des traités de 1839 », zoowel voor België als voor den algemeenen vrede.

Deze woorden doen natuurlijk denken aan de gevaren, welke bij de vernieuwing van een Duitschen aanval, voor België kunnen voortvloeien uit de geographische ligging en vorm van Nederlandsch Limburg en aan de belangrijkheid welke de vrije vaart op de Schelde in oorlogstijd hebben kan, zoowel voor de bevoorradiging van ons land in militaire hulpmiddelen als in voedingswaren, heeft men zich in sommige Belgische kringen daarbij aan de illusie overgegeven dat het mogelijk zou zijn bij deze gelegenheid in zekere mate een territorialen toestand te herzien, welke tegen den wil van onze bevolking in 1839 aan de Limburgsche zijde werd geschapen en zelfs de Schelde tot aan hare monding als grens tusschen Nederland en België te plaatsen? In onze openbare opinie heeft eenige eisch van dien aard in elk geval nooit vorm gekregen. Hoezeer ook gesteld op veiligheid en vrije ontwikkelingsmogelijkheden, heeft het gezond verstand van onze bevolking steeds begrepen dat zijn ware belangen beter gediend zijn met goede huurschap en wederzijdsche toenadering dan met de twijfelachtige voordeelen van eenigen gebiedsafstand, tegen welken het eergevoel van de Nederlandsche Natie en de vrije wil van de betrokken bewoners zich schrap zouden hebben gezet.

Dat begreep ook volkomen de Belgische Regeering, toen zij op 15 Juli 1916, door haren minister van Buitenlandsche Zaken, Baron Bayens, aan den gezant van Nederland bij het Belgisch Hof, Baron van Weerde, schriftelijk de verzekering liet geven « que le gouvernement du Roi désapprouve énergiquement toutes menées qui auraient pour objet de porter atteinte à l'intégrité du territoire néerlandais ».

Deze verklaring beantwoordde ook aan de zienswijze en het verlangen van onze voornaamste bondgenooten, Engeland en Frankrijk, en wie dienaangaande eenigen twijfel heeft kunnen koesteren werd definitief beleerd door de mededeeling welke de Ministers van Buitenlandsche Zaken der verbonden en geassocieerde Mogendheden op 4 Juni 1919, deden aan de vertegenwoordigers van België en Nederland in de volgende bewoordingen :

« Les Puissances ayant reconnu nécessaire la revision des Traités de 1839, confient à une Commission comprenant les représentants des États-Unis d'Amérique, de l'Empire Britannique, de la France, de l'Italie, du Japon, de la Belgique et de la Hollande, le soin d'étudier les mesures devant résulter de cette revision et de leur soumettre des propositions *n'impliquant ni transfert de souveraineté territoriale, ni création de servitudes internationales.*

» La Commission invitera la Belgique et la Hollande à présenter des formules communes en ce qui concerne les voies navigables, en s'inspirant des principes généraux adoptés par la Conférence de la Paix ».

Dit besluit voldeed noch Nederland noch België volkomen. Nederland vreesde een te verregaande inmenging van de Geallieerde groote Mogendheden, België was verontrust over de absoluutheid der bewoordingen, welke niet alleen elke gebiedsoverdracht, maar zelfs ieder principieele beperking van de soevereiniteit over eenig gebied uitsloot.

Deze verklaring kon inderdaad hinderlijk worden onder meer bij de bespreking van het Scheldestatuut, en de Belgische Regeering sloot zich bij het besluit van den Hoogen Raad slechts aan onder het voorbehoud « que la procédure indiquée ne peut avoir pour effet d'empêcher l'examen et l'adoption de toutes mesures indispensables pour supprimer les risques et inconvénients auxquels selon les conclusions formulées par les Puissances le 8 mars dernier, les Traités de 1839 exposent la Belgique et la paix générale, et pour garantir à la Belgique son libre développement économique aussi bien que son entière sécurité ».

In de werkelijkheid kwam niet veel terecht van al de pogingen welke de Belgische afgevaardigden in den schoot van de Commissie der XIV — aldus werd de Commissie voor de Hollandsch-Belgische aangelegenheden genoemd — of bij rechtstreeksche onderhandelingen met de Nederlandsche Vertegenwoordigers in het vervolg nog deden in verband met het veiligheidsvraagstuk.

De Verdediging van Limburg.

De Belgische delegatie beijverde zich in het licht te stellen dat de veiligheid van België, aan zijne Oostgrens, niet kon verzekerd worden zonder militaire schikkingen met Nederland voor de gemeenschappelijke verdediging van Limburg. Volgens de opvatting der Belgische Regeering, zouden deze schikkingen — waarvan het uitvoerig programma door eene militaire en maritieme subcommissie had moeten opgemaakt worden — « vestingen in Limburg, dekkings-troepen reeds in vreedstijd almede een op voorhand tusschen de Belgische en de Nederlandsche staven gecombineerd plan voor de verdediging van het afgestane Limburg ingeval deze provincie zou overweldigd worden », voorzien hebben ⁽¹⁾.

Door dit verzoek wenschte de Belgische Regeering geenszins den twijfel te deelen die tijdens den oorlog tot uiting kwam aangaande de zorgzaamheid waarmede Nederland over zijn grondgebied aan het uiteinde van het Limburgsch grondgebied zou gewaakt hebben, maar zij was bezorgd over de moeilijkheden die de verdediging van dit grondgebied, waarvan de schending waarschijnlijk bleek indien er een nieuwe aanval op de Maas plaats had, voor Nederland zou bieden. Het was verstaanbaar dat de Belgische Regeering zich over deze eventualiteit bezorgd maakte en dat zij getracht had door een preventief akkoord het bijzonder kwetsbaar karakter van onze Limburgsche grens te verhelpen.

De afgevaardigden der vreemde Mogendheden erkennen de gegrondheid van deze bezorgdheid maar zij waren van meening dat eene zuiver lokale verdediging van Limburg door Nederland niet doelmatig kon zijn en dat alleen een in gemeen overleg opgemaakt stelsel van verdediging waarbij de Nederlandsche troepen in staat werden gesteld hunne verbindingen naar het Westen, over het Belgisch grondgebied, in samenwerking met ons eigen leger, te verzekeren, eene ernstige barreel kon uitmaken.

(1) Redevoering van den heer Staatsminister P. Segers, Kamer der Volksvertegenwoordigers, 10 Juni 1920.

Maar de Nederlandsche delegatie weigerde hardnekkig dien weg in te slaan. Zij deed opmerken dat, indien België nieuwe veiligheidswaarborgen noodig had om deze welke de Verdragen van 1839 aan dit land verleend hadden te vervangen, het deze niet bij de Nederlanders maar wel bij de gewezen garandeerende Staten diende te zoeken.

Bovendien verbood haar de aanstaande oprichting van den Volkenbond, waarvan het hoofddoel zou zijn « den vrede en de veiligheid onder de volken te waarborgen », beperkte schikkingen in beschouwing te nemen die zouden kunnen indruischen tegen de beginselen en de middelen door den Volkenbond in werking gesteld. Enkel ingeval de Volkenbond het sluiten van bijzondere schikkingen voor de verdediging van de Maas wenschelijk zou achten, zou de Regeering van Nederland bereid zijn een dergelijk voorstel te bespreken.

De Commissie poogde de zienswijzen overeen te brengen en zij stelde voor het geschil onmiddellijk vóór den Raad van den Volkenbond te brengen hem verzoekend « onder zijne bescherming vast te stellen welke maatregelen er voor het behoud van den algemeenen vrede, ter vervanging der waarborgen bepaald door de Verdragen van 9 April 1839, zouden moeten genomen worden ».

Dit voorstel werd door de Belgische Regeering niet aangenomen omdat het aan ons land de noodige waarborgen niet schonk. De Raad van den Volkenbond kon zich aan den oproep onttrekken door een middel van procedure, en de regel der eenparigheid die zijne besluiten beheerscht kon de eischen die België zou doen gelden gemakkelijk in bedwang houden. Om zijn goeden wil te toonen, verklaarde België zich evenwel bereid het vraagstuk vóór den Volkenbond te verwijzen, op voorwaarde dat Groot-Brittannië en Frankrijk zich inmiddels zouden verbinden ons verder hunne waarborgen ten voordeele der integriteit en der onschendbaarheid van ons grondgebied te verzekeren, ingeval van een niet uitgelokten aanval ⁽¹⁾.

Daar er dienaangaande tusschen België en zijne garandeerende verbonden geen akkoord kon bereikt worden, werd het voorstel van verwijzing naar den Raad van den Volkenbond op zijne beurt prijsgegeven.

De besprekingen eindigden aldus zonder tastbaren uitslag voor België. Noch Nederland, noch de verbonden Mogendheden gingen eenige definitieve verbintenissen aan België te steunen in geval eener schending of eener ernstige bedreiging onzer grenzen langs Nederlandsch Limburg. Dit maakt onbetwistbaar eene ernstige zwakheid van het Verdrag uit. Het was natuurlijk dat er in uwe bijzondere Commissie daaromtrent spijt werd uitgedrukt.

Het zou nochtans overdreven zijn te beweren dat dit onderzoek van het Limburgsch vraagstuk ten opzichte der veiligheid van België geenerlei voordeel opgeleverd heeft. Ten einde de gegronde vrees van België weg te nemen, hebben de Nederlandsche afgevaardigden, daartoe behoorlijk door hunne Regeering gemachtigd, verklaard dat de Regeering van Nederland « zich te geener tijd onverschillig zou toonen wanneer het grondgebied van Nederland opzettelijk zou worden geschonden en dat zij, voor zooveel de voorschriften van het Volkenbondspact zulks toelaten, eene zoodanige schending, waar zij ook zou plaats hebben, als een « casus belli » zou beschouwen.

Deze verklaring die integraal in artikel 1 der Memorie van Toelichting opge-

(1) Cfr. de reeds vermelde redevoering van Minister Segers

nomen is, maakt weliswaar geene nieuwe verbintenis vanwege Nederland uit, maar is toch van groot belang omdat zij ons in een plechtigen vorm aantoonst hoe Nederland de rechten en plichten der landsverdediging alsmede zijne eventueele verantwoordelijkheden als neutrale Staat opvat.

Een lid van de Commissie heeft zich afgevraagd, zonder in het minst de waarde dezer verklaring in twijfel te willen trekken, of deze iets toevoegt aan de waarborgen die wij reeds in het Volkenbondspact vinden. Daarop kan niet anders dan bevestigend worden geantwoord.

Welke ook de zedelijke waarde zij van de in het Volkenbondspact vervatte voorschriften aangaande de plichten van solidariteit zijner leden, toch blijven de coërcitieve kracht zijner voorschriften alsmede de voorwaarden van toepassing er van, aan velerhande betwistingen onderhevig.

Zij bevatten bovendien niet de verplichting voor de leden van den Bond de wapens op te nemen.

De Raad kan hun slechts dienaangaande aanbevelingen doen. Het Pact houdt zich niet bezig met het geval waarin de aanvaller voor zijn doortocht een gedeelte van het grondgebied van een der leden van den Bond zou gebruikt hebben. Daarentegen is de verklaring door Nederland afgelegd bij gelegenheid van zijn Verdrag met België duidelijk en houdt zich bovendien veeleer aan het traditioneele Internationaal Recht dan aan de nieuwe bepalingen van het Pact. Men kan dus verzekerd zijn dat, indien ooit Duitschland België door Nederlandsch Limburg zou aanvallen Nederland aan Duitschland onmiddellijk den oorlog zou verklaren en zich met ons met alle militaire middelen tegen den aanvaller zou keeren.

Zeker zoolang er tusschen Nederland en België geene overeenkomst bestaat aangaande de voorwaarden waarin onze legers elkander eventueel een wederzijdschen steun zouden verleen, zal Limburg voor ons steeds een voorwerp van zorgen blijven, maar België wenscht te dier zake geen de minste drukking op zijn Noorderbuur uit te oefenen. Onlangs heeft de pers gezinspeeld op stappen die, gedurende de onderhandelingen voor het pact van Locarno, gedaan werden door den heer Minister Herriot bij de Britsche Regeering om Nederland te bewegen deel te nemen aan het Rijnpact, en het is niet twijfelachtig dat, indien Nederland en Zwitserland er zich bij hadden aangesloten, de waarde van het pact er slechts door verhoogd zou kunnen zijn. Maar wij kunnen verzekeren dat, in strijd met de dienaangaande in sommige Nederlandsche bladen uitgedrukte vermoedens, de Belgische Regeering aan dit initiatief, waarvan de opportuniteit haar zelf als betwistbaar is voorgekomen, volkomen vreemd was.

Indien de pogingen onzer gevolmachtigden niet gelukkiger geweest zijn voor onze veiligheid op de Limburgsche grens, zoo kunnen wij er niet aan denken ons nog langer over een afgemaakte stand van zaken te beklagen. Wij moeten voortaan vertrouwen hebben in de goede trouw van Nederland, wanneer dit zijnen vasten wil te kennen geeft zich te verdedigen welk ook het punt zijner grenzen zij waarop het zou worden aangevallen. Maar het blijft alleen meester over de aan te wenden middelen. En wanneer het materieel onmogelijk is voor zijn leger om met eenige kracht in Limburg op te treden zonder verbinding met het Belgische grondgebied en met het Belgische leger, zoo kunnen wij slechts den wensch uitdrukken dat de gemeenschappelijke belangen, het wederzijdsch vertrouwen en de wederzijdse toegenegenheid, die in de toekomst de beste diplomatieke agenten tusschen Nederland en België moeten zijn, eenmaal aan

dit vriendschapsverdrag de practische aanvullingen die er kunnen uit voortvloeien, zullen brengen.

De Schelde en onze militaire verdediging.

De kwestie van de Schelde was niet minder netelig dan die van Limburg. Zij gaf aanleiding tot drukke besprekingen, maar het resultaat uit politiek en militair oogpunt, was nauwelijks belangrijker dan dat in de Limburgsche kwestie bereikt.

De Belgische Afvaardiging vroeg dat de Schelde volkomen vrij verklaard werd voor de scheepvaart en dat zij zonder bijzondere toelating van Nederland toegankelijk verklaard werd voor de oorlogsschepen zoowel als voor de handelschepen, zelfs ingeval België oorlogvoerende zou zijn, terwijl Nederland het niet was. Zij verlangde meer in het bijzonder voor België, voor het geval dit land een oorlogsvloot zou inrichten, vrij van de Schelde gebruik te mogen maken, zoowel in oorlogs- als in vreedstijd, voor de verbinding tusschen Antwerpen en de volle zee ⁽¹⁾.

De Nederlandsche Afvaardiging toonde zich onverzettelijk tegenover dezen eisch, welke volgens zij verklaarde, strijdig was met de beginselen op 4 Juni door den Hoogen Raad vastgesteld waarbij het tot stand brengen van internationale servituten op het Nederlandsch grondgebied verboden werd.

België vond trouwens slechts weinig steun bij de afgevaardigden der andere Mogendheden die in de Commissie der XIV vertegenwoordigd waren. Zij waren van meening dat België er geen werkelijk belang bij had de Schelde, zonder toezicht, te zien openen voor oorlogsschepen, in de voorwaarden waarin het verzoek daartoe gedaan werd. Zij meenden integendeel dat, ingeval België oorlog zou voeren, zonder Nederland, de neutraliteit der Schelde voor ons eene betere bescherming zou uitmaken dan wanneer de toegang er toe vrij ware, en zij beriepen zich tot staving hunner thesis op wat de jongste oorlog geleerd had. De Commissie dacht er een oogenblik aan deze vraag aan den Raad van den Volkenbond te onderwerpen terzelfder tijd als de Limburgsche kwestie, maar om de reeds aangeduide redenen kon België niet akkoord gaan met deze proceduur. Feitelijk werd er geen enkele wijziging aan het politiek en militair regime der Beneden-Schelde aangenomen, en men stelde zich tevreden met in het Verdrag de afschaffing van artikel 14 van het Verdrag van Londen op te nemen, waarbij het verboden was de haven van Antwerpen voor andere dan commercieele doeleinden te gebruiken.

De afschaffing van deze bepaling was het natuurlijk gevolg van de opheffing onzer verplichte neutraliteit. Daar men België vrij verklaard had voortaan zijne verdediging in te richten en zijne buitenlandsche politiek te regelen volgens zijne belangen en zijne voorkeur, zou het zeer zonderling geweest zijn dat de Antwerpsche haven met eene soort servituut, dat met ons nieuw statuut niet strookte, belast gebleven ware. Practisch gesproken is echter deze vrijheid van gebruik ten voordeele der haven van Antwerpen, zonder de vrijheid van doorvaart op de Schelde, slechts van minder belang. Nu zegt artikel 4 van het Verdrag uitdrukkelijk :

De voortdurende vrijheid van scheepvaart op de Schelde ten voordeele van

(1) Cfr. de reeds aangehaalde redevoering van den heer Staatsminister Segers.

alle vlaggen is niet toepasselijk op de oorlogsschepen noch op de schepen welke met deze gelijkgesteld zijn.

Het eenig voorbehoud dat aangenomen werd heeft betrekking op de doorvaart van Belgische oorlogsschepen. En dit voorbehoud werd opgenomen in de Memorie van Toelichting. Zeker hadden de Belgische afgevaardigden tijdens de zitting, welke op 8 Augustus 1919 door de Commissie der XIV gehouden werd, doen gelden :

« Dat sedert België's onafhankelijkheid zoolang België eene militaire marine onderhield, zijne schepen Antwerpen vrij in- en uitvaarden en deze stad dikwijls hun haven van herkomst was. »

Nederland echter deed opmerken dat het dit recht nooit heeft willen erkennen en het heeft nog geweigerd het te doen ter gelegenheid van het Verdrag. Het heeft alleen bij wijze van besluit aangenomen dat indien de vraag van de doorvaart der Belgische oorlogsschepen in de praktijk opgeworpen wordt, zij het voorwerp zal kunnen uitmaken van nieuwe onderhandelingen, zonder dat men daartegen de bepalingen van het Verdrag zou invoeren. In werkelijkheid moeten wij niet aarzelen te erkennen dat de belangrijkheid van dit voorbehoud ten gunste van de Belgische oorlogsschepen uit het oogpunt van onze nationale belangen zonder zeer groote waarde is. Wij erkennen zijne zedelijke draagwijdte maar uit het oogpunt der belangen van onze verdediging is het klaar dat, waar wij over geene belangrijke militaire marine beschikken, het belang van dit voorbehoud bijna niet moet geteld worden. In alle geval moet men erkennen dat uit militair en politiek oogpunt de toestand van de Schelde, zoowel als de toestand van Limburg onder het tegenwoordig Verdrag gebleven is wat hij was onder het vroeger regime.

Er dient erkend dat artikel 16 van het Pact van den Volkenbond ⁽¹⁾ de bezwaren van dezen toestand in eene zekere mate verminderd heeft, vermits krachtens dit artikel het recht van doortocht over het Nederlandsch grondgebied in sommige gevallen aan de ons ter hulp komende troepen en transporten zou behooren.

De questie der Wielingen.

De derde tusschen Nederland en België hangende politieke questie is die der Wielingen.

Wij spreken er slechts voor memorie over.

Zij werd levendig besproken ter gelegenheid van het Verdrag, in de meeningsverschillen waartoe zij op het laatste oogenblik aanleiding gaf, hebben de ondertekening van het Verdrag met vier jaren vertraagd. De heer Minister Segers heeft, in de redevoering die wij reeds aangehaald hebben, eenige bijzonderheden betreffende dit spijtig incident gegeven. Hij heeft terzelfder tijd de redenen uiteengezet waarop België zich beroept om de erkenning van zijne

(1) Artikel 16 van het Pact zegt in alinea 3 dat « de leden van den Bond, om aan elken bijzonderen maatregel te weerstaan, die door den Verdragbrekenden Staat tegen hen genomen wordt, elkander ook wederzijds steunen. Zij nemen de noodige schikkingen om den doortocht over hun grondgebied te vergemakkelijken aan de legers van elk lid van den Bond dat deel neemt aan eene gemeenschappelijke actie om de verbintenissen van den Bond te doen eerbiedigen. »

souvereiniteit te vragen over een pas die bijna geheel in onze kustwateren gelegen is.

Wij verwijzen naar zijne uiteenzetting degenen die zich vollediger wenschen in te lichten betreffende het door onze afgevaardigden te Parijs verdedigd standpunt. Laten wij eenvoudig vaststellen dat het aannemen van dit Verdrag geen enkele vermindering van onze rechten noch eenige verzwakking van de tot nu toe door België aangenomen houding in zich sluit. Het voorbehoud is wederzijds uitdrukkelijk en de questie der Wielingen blijft geheel bestaan. Evenwel heeft een lid der Commissie er zijn spijt over uitgedrukt dat gedurende zes jaar, geen enkele ernstige poging gedaan werd om haar op te lossen en zou hij er de voorkeur aan gegeven hebben dat er een einde aan gesteld werd, zelfs langs scheidsrechterlijken weg.

De gevolgtrekking uit dit eerste deel van het onderzoek van het Verdrag ligt voor de hand. Uit politiek oogpunt, heeft het nieuwe Verdrag op geen enkel belangrijk punt onze verhoudingen met Holland gewijzigd, behalve wat betreft de erkenning door dit laatste land van de afschaffing van onze neutraliteit. Uit het oogpunt van onze veiligheid, brengt het ons de verzekering dat Nederland met ons in oorlog zou treden tegen den aanvaller, vanwaar hij ook kome, die zich zou veroorloven zich van het Nederlandsch grondgebied of de Nederlandsche wateren te bedienen om ons grondgebied aan te vallen. België dat zekere eischen had doen gelden die het als belangrijk voor de veiligheid van zijne grenzen beschouwde, verkreeg noch van Nederlandsche zijde, noch vanwege de andere leden der Commissie de noodige toetredingen om ze te doen zegevieren. Maar België is bereid den door het Verdrag bevestigden toestand loyaal te aanvaarden en heeft geen anderen wensch dan eens in eene vriendschappelijke en vrije toenadering der beide naties de aanvullende voorwaarden van veiligheid te vinden, die het Verdrag niet medebrengt.

B. — Economisch gedeelte.

Brengt het nieuwe Verdrag ons geene groote politieke voldoeningen, onze afgevaardigden zijn gelukkiger geweest in hunne economische onderhandelingen zonder dat men echter de onmiddellijke voordeelen der nieuwe akkoorden moet overdrijven. Deze akkoorden hebben vooral betrekking op onze verbindingen per waterweg met het buitenland. Laten wij ze van naderbij beschouwen en vooreerst onze aandacht vestigen op hetgeen de levensknoop is van gansch het vraagstuk onzer buitenlandsche verbindingen : de Schelde.

Regime der Schelde.

Daar de souvereiniteit der Nederlanden door den Hoogen Raad onaantastbaar verklaard werd op het gedeelte van den stroom begrepen in het Nederlandsch grondgebied, konden de onderhandelingen slechts dragen op de practische schikkingen en de positieve verzekeringen, bestemd om aan ons land het vrije gebruik van den stroom in alle omstandigheden te verzekeren en ons te vrijwaren tegen de bezwaren en de gevaren die het meesterschap eener vreemde mogendheid op onzen eenigen zeeweg voor de ontwikkeling en de veiligheid van ons economisch leven na zich zou kunnen sleepen.

Wij erkennen volgaarne, dat de onderhandelaars het bewijs geleverd hebben van een grooten practischen geest en van een klaarblijkelijke zorg om voor de

toekomst, in de mate van het mogelijke, de bezwaren te vermijden die de ervaring van het verleden had doen uitschijnen. En indien wij aan onze eigen afgevaardigden slechts dankbetuigingen kunnen richten voor den ijver waarmede zij onze belangen verdedigd hebben, moeten wij erkennen dat op het gebied der economische akkoorden de vertegenwoordigers van Nederland eveneens blijk gegeven hebben van een wensch tot verstandhouding, dien wij tijdens de bespreking van politieken aard niet in dezelfde mate teruggevonden hebben.

De schikkingen betreffende de Schelde maken het voorwerp uit van artikel 4, §§ 1 tot 12 van het Verdrag en hebben een dubbel doel : in alle omstandigheden te waarborgen :

- a) De handelsvrijheid en
- b) De volkomen bevaarbaarheid van den stroom.

De vrijheid van de Schelde.

Het hoofdbeginsel van gansch dit gedeelte van het Verdrag zijnde datgene hetwelk al de andere beheerscht, is dat de Schelde moet zijn een vrije stroom, vrij in rechte en vrij in feite en de termen van het Verdrag streven er naar deze vrijheid te vrijwaren tegen elke belemmering of tegen elke hindernis, die de soevereine macht van Nederland zelfs onrechtstreeks aan de scheepvaart zou kunnen opleggen enkel met uitzondering van de oorlogsschepen waarvan wij hierboven gesproken hebben.

De Wester-Schelde en hare toegangen van uit volle zee, alsmede de Schelde beneden Antwerpen, zullen voortdurend vrij en open zijn voor de vaart van alle vaartuigen van alle naties, uitgezonderd oorlogsschepen.

En de commentaar gegeven in de bij het Verdrag gevoegde Memorie van Toelichting voegt er aan toe : « Deze paragraaf huldigt ten aanzien van de Wester-Schelde en hare toegangen van uit volle zee, voor alle vaartuigen, geen oorlogsschepen zijnde, het beginsel van « *de vrije, onbelemmerde scheepvaart in den ruimsten zin des woords en voor alle tijden* », en de woorden « voortdurend vrij » beteekenen dat « de vrijheid van scheepvaart zoowel in tijd van oorlog als van vrede zal bestaan ». En in zijne toepassing kan dit beginsel van vrijheid geene andere uitzonderingen noch grenzen kennen dan deze die in het Verdrag uitdrukkelijk voorzien zijn.

Deze beschikkingen maken ontegensprekelijk een vooruitgang uit tegenover deze van het verdrag van 1839 en de belangrijkheid ervan zal klaarder uitschijnen wanneer wij de toepassingen zullen nagaan waartoe zij, wat de practische reglementeering der zeevaart betreft, geleid hebben. Het Verdrag van 1839 vergevoegde zich met, voor de vrije scheepvaart, te verwijzen naar de beschikkingen der artikelen CVIII tot CXVII inbegrepen, van de Algemeene Akte van het Congres van Weenen, door te verklaren dat zij voortaan zouden gelden voor « de bevaarbare stroomen en rivieren die tegelijkertijd het Belgisch grondgebied en het Nederlandsch grondgebied scheiden of doorloopen ».

De vrijheid welke onder het vorig verdrag moest worden begrepen als een uitzondering op de onbepaalde soevereiniteit van de Staatsmacht over de wateren van zijn gebied, wordt thans gehuldigd als een absoluten regel, en waar ze vroeger enkel werd voorzien voor handelsschepen geldt zij thans voor elk vaartuig dat niet als oorlogsvaartuig beoogt te worden aanzien.

Men moet evenwel de practische beteekenis van deze wijziging niet

overdrijven. In de werkelijkheid was de vaart op de Schelde vrij, sedert in 1863 de tolrechten door Nederland op de Scheldevaart geheven werden afgeschaft.

Maar onze rechtspositie is onbetwistbaar een betere geworden voor het geval dat eenige betwisting tusschen Nederland en België omtrent eenige feitelijke toepassing van het vrijheidsbeginsel mocht oprijzen. Bovendien de praktische waarborgen en toepassingen, welke het Tractaat aan de beginselverklaring van artikel 4, § 1, toevoegt, zijn van aard om iedere betwisting zoo verre mogelijk te verwijderen. Immers, alinea 2, § 1, artikel 4 verbiedt uitdrukkelijk aan de Nederlandsche en respectievelijk aan de Belgische autoriteiten de vaartuigen, gedurende hunne doorvaart op het bedoelde gedeelte van de Wester-Schelde, aan eenig tolrecht of heffing van welken aard of vorm ook — met uitzondering alleen van de loodsgelden — noch aan eenig onderzoek, oponthoud of belemmering, op welken grond ook, te onderwerpen. Elk der betrokken landen behoudt echter het recht, binnen zijne eigen wateren maatregelen te treffen ten aanzien van de schepen die op reis zijn van of naar zijn-eigen havens, zonder dat deze maatregelen evenwel mogen indruischen tegen de voorschriften uitgevaardigd door de Commissie welke met het beheer van de Schelde belast is, noch noodelooze belemmeringen in den weg van den handel mogen leggen.

De scheepvaart op het gedeelte van de Schelde afgebakend door het tractaat, is dus volkomen vrij en blijft onttrokken aan elk eenzijdig of willekeurig ingrijpen van een der beide grensstaten. De scheepvaart wordt echter daardoor niet een regellooze en de behartiging van hare belangen, wordt opgedragen aan een gemengde commissie van beheer, waarvan wij nader de samenstelling en de werkwijze zullen bespreken. Deze commissie zal te besluiten hebben, bij wijze van algemeene verordeningen en van bijzondere beschikkingen aangaande alles wat voor het belang van de scheepvaart wordt vereischt : de reglementen van politie, de voorschriften omtrent het verkeer, de veiligheidsmaatregelen en alle werken welke noodig zijn om het gebruik van de Scheldewateren door de internationale scheepvaart te vergemakkelijken en te bevorderen.

Wanneer de Commissie, krachtens haar eigen statuut, een geldig besluit heeft getroffen en dit besluit met de goedkeuring der Regeeringen in voege werd gebracht, zijn de Nederlandsche en de Belgische Regeering, elk voor zoover het haar betreft, verplicht zich aan dit besluit te houden en zij hebben niet het recht eenige beschikking uit te vaardigen welke met deze van de Commissie zou in tegenstrijd zijn (art. IV, §§ 4, al. 2).

Het beginsel dat de vaart op de Schelde eene volkomen vrije moet zijn voor den handel is echter — zooals bekend is — niet nieuw en ook in het tractaat van 1839 waren reeds voorzorgen getroffen opdat de Scheldevaart, van wege de oeverstaten aan de minst mogelijke belemmeringen zoude worden onderworpen, onder voorwendsel van belangen van openbare orde. « Afin que les dits navires — aldus art. IX, § 3, van bedoeld tractaat — ne puissent être assujettis à aucune visite, ni à aucun retard ou entrave quelconque dans les rades hollandaises, soit en remontant l'Escaut de la pleine mer, soit en descendant l'Escaut pour se rendre en pleine mer, il est convenu que la perception du droit susmentionné aura lieu par les agents néerlandais à Anvers et à Terneuzen. De même, les navires arrivant de la pleine mer pour se rendre à Anvers par l'Escaut occidental et venant d'endroits suspects sous le rapport sanitaire, auront la faculté de continuer leur route sans entrave ni retard, accompagnés d'une garde de santé et de se rendre ainsi au lieu de leur destination. »

Deze bepaling werd nader uitgewerkt in het reglement op de scheepvaart dat in 1843 tusschen de Belgische en de Nederlandsche Regceering tot stand kwam.

De toepassing van het beginsel der vrije vaart gaf in den loop der jaren aanleiding tot eenige betwisting, voor zoover het de vraag betreft of door de Nederlandsche overheid een tusschen de Belgische haven en de open zee varende schip in beslag kan worden genomen, op privaatrechtelijke gronden. De vraag bleef tot nu onbeslecht. Wordt onderhavig verdrag goedgekeurd dan is voortaan eenig ingrijpen van dien aard uitgesloten.

De nieuwe bepaling is dus in feite niets anders dan een meer uitdrukkelijke en ietwat verruimde toepassing van een reeds erkend beginsel.

In de Nederlandsche pers werd naar aanleiding van deze bepaling herhaaldelijk gesproken van een toestand van rechteloosheid en van een onduidbare inbreuk op Nederlandsch soevereiniteitsrechten. Eene dergelijke bewering kan alleen berusten op eene vooropgezette meening, welke om een goede verstandhouding tusschen beide landen weinig bekommerd is.

Vooreerst de officieele Memorie van Toelichting legt er nogmaals den nadruk op dat de vrijwaring tegen elke overheidsbemoeiing, buiten deze der commissie van beheer, slechts geldt voor schepen die in doorvaart zijn. Het innemen of afladen van goederen, het opnemen of ontschepen van passagiers, op den doorweg van een Belgische haven naar de vrije zee onttrekt het schip aan het voorrecht van onaantastbaarheid.

Het spreekt bovendien vanzelf dat indien eenig schip zich moest veroorloven, op onvoorziene wijze, roof of geweld te plegen tegen de oeverbevolking of tegen eenig ander schip, de landsmacht, op wiens gebied de feiten zich zouden voordoen het recht zou hebben ter bescherming van de slachtoffers in te grijpen, maar voor het overige berust de zorg voor de politie van den stroom in de handen van de Beheerscommissie en er zal in overleg met de contracteerende landen dienen bepaald op welke wijze de uitvoering en de eerbiediging van de door haar getroffen voorschriften zal worden verzekerd.

Het hoogheidsrecht van Nederland wordt niet aangetast, in zijn beginsel, er werd naar een practische regeling gezocht die rekening houdt met de onmiskenbare eischen, welke door de geographische ligging van de voornaamste Belgische havens worden gesteld. Het belang van beide landen maakt een verzoening tusschen Nederlands hoogheidsrecht en het recht van België op een onbelenimerde ontwikkeling van zijn natuurlijke mogelijkheden op scheepvaartgebied noodzakelijk en het ware te betreuren indien eene zoo noodzakelijke overeenstemming op meer denkbeeldige dan werkelijke bezwaren moest schipbreuk lijden.

De Commissie van beheer over de beneden-Schelde heeft ook te zorgen voor alles wat noodig is om de bevaarbaarheid van den stroom te allen tijde te verzekeren.

De bevaarbaarheid van de Schelde beneden de haveninrichtingen van Antwerpen zal « te allen tijde moeten beantwoorden aan de eischen welke zoowel door den vooruitgang van den scheepsbouw als door de toenemende behoeften van de scheepvaart worden gesteld », en de contracteerende partijen dragen zorg er zelf den nadruk op te leggen dat zij dezen eisch beschouwen als een hoofdbeginsel. (Zie art. IV, § 2.)

Hier ligt inderdaad de hoofdzak van geheel het Verdrag, want van de bruikbaarheid der Schelde voor de groote scheepvaart hangt niet alleen de welvaart van Antwerpen en van Gent maar de economische leefbaarheid van geheel ons land af.

Het Verdrag van 1839 had deze levensnoodzakelijkheid van de Schelde voor België natuurlijk niet geheel voorbijgezien en het voorzag niet alleen voor de beide Regeeringen de verplichting « de conserver les passes navigables de l'Escaut et de ses embouchures et à y placer et y entretenir les balises et bouées nécessaires », elk in haar betreffend gedeelte van den stroom (art. IX, § 2), maar het voorzag zelfs in § 8 van het zelfde artikel dat « si des événements naturels, ou des travaux d'art venaient par la suite à rendre impraticables les voies de navigation indiquées au présent article, le Gouvernement des Pays-Bas assignera à la navigation belge d'autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodes, en remplacement des dites voies de navigation devenues impraticables ». De bewoordingen van het Verdrag gaven evenwel aanleiding tot tegenstrijdige opvattingen omtrent de toepassing van deze bepalingen — zoowel wat de verantwoordelijkheid voor de uitgaven als wat de beoordeeling en de uitvoering der noodzakelijke werken betreft — en men kon zich bovendien een eeuw geleden bezwaarlijk een voorstelling maken van den reusachtigen vooruitgang welke de scheepsbouw in de jongste halve eeuw zou verwezenlijken.

De auteurs van het nieuwe verdrag hebben ernaar gestreefd de kwestie zoo duidelijk mogelijk voor de toekomst op te lossen en in de mate van het mogelijke ook in de noodwendigheden van de toekomst te voorzien.

De beslissingen omtrent de te nemen voorzorgen of de uit te voeren werken, welke voor een steeds bevredigende bevaarbaarheid van de Schelde noodzakelijk zijn, zijn nogmaals opgedragen aan de Commissie van beheer der Schelde, en zij is te dien einde met de meest uitgebreide bevoegdheden voorzien. De Commissie zal zorg dragen voor het onderhoud of het tot standbrengen van alle inrichtingen welke noodig zijn voor de veiligheid van de vaart op den grilligen Scheldestroom, zij zal alle werken van onderhoud en van verbetering doen uitvoeren welke door de belangen van de scheepvaart worden vereischt en zelfs het recht hebben landwaards van de bandijken alle werken te doen ondernemen welke voor de verbetering van den stroom onmisbaar zijn en alle werken doen wijzigen of stilleggen welke voor de scheepvaart een gevaar vertegenwoordigen.

De opdracht aan de Beheercommissie toegekend beteekent echter niet dat de tusschenkomst van de betrokken Regeeringen zou zijn uitgeschakeld noch zelfs overbodig zou zijn gemaakt. De besluiten van de Commissie behoeven de goedkeuring van de beide Regeeringen en wanneer in den schoot van de Commissie geen overeenstemming kan worden bereikt wordt de betwiste vraag voor overleg naar de Regeeringen verzonden. Slechts voor werken van dringende noodzakelijkheid en ten beloope van een uitgave die niet de 100,000 gulden te boven gaat, kan de Commissie op eigen gezag tot uitvoering beslissen en doen overgaan. Maar de nieuwe overeenkomst heeft op de oude voor dat voortaan zooveel mogelijk bij de te voeren onderhandelingen den omweg langs de diplomatische onderhandelingen zal kunnen vermeden worden en dat er geen twijfel meer bestaan kan omtrent de opvatting welke de contracteerende partijen moeten hebben aangaande het overheerschend karakter van het belang der scheepvaart en omtrent de gemeenschappelijke verplichting om den vaartweg van de Beneden-Schelde op de hoogte te houden van alle tegenwoordige en toekomstige noodwendigheden. De Memorie van Toelichting legt daar den nadruk op in de meest krachtige bewoordingen, en vestigt er de aandacht op dat zoowel de plaatselijke machten als de Commissie van beheer en de Regeeringen, wanneer zij over eenig vraagstuk betreffende de bevaarbaarheid van de Schelde hebben

uitspraak te doen zich steeds aan het beginsel zullen te houden hebben « dat de belangen van de scheepvaart uitteraard boven de andere belangen gaan, die op den waterweg betrekking hebben. »

Een vraag van belang is natuurlijk door wie de kosten zullen worden gedragen van de werken welke noodig worden geoordeeld om den waterweg der Schelde in goeden staat van bevaarbaarheid te behouden of te brengen, zooals door het Verdrag voorzien wordt. De toestand was tot op heden de volgende : Nederland droeg op zijn gebied de kosten van het plaatsen en het nazien van de boeien en bakens, maar alhoewel het voor zichzelf het recht opeischt om onder eigen leiding en controol de uitvoering te verzekeren van de werken, noodzakelijk om den waterweg op peil en breedte te houden, zooals het baggeren, het opruimen van wrakken, enz., wenschte zij voor de bekostiging van deze werken niet op te komen. De financieele last daarvan werd door België gedragen.

De regeling door het nieuw tractaat voorzien beantwoordt beter aan de eischen van de billijkheid en aan de respectieve rechten welke beide Staten hebben op den stroom. § 8 van artikel IV bepaalt dat ieder der beide Staten de kosten zal dragen van onderhoud en van bediening op zijn gedeelte van den waterweg. « Het onderhoud en de bediening van den waterweg omvatten den dienst van de betonning, bebakening en verlichting overeenkomstig de aangehechte lijsten van tonnen, bakens en lichten, alsmede de uitvoering van alle werken, met uitsluiting van de werken landwaarts van de bandijken welke ten doel hebben den waterweg te houden in den staat van bevaarbaarheid, overeenkomstig de aangehechte kaart in drie bladen. »

De beide Staten zullen zich nader verstaan omtrent ieders aandeel in de niet onder alinea 1 van deze paragraaf begrepen kosten waaronder mede zijn te verstaan de meerdere kosten van onderhoud en bediening, welke het gevolg zullen zijn van de werken en maatregelen, waarop die kosten betrekking hebben.

In de aangehechte Memorie van Toelichting wordt dienaangaande nog in nader bijzonderheden getreden en het is voldoende hier naar te verwijzen.

Nederland zal dus voortaan verplicht zijn voor zijne rekening te nemen niet enkel de kosten van betonning, bebakening en verlichting in de huidige voorwaarden, maar ook de werken noodig om ten allen tijde op het Nederlandsch gedeelte van de Wester-Schelde den huidige toestand van bevaarbaarheid te verzekeren. Voor al de verbeteringswerken zal echter te gelegener tijde in overleg worden getreden omtrent toewijzing van de kosten.

Niettegenstaande aldus de werken, binnen dewelke Nederland den last van het onderhoud van den Scheldeweg op zich moet nemen, zorgvuldig en met voorzichtigheid schenen vastgesteld, werd in Nederland uiting gegeven een ernstig bezorgdheid omtrent de mogelijke financieele gevolgen van de aangegane verbintenis. Niet zonder uitdrijving en zelfs niet zonder eenige fantasie heeft men de onaangename verrassingen welke een stroom als de Schelde van tijd tot tijd onvermijdelijk met zich brengt, het gevaar afgeleid dat Nederland, door de grillen van de natuur, voor verplichtingen kan worden geplaatst welke buiten alle verhouding hooge kosten zouden kunnen na zich slepen, zonder dat België — sterk door zijn contractueel recht — daarmede ook maar eenigszins rekening zou behoeven te houden. Dit bezwaar werd zelfs in zulke mate aangedikt dat het blijkbaar tot ernstige aarzelingen ten tijde der indiening van het Verdrag bij het Nederlandsche Parlement aanleiding gaf.

De Belgische Regeering heeft zich in die omstandigheden niet willen ont-

trekken aan het verzoek der Nederlandsche Regeering, om bij nadere verklaring van de betreffende verdragsbepalingen een maximum van uitgaven vast te stellen, boven hetwelk de Nederlandsche Regeering niet zal gehouden zijn. Het was, inderdaad, nooit hare bedoeling, om aan het Verdrag eene onredelijke beteekenis te geven en Nederland op kosten te jagen, welke ontegensprekelijk als ondoelmatig of ruineus zouden voorkomen.

Om elke betwisting voor de toekomst te ondervangen werd tusschen de beide Regeeringen afgesproken, en in een bijvoeglijk Protokol vastgesteld dat de baggerwerken welke Nederland krachtens artikel IV voor zijn aandeel zal hebben te nemen, gemeten in de middelen van vervoer en telkens berekend over een tijdperk van twintig jaar, te beginnen met het in werking treden van het Verdrag, eene hoeveelheid van 15 millioen kubieke meter niet te boven zullen gaan. Behoudens andere overeenkomsten zal het meerder gedeelte aan België worden aangerekend.

Het is te hopen dat dit bewijs van gematigdheid van Belgische zijde op de Nederlandsche opinie den gewenschten indruk zal maken. Wij hadden ons kunnen beroepen op de reeds hooger gesignaleerde bepaling van het Verdrag van 1839 waarbij het beginsel erkend werd dat Nederland op zijn eigen gebied voor een bevredigenden toestand van onze gemeenschappelijke waterwegen te zorgen had en het kan ook aan de Nederlandsche openbare meening niet ontgaan dat het onvermijdelijk aanleiding moet geven tot protest indien het Nederlandsche volk, dat op het behoud van zijne hoogheidsrechten op de Beneden-Schelde zooveel waarde legt, integendeel de verzorging van den waterweg voor de rekening van den nabuur zou willen laten. Van beide kanten moet over de grenzen van het eigenbelang heen naar de voordeelen van een goede en duurzame verstandhouding worden uitgezien en het is in dien geest van welwillende tegemoetkoming dat van Belgische zijde de wensch der Nederlandsche Regeering werd beantwoord.

De loodsdienst.

Door het Verdrag wordt ook een betere regeling getroffen in de inrichting van den loodsdienst. Thans wordt de verdeeling van het werk tusschen de Nederlandsche en de Belgische loodsen op de Beneden-Schelde aan de vrije mededinging overgelaten.

De loodsen varen de opkomende schepen te gemoet en bestrijden zich wederzijds hun cliënteel, voor zoover de reederijen zich geen vaste bediening bij den Nederlandschen of den Belgischen loodsdienst hebben verzekerd. Ook bij de afvaart is de mededinging tusschen beide loodsdiensten vrij. Deze ongeregelde toestand brengt voor de Schatkist van beide landen noodeloos hooge uitgaven mede. Artikel IV, § 9 stelt voor de toekomst eene verdeeling van den loodsdienst vast.

De schepen welke voor een Belgische haven uit de volle zee binnenkomen langs de Wielingen vallen onder den Belgischen loodsdienst, deze welke binnenvaren langs het Oostgat of de Deurloo, zullen den Nederlandschen loodsdienst worden voorbehouden. Dientengevolge zullen ongeveer twee derden van de binnenkomende zeeschepen door Belgische loodsen, en een derde door Nederlandsche loodsen worden bediend, welke verhouding nagenoeg beantwoordt. Aan den thans bestaanden toestand gedurende de maand Juni van dit jaar werden 61.17 per cent van de schepen, welke voor een Belgische haven de Schelde binnenvaren, door den Belgischen loods bediend. Voor de

schepen welke een onzer havens verlaten om naar zee uit te varen, blijft de keuze van den loodsdienst vrij en wanneer de schepen varen van eene Belgische haven naar eene andere Belgische haven blijven ze voorbehouden voor den Belgische loodsdienst.

De Memorie van Toelichting werkt deze regeling met al de noodige nauwkeurigheid uit.

Een lid van onze Commissie deed echter opmerken dat zij geen aandacht schenkt aan de vraag, wat aan de reederijen, die met een of anderen loodsdienst een vaste overeenkomst hebben, voortaan te doen staat. Het schijnt ons niet twijfelachtig dat deze reederijen zich zullen moeten onderwerpen aan de bepalingen van het Verdrag. Voor zooverre daaruit eenig bezwaar zou kunnen ontstaan, zullen beide Regeeringen daarover hebben te beraadslagen.

Het Verdrag voorziet, in verband met den loodsdienst, ook een nieuwe bepaling van financieelen aard, aan welke eenig belang dient gehecht. Het Verdrag van 1839 behelsde reeds het voorschrift dat de loodsrechten op de Schelde gematigd moesten zijn, en zonder onderscheid van vlag, voor alle schepen op gelijken voet, bij gemeenschappelijk overleg tusschen de beide Regeeringen worden vastgesteld. In afwachting van deze overeenkomst werd bepaald dat de kosten voor het loodsen op de Schelde niet hooger mochten zijn dan deze op de Maas, van de volle zee tot Rotterdam « in verhouding tot den afstand ».

Voortaan zullen de loodsgelden worden vastgesteld door de Scheldecommissie, maar, — behoudens tegenstrijdige overeenkomst tusschen de beide Regeeringen — zullen zij voor een reis van uit de volle zee naar Antwerpen niet meer mogen bedragen dan deze welke worden geheven voor een reis uit volle zee naar Rotterdam en omgekeerd. Niets verzet zich, in rechte, tegen de vaststelling door de Commissie, van een tarief dat lager zijn zou voor de vaart op Antwerpen dan voor deze op Rotterdam, maar practisch zal deze vrijheid wel tot geen gevolg leiden.

Wij moeten nochtans het belang van deze gelijkmaking van de loodsgelden tusschen de vaart op Rotterdam en deze op Antwerpen niet overdrijven. Een beslissende invloed op de keuze tusschen beide havens zal zij in geen geval hebben. Maar zij is ons welkom, omdat zij eenigszins een symbolische beteekenis heeft. De bedoeling van het Verdrag is zooveel mogelijk te vermijden dat het feit dat onze groote waterweg voor een belangrijk gedeelte onder de Nederlandsche soevereiniteit staat eenige rechtstreeksche of onrechtstreeksche verzwakking van de economische positie van onze voornaamste havens zou meebrengen ware de Beneden-Schelde over haar geheele lengte een Belgische stroom, dan zou de loodskwestie eenvoudig aan de vrije mededinging tusschen beide landen kunnen overgelaten worden.

Maar bij de huidige gelegenheid zou het niet wenschelijk zijn dat België zich gedwongen zou gevoelen om de vrije hand te vragen voor de vergeldingen van zijn loodsdienst. Het is beter dat beide landen zich zonder eenige achterdocht aan eene gemeenschappelijke regeling kunnen houden en de verzekering door het Verdrag gegeven dat daaruit voor de Belgische havens geene achteruitstelling, hoe gering ook, kan voortvloeien, kan zulks enkel bevorderen.

De Scheldecommissie.

Het Verdrag voorziet het tot stand komen van verschillende commissies, voor het beheer van de verschillende waterwegen, waarover daarin wordt gehandeld.

De belangrijkste is deze welke gelast wordt met het beheer van de Beneden-Schelde, en het is wenschelijk dat wij aan hare zending en beteekenis eenige aandacht wijden vooraleer de bespreking over het Schelderegime te eindigen.

Het tractaat van 1839 laat rechtstreeks aan de Regeeringen over de maatregelen te treffen, welke voor het beheer, het toezicht op het onderhoud van de Schelde op haar grondgebied, noodzakelijk worden geacht. Het voorziet wel de benoeming, door elk der beide landen, van commissarissen welke samen de bewaking van den stroom zullen verrichten, maar deze commissarissen hebben niet het recht om samen te beraadslagen over de maatregelen, welke door de omstandigheden vereischt worden. Zij kunnen slechts de aandacht van hunne respectievelijke overheden trekken op de noodwendigheden van den stroom en geene bijzondere voorziening wordt getroffen omtrent den weg, welke beide Regeeringen zullen hebben te volgen om binnen een bepaalden tijd tot overeenstemming te geraken, en de ervaring heeft geleerd, dat bij de tot nu toe gevolgde proceduur niet altijd met den gewenschten spoed tot het doel werd gekomen, ook zonder dat daarom aan gemis aan goeden wil van wege de Nederlandsche Regeering moet worden gedacht.

Het nieuwe Verdrag regelt op nauwkeurige wijze de samenwerking tusschen de beide landen en de proceduur, welke bij mogelijk meeningverschil, de betwiste vraag beslechten zal. Binnen de maand, na de bekrachtiging van dit Verdrag zal eene Commissie van Beheer worden aangesteld, bestaande uit een gelijk aantal gedelegeerden — en ten minste drie — voor elk land en deze zal het beheer voeren over geheel de Beneden-Schelde, vanaf Lillo tot aan hare monding. Deze Commissie heeft te letten op alles wat de vrijheid, de veiligheid, de ontwikkeling van de scheepvaart, door een goede verzorging van den stroom en een doelmatige verkeersregeling kan bevorderen. Zij heeft het toezicht over de bebakening en verlichting, vaardigt de reglementen uit betreffende de politie van den stroom en het loodswezen, zij oefent toezicht op den toestand van den waterweg en heeft te beslissen omtrent alle werken, welke dienen ondernomen of gestaakt in het belang van zijn bevaarbaarheid. Deze Commissie is eene bestendige en hare werking is een waarborg voor samenhang en vooruitzicht in alles wat voor het welzijn van de Scheldevaart bevorderlijk is.

Nogmaals moeten wij echter waarschuwen dat men zich over de zelfstandigheid en over de macht van deze commissie geen overdreven voorstelling make. Het groote voordeel van hare instelling bestaat enkel in de vereenvoudiging van de proceduur van overleg tusschen beide landen. Zij schakelt geenszins de hoogere tusschenkomst van de Nederlandsche Regeering uit en voor het geval dat er tusschen het Nederlandsche en het Belgische standpunt geene minnelijke overeenkomst kan worden bereikt, blijft ons geen anderen weg open dan arbitrage.

De Memorie van Toelichting doet met nadruk uitschijnen dat « de Commissie geene bevoegdheid zal hebben om rechtstreeks of zijdelings over vragen van souvereiniteit te beslissen » en voegt erbij « dat bijgevolg dezelfde regel van toepassing is op de scheidsrechterlijke commissie, bedoeld in § 5 en op het permanent scheidsgerecht, bedoeld in § 6 ».

Bovendien bepaalt het Verdrag dat — in afwachting dat de Commissie haar huishoudelijk reglement zal hebben vastgesteld — de besluiten, om geldig te zijn, met algemeenheid van stemmen moeten worden genomen. Indien later het Reglement er anders over beslist, zal in geen geval de stem van den voorzitter een beslissende macht bezitten. De beide vertegenwoordigingen zullen dus ten allen tijde elkander in evenwicht kunnen houden en men kan niet

veronderstellen dat zij, elk van haren kant, zich niet trouw zullen gedragen naar de aanwijzingen die zij van de respectievelijke Regeering ontvangen.

Wat meer is, de besluiten van de Commissie behoeven telkens de goedkeuring van de beide Regeeringen en ook voor de gevallen waarin zij er niet in slaagt tot een besluit te komen zal zij de aangelegenheid naar de beide Regeeringen verzenden (art. IV, § 3).

Enkel in dringende gevallen — en wanneer beide delegaties akkoord gaan om deze dringendheid te erkennen — verleent het Verdrag aan de Commissie het recht om tot de uitvoering van haar besluiten over te gaan, zonder voorafgaandelijke goedkeuring van de beide Regeeringen.

Wordt ook na verzending naar de Regeeringen geen overeenstemming tusschen beide partijen bereikt, of zou de Commissie zelf, in gevallen die door een van beide partijen als hoogdringend worden geacht, niet tot een besluit kunnen komen, dan hebben partijen het recht de zaak te doen beslechten bij scheids-gerecht en naar gelang het zaken geldt van dringenden aard of niet, worden twee verschillende arbitragemachten voorzien.

De gewone betwistingen zullen worden verzonden naar een scheidsrechterlijke Commissie, bestaande uit vijf leden, welke, voor elk geval, afzonderlijk, zullen worden benoemd. Elk land zal twee scheidsrechters benoemen — waarvan slechts één haar onderdaan zal mogen zijn — en zoo beide partijen niet tot overeenkomst geraken nopens de keuze van den voorzitter, zoo zal deze beurtelings door den Koning van Denemarken en den Koning van Spanje worden aangewezen.

Voor de afdoening der dringende gevallen — en dus ook om eventueel uit te maken of een geval al dan niet van dringenden aard is — wordt een *permanent arbitragecollege* voorzien, dat samengesteld zal zijn uit drie vaste en drie plaatsvervangende leden, benoemd telkens voor een tijdperk van drie jaar. Elk van de beide Regeeringen zal een vasten en een plaatsvervangenden rechter benoemen en de aanduiding van den voorzitter zal gedaan worden volgens denzelfden regel als deze van den voorzitter van de gewone Commissie voor arbitrage.

Samenvatting.

Indien wij thans in eenige woorden willen samenvatten hoe het Schelderegime, volgens het aanhangig verdrag, bepaald wordt en waarin het van het vorige verschilt, dan komt de door ons gegeven uiteenzetting op het volgende neer :

Nederland behoudt zijn politiek meesterschap over de Beneden-Schelde, maar de beperkingen welke aan dit meesterschap in het belang der vrije scheepvaart, en met het oog op de ligging van België dienen gesteld, worden meer uitdrukkelijk gesteld dan door het Tractaat van 1839 werd gedaan. Op meer ondubbelzinnige wijze wordt erkend dat de Scheldestroom steeds moet worden op de hoogte gehouden van de toenemende noodwendigheden van de scheepvaart op onze havens en meer bijzonder op Antwerpen en dat — mits eventueele billijke vergoeding tegenover benadeeligde derden — alle andere belangen voor deze van de scheepvaart moeten wijken. Het Verdrag bepaalt verder op meer nauwkeurige wijze in welke mate Nederland gehouden is tot financieele tusschenkomst bij het onderhoud van den waterweg en door de instelling van eene paritaire beheerscommissie eenerzijds en de voorafgaandelijke vaststelling van een passende scheidsrechterlijke proceduur, wordt iedere noodelooze vertraging bij de onder-

handelingen vermeden en ieder gevaar voor passief verzet of onoplosbaarheid der meeningsverschillen ondervangen.

Wij kunnen deze nieuwe maatregelen slechts goedkeuren en wij zijn overtuigd dat ook in Nederland zal worden gevoeld dat zij een wezenlijke vooruitgang op den tegenwoordigen toestand vertegenwoordigen. Wij willen geenszins beweren dat van Nederlandsche zijde onze verzoeken betreffende den Scheldestroom ooit, met eenig kwaad opzet, zouden zijn verdaagd of verijdeld, maar het is voor de goede verstandhouding en het onderling vertrouwen tusschen beide volken niet gewenscht, dat zelfs uit een verkeerd begrip omtrent een te volgen proceduur de openbare meening ten onzent kan worden verontrust in eene levenskwestie als de bevaarbaarheid der Schelde. Het is een gemeenschappelijk belang voor beide naties dat alle vraagstukken omtrent het gebruik en de bruikbaarheid van dezen stroom volgens vaststaande en gemakkelijke regelen kunnen worden afgewikkeld.

Kanaal Gent-Terneuzen.

De voorzieningen getroffen voor de Schelde komen natuurlijk evenzeer ten goede aan de haven van Gent als aan deze van Antwerpen. Het Verdrag bevat evenwel nog enkele bijzondere bepalingen betreffende het kanaal van Gent op Terneuzen. In § 13 van artikel 4 wordt ook betreffende dit kanaal overeengekomen dat het « te allen tijde zal moeten beantwoorden aan de toenemende behoeften van de scheepvaart », en voor het toezicht en beheer van deze vaart wordt eene bijzondere commissie in het leven geroepen welke volgens dezelfde beginselen zal worden samengesteld en waarvan de bevoegdheden op dezelfde wijze worden omschreven als deze van de beheercommissie van de Schelde. Enkel wordt het minimum aantal vertegenwoordigers, door ieder land aan te duiden, op twee in plaats van drie, bepaald.

De onkosten, welke uit verbeteringswerken, door België op het Nederlandsch gedeelte van het kanaal verlangd, zouden voortvloeien zullen voor vijf zesden door België en voor een zesde door Nederland worden gedragen. Voor het overige blijven de thans bestaande overeenkomsten betreffende de kosten van onderhoud en bediening van het kanaal van kracht.

In aansluiting bij deze beknopte beschouwingen over de vaart tusschen Terneuzen naar Gent, weze ook de aandacht gevestigd op de nieuwe regeling, welke vervat is in artikel 2, voor den waterafvoer in Belgisch-Vlaanderen door het gebied van Zeeuwsch-Vlaanderen.

Deze aangelegenheid werd tot nu toe beheerscht door artikel 6 van het Verdrag van Fontainebleau op 8 November 1785, gesloten tusschen den keizer van Duitschland en de Generale-Staten, en door het Verdrag van 1839 onder artikel 8. Deze kwestie gaf aanleiding tot talrijke moeilijkheden vooral tengevolge van de aanwassen in den Braakman, maar de besprekingen welke in 1875 en opnieuw in 1910 werden geopend met het oog op een nieuwe overeenkomst leidden tot geen besluit. In artikel 2 van onderhavig verdrag worden nieuwe schikkingen getroffen welke, naar wij hopen, aan de hangende bezwaren een einde zullen stellen.

Er wordt overeengekomen dat de waterafvoer dusdanig behoort te worden geregeld dat niet alleen de overstromingen worden voorkomen, maar dat ook de grondwaterstand op normaal peil wordt gehouden. Te dien einde zullen de noodige kunstwerken moeten worden gemaakt zonder dat Nederland evenwel

zal zijn gehouden tot bemaling over te gaan (zie *Memorie van Toelichting*). Binnen de twee maand na het in werking treden van het Verdrag zal eene commissie worden ingesteld waarin Nederland en België een zelfde aantal leden zullen benoemen en welke gelast zal worden met de bestudeering en het opmaken van plannen der werken, die voor den waterafvoer noodig zijn. Deze Commissie zal tevens een bestendig toezicht over al hetgeen dezen waterafvoer betreft uitoefenen en om de drie jaar een verslag over hare werkzaamheden aan de beide Regeeringen uitbrengen. Zouden er klachten of moeilijkheden ten opzichte van den waterafvoer en de daartoe dienende werken oprijzen, hetzij van wege particulieren of vanwege bestuurlijke overheden; dan zal de Commissie deze in eersten aanleg onderzoeken en ze is gemachtigd bij meerderheid van stemmen te beslissen over het gevolg dat aan de zaak dient gegeven. Bij geval van staking van stemmen wordt de zaak verwezen naar de Regeeringen welke ze desnoods aan de uitspraak van een scheidsgerecht of van het Hof van Internationale Justitie kunnen onderwerpen.

Het Verdrag voorziet ook bepalingen om den waterafvoer beter te regelen tusschen Belgisch-Vlaanderen en Zeeuwsch-Vlaanderen. Een lid heeft den wensch uitgedrukt dat, indien een kanaal tusschen Terneuzen en Hulst wordt aangelegd door de Nederlandsche Regeering, onze Regeering de toelating zou aanvragen om de overtollige wateren van het Noorden van Oost-Vlaanderen gedeeltelijk langs dat kanaal te mogen loozen. Het Verdrag beantwoordt eveneens aan een wensch, die reeds dikwijls maar tot nu toe zonder voldoende uitslag van Belgische zijde werd geopperd dat de visschers van het Noorden van Oost-Vlaanderen, meer bepaaldelijk de mosselvisschers van Bouchoute, hun bedrijf in dezelfde voorwaarden zouden mogen uitvoeren als de visschers van Nederlandschen oorsprong. Een lid heeft den wensch uitgedrukt dat bij de Nederlandsche Regeering zou worden aangedrongen dat het gunstig uitwerksel van deze overeenkomst niet onnoodig kan worden verminderd door plaatselijke maatregelen van de politie of van het tolttoezicht.

De Rijn-Scheldekanalen.

Met het Schelderegion hangt op de intiemste wijze het vraagstuk samen van de verbindingskanalen tusschen de Schelde en de stroomen welke het hinterland van onze havens beheerschen, meer bijzonder van de kanalen die de Schelde met den Rijn in gemeenschap brengen. Zonder aan vrije en doelmatige verbinding van de Schelde met het Rijn-, Maas- en Moezelgebied, zijn onze Scheldehavens niet leefbaar en blijft het Scheldeprobleem onopgelost. Welnu, in de huidige voorwaarden zijn onze verkeersmogelijkheden met het Rijngebied ontegensprekelijk onvoldoende. De eenige waterweg van Antwerpen naar het Rijngebied gaat over de Schelde naar Hansweert door het kanaal van Hansweert-Wemeldingen en verder langs het Hellegat naar de Nederlandsche binnenwateren en den Rijn. Deze weg vertegenwoordigt voor onze scheepvaart menige nadeelen, die in den loop der jaren slechts kunnen toenemen. Hij is vooreerst te lang, hij is bovendien onvoldoende veilig en de inrichting van het kanaal van Hansweert is niet meer op de hoogte van de noodwendigheden. De afstand tusschen Dordrecht en Antwerpen langs het kanaal van Zuid-Beveland is op zijn minst een dag te lang en de betekenis van dit verschil wordt in niet geringe mate vermeerderd door de natuurlijke en bestuurlijke moeilijkheden welke de scheepvaart op Antwerpen langs dien weg ondervindt. De vaart op de Ooster- en de Wester-Schelde bij zwaar

weder is niet zonder merkkelijk gevaar : de kracht van den stroom is zoo sterk dat slechts volgens de tijden kan worden gevaren, en bovendien ondergaat de binnenscheepvaart op de Wester-Schelde steeds grooter hinder van het druk verkeer van altijd grooter wordende zeeschepen. En ten slotte, het kanaal van Hansweert voldoet niet meer geheel aan de vereischten van den tijd. Niet enkel ondervindt de scheepvaart groote stoornis door de ontoereikendheid van de sluizen door het feit dat de bruggen welke zij moeten kruisen en meer bepaaldelijk de spoorwegbrug te Vlaake te laag zijn aangelegd om de Rijnschepen ongehinderd door te laten wanneer ze gesloten zijn, maar ook de maat van sommige Rijnschepen heeft zoodanig toegenomen dat ze bezwaarlijk nog met twee elkander kunnen kruisen in de vaart. Tusschen beide landen is bij de bespreking van het Verdrag verstaan dat de Nederlandsche Regeering gehouden blijft om de derde sluis, welke te Wemeldinge in aanbouw is, te voleinden, en dat, na overeenkomst met België, de spoorwegbrug kan worden verhoogd derwijze dat de Rijnschepen ledig onder de gesloten brug zullen kunnen doorvaren, maar zelfs na deze verbeteringen blijven de natuurlijke bezwaren, welke wij hebben aangewezen, voor dezen waterweg nog bestaan.

Men vergenoege zich niet te wijzen op het feit dat de scheepvaartbeweging in de haven van Antwerpen niettemin op verbazende wijze heeft toegenomen. Dit feit bewijst geenszins dat de tegenwoordige Rijnverbinding een voldoende is, want deze ontwikkeling wordt beheerscht door geheel andere oorzaken — waarvan, eilaas, de devalorisatie van onze nationale munt niet de geringste is. Inderdaad, niettegenstaande de bijzondere toevoer van herstelkolen uit het Roergebied, niettegenstaande de vrijstelling aan onze havens verleend van de « surtaxe d'entrepôt » voor de goederen in rechtstreekschen doorvoer naar Elzas-Lotharingen en niettegenstaande den kosteloozen sleepdienst, door België ten voordeele van de scheepvaart naar Straatsburg ingevoerd, heeft het scheepvaartverkeer langs de sluizen van Wemeldinge eerst sedert 1924 ongeveer denzelfden stand bereikt als voor den oorlog. De belemmering welke de huidige toestand voor het vervoer tusschen Antwerpen in zijn Rijnsche of Moezelsche achterland vertegenwoordigt, zal zich in de toekomst scherper en scherper doen gevoelen.

De toekomst van Antwerpen zal alleen dan verzekerd zijn wanneer onze haven met het Rijngebied zal verbonden zijn door een meer rechtstreekschen, meer veiligen en gemakkelijken waterweg, die de vervoerafstanden tusschen de Noordzeehavens en het Rijngebied beter in overeenstemming brengt met de geographische ligging.

Door artikel VI van het Verdrag krijgt België het recht — waarvan het moet besluiten gebruik te maken gedurende een tijdperk van twintig jaar te rekenen van het in werking treden van het Verdrag — om door Nederlandsch grondgebied een dubbele waterweg aan te leggen, de eene uitgaande van het havengebied van Antwerpen en uitkomende in het Hollandsch Diep in de nabijheid van Moerdijk, de andere uitgaande van den Rijn ter hoogte van Ruhrort en uitkomende te Antwerpen.

Het Rijn-Scheldekanaal.

Het denkbeeld om een rechtstreeksche kanaalverbinding te leggen tusschen Antwerpen en den Rijn is niet nieuw. Men vindt het denkbeeld reeds terug bij Romeinsche veroveraars in het begin van ons tijdrekening en zelfs werd een ernstige poging van uitvoering ondernomen onder het Spaansch bestuur. Del bekende « Fossa Engeniana » in Hollandsch-Limburg is er nog een overblijfsel

van, maar de grootsche opgezette onderneming werd gewapenderhand door Hollandsche troepen verstoord.

De gedachte aan dezen waterweg werd ook door Napoleon Bonaparte tot de zijne gemaakt en bleef ook levendig voor den geest van onze onderhandelaars van het Tractaat van 1839. Artikel XII van dit Verdrag verzekert aan België de vrijheid om, op eigen kosten, een nieuw kanaal te graven dat langs het kanton van Sittard naar Duitschland zou worden doorgetrokken. Men schijnt echter onder den invloed van het eerste succes der spoorwegen, later de voordeelen van het werk te hebben onderschat of voor de hooge uitgaven te zijn teruggedeinsd en ons land gaf in..., het Rijnkanaal prijs voor den aanleg van den spoorweg van Antwerpen langs Roermond naar Munchen-Gladbach.

Bij de jongste onderhandelingen werd deze fout hersteld en bekwam België, voor een nieuwe periode van twintig jaar, het recht om tot het bouwen van bedoeld kanaal over te gaan, na billijke verdeling van de onkosten van bouw- en onderhoud tusschen beide landen, en opdat Duitschland desvoorkomend het opzet niet zou kunnen verijdelen werd in het Verdrag van Versailles dienaangaande een artikel ingelascht.

Men heeft er onze onderhandelaars een verwijt van gemaakt dat zij zich, omtrent den aanleg van het kanaal, al te zeer aan bepaalde plaatsen hebben vastgelegd. Het kanaal moet uitmonden in den Rijn, ter hoogte van Ruhrort, en behoudens nieuw afspraak tusschen Nederland en België, zal « de kruising van de Maas plaats hebben in de nabijheid van Venlo, over die rivier heen » (art. VI, § 2, al. 2). Men kan inderdaad de meening toegedaan zijn dat, bij de groote verschillen van meening welke tusschen de technische specialiteiten sedert vele jaren blijven heerschen omtrent de voordeeligste richting en uitmonding van het kanaal, het eenigszins vermetel was, zich categorisch over bepaalde plaatsen uit te spreken en het antwoord dienaangaande door den heer Staatsminister Segers gegeven in zijne parlementaire redevoering van 11 Juni 1920, weerlegt dit bezwaar niet geheel.

Maar het schijnt ons niet loonend om daarbij lang stil te blijven. Het komt ons voor dat de moeilijkheid om zich over de technische uitvoering 't akkoord te stellen niet de grootste zijn zal en wij zijn overtuigd dat, zoo bij nader onderzoek eene andere richting en een andere monding dan deze welke het Verdrag voorziet, technisch of economisch wenschelijker blijken, dat noch de Nederlandsche, noch de Deutsche Regeering daarin eene gelegenheid zullen zoeken om den aanleg van het Schelde-Rijnkanaal te bemoeilijken of in zijne waarde te verminderen.

Wij kunnen echter de vrees niet onderdrukken dat het ons toegekende recht veeler eene moreele dan eene zakelijke voldoening zal blijken. Wij zijn niet bangst, dat, welke uitgaven ook gedaan zullen worden om de haven van Antwerpen met het haar aangewezen achterland doelmatiger te verbinden, deze uitgaven achteraf te hoog zullen blijken tegenover het gewin dat het land zich daardoor voor een onafzienbare toekomst verzekert. Men denke slechts even na, wat van de economische bedrijvigheid van het land geworden zou, indien de voorgeslachten ons niet een net van waterwegen hadden nagelaten, die alhoewel in menig opzicht ontoereikend, niettemin de leefbaarheid bepalen van vele nijverheden tot in de uithoeken van het land, en dan gewagen wij niet een maal van het feit, dat zonder deze periphere aderen, het hart van ons verkeersleven, de haven van Antwerpen, zijn vrijen slag en zijn opslorplingsvermogen onmiddellijk in groote mate zou inboeten.

Maar het baat niet ons over te geven aan vooruitzichten, die — zooals het eilaas maar al te dikwijls sedert den wapenstilstand het geval was — achteraf ontgoochelingen worden, en de zorgwekkende vraag dringt zich op of België wel in staat zal blijken, om binnen den gestelden termijn, de hand te slaan aan eene onderneming, welke zelfs bij volkomen welvaart aan de middelen van ons land de uiterste inspanning zou vragen.

Maar een betere vaartweg op den Rijn heeft Antwerpen in elk geval noodig en het zal dan ook voorzichtig zijn in de eerste plaats onze krachten samen te trekken op den waterweg, die het gemakkelijkst tot uitvoering zal te brengen zijn, de vaart van Antwerpen naar het Hollandsch Diep of het zoogenaamde Moerdijkkanaal.

Het Moerdijkkanaal.

Reeds werden twee voorloopige plannen voor aanleg van dit kanaal van Belgische zijde uitgewerkt : het eene door wijlen ingenieur Pierrot, vóór den oorlog, het andere door de heeren Delleur en Wauters, na den wapenstilstand. Maar binnen de twee maand, na de inwerkingtreding van het Verdrag, zal eene gemengde commissie bestaande uit zes leden, waarvan drie door elk der betrokken Regeeringen te benoemen, met bekwamen spoed een ontwerp voor dezen waterweg opmaken, terwijl eene andere commissie, op dezelfde wijze samengesteld, zich met de plannen van het Rijnkanaal zal onledig houden. En § 3 van artikel VI voorziet voor Nederland de verplichting, om den aanleg van bedoelde waterwegen zoo te laten maken dat een minimum van sluizen noodig is en dat « te allen tijde en over de geheele lengte van den waterweg drie Rijnschepen van de grootste tonnenmaat of sleeptreinen langs elkander (zullen kunnen) varen ».

Het recht om een rechtstreeksch kanaal naar Moerdijk te doen graven is, naast de practische verbeteringen gebracht aan het Schelderegime, het meest wezenlijke voordeel, — het omzeggens eenig wezenlijk voordeel — dat het nieuw Verdrag ons brengt. Zooals wij het hooger deden uitschijnen is de weg langs het kanaal van Hansweert thans reeds ontoereikend en zelfs indien hij, ten koste van veel geldelijke offers, volkomen op de hoogte van de scheepvaartnoodwendigheden zou worden gebracht en gehouden, zou hij nog altijd voor de Rijn-Scheldevaart door de bezwaren van de Scheldestroom en door zijne lengte een zware handicap blijven.

Wij moeten dus, — eenmaal het Verdrag bekrachtigd, — met alle naarstigheid den bouw van het Moerdijkkanaal bevorderen en mogen ons door geene financieele hinderpalen van dit noodzakelijk doeleinde laten afbrengen.

Want zonder aanzienlijke offers zal het kanaal er niet komen. Inderdaad België zal zich niet tevreden mogen stellen — zooals hier te lande wel eens verkeerdelyk wordt gedacht — met de bekostiging van het kanaal op eigen grondgebied. De bepaling dat « beide landen zich nader zullen hebben te verstaan omtrent ieders aandeel in de kosten van den aanleg en van de eventueel noodige verbetering van bovengenoemde waterwegen » — en hetzelfde wordt gezegd van de kosten van onderhoud en van bediening — deze bepaling slaat op geheel de lengte van den weg en het is te voorzien dat het aandeel dat België zal te dragen hebben in de uitgaven van onteigeningen en constructie niet gering zullen vallen, ongerekend zelfs dat deze uitgaven bij een financieelen toestand als deze waarin België nog jaren lang verkeerden zal bijzonder gevoelig zullen blijken voor onze Schatkist.

Dit gedeelte nu van het Verdrag heeft bij de Nederlandsche bevolking een

verzet uitgelokt, waarvan de vinnigheid aan deze zijde van de grens niet alleen groote verwondering heeft gebaard maar ook een onmiskenbaar pijnlijken indruk heeft gewekt, zoodat we nog een woord moeten zeggen over de principieele zijde van het vraagstuk. Wij willen intusschen buiten beschouwing laten dat ook Nederland bij den aanleg van een kanaal, als het bedoelde, verschillende voordeelen zal vinden. Wij kunnen deze zorg overlaten aan de Nederlandsche Regeering zelf, voor zoover zij het dienstig acht deze voordeelen te laten gelden in het belang van het Verdrag, maar het is niet zonder belang dat wij — buiten de zware financieele eischen welke het kanaal ons in voorkomend geval zal stellen — nog enkele niet onbelangrijke toegevingen in het licht stellen, welke België aan Nederland in ruil voor de toestemming in het Moerdijkkanaal zal moeten brengen :

1° Na de bekrachtiging van het Verdrag zal Nederland niet meer gehouden zijn geheel op eigen kosten de verbeterings- of vergrootings- of vergrootingswerken uit te voeren aan het kanaal van Hansweert-Wemeldinge met uitzondering van het voleinden van de in aanbouw zijnde sluis te Wemeldinge. Telkens België op werken van dien aard zal aandringen zal voortaan bij gemeenschappelijk overleg en eventueel bij arbitrage behooren te worden vastgesteld welk het aandeel van elk van beide landen zijn zal in de kosten.

2°, § 8 van artikel IX van het Verdrag van 1839, dat aan Nederland de verplichting oplegt om aan België onder alle omstandigheden, op eigen kosten en gevaar, waterwegen te verchaffen welke zoo goed en zoo gemakkelijk zijn als de toenmalig bestaande bevaarbare stroomen en rivieren die het gebied van België en Holland scheiden of gemeenschappelijk doorsnijden, zelfs indien deze wegen door natuurgebeurtenissen onbruikbaar werden gemaakt, dit paragraaf vervalt.

3° De gewichtige lastverminderingen welke onder voorgaande 1° en 2°, ten gunste van Nederland worden voorzien, krijgen onmiddellijk haar beslag na het in werking stellen van het verdrag alhoewel het recht van België op het Moerdijkkanaal slechts geldig is op voorwaarde dat er binnen de twintig jaar gebruik van gemaakt worde, en blijven bestaan ook al zou België achteraf in de onmogelijkheid verkeeren om van zijn recht gebruik te maken.

4° De Belgische Regeering heeft blijkens het verklarend Protokol dat aan het Verdrag op 18 Mei jl. werd toegevoegd, de verbintenis aangegaan dat de kosteloosheid van den sleepdienst, welke thans door België voor de schepen komende van of bestemd voor Straatsburg en Rijnopwaarts wordt verleendt usschen Antwerpen en Moerdijk zal worden afgeschaft uiterlijk op den dag dat het Moerdijkkanaal voor het verkeer zal worden opengesteld en van het oogenblik dat het tractaat zal zijn bekrachtigd, zal België aan deze kosteloze dienstverleening geen uitbreiding meer mogen geven. België zal bovendien op de waterwegen, waarvan kwestie, aan de scheepvaart geen enkel ander gemak of voordeel mogen toekennen, uit hoofde van de bestemming of de herkomst van het schip.

5° De Belgische Regeering heeft zich bereid verklaard, om na het inwerking-treden van het Verdrag, voldoening aan den wensch der Nederlandsche Regeering dat op het spoorwegvervoer naar Terneuzen dezelfde gunsttarieven zullen worden toegepast als naar Antwerpen.

6° En eindelijk heeft onze Regeering aan de Nederlandsche toegezegd, dat zoo het Verdrag wordt bekrachtigd zij hare pogingen bij de Fransche Regeering zal steunen om ook ten gunste van de haven van Rotterdam de vrijstelling van de « surtaxe d'entrepôt » te verkrijgen, welke in bijzondere omstandigheden aan de havens van Antwerpen en Gent na den wapenstilstand werd toegekend.

Zoo staan aan de Nederlandsche zijde verschillende gewichtige en onmiddellijke voordeelen tegenover het zwaarbelast en werkelijk nog aleatorisch voordeel dat aan België werd toegezegd.

Wij willen onze Regeering over deze tegemoetkomingen geen verwijt doen, alhoewel wij, namelijk bij de beoordeeling van den kosteloozen sleepdienst en van de surtaxe-vraag niet kunnen toegeven dat België zich in het eene noch in het ander geval iets zou hebben te verwijten tegenover Nederland. Het kan aan geen enkel land worden ontzegd dat het financieele offers, uit de eigen schatkistmiddelen brenge om zijn scheepvaart of zijn havens te steunen. Iets anders is de vrije mededinging te bezwaren door aan de buitenlandsche mededingers onevenredige lasten op te leggen, die een ongelijken toestand scheppen tusschen hen en de eigen landgenooten. En wat de « surtaxe d'entrepôt » betreft, België heeft er geen voorwaarde van gemaakt dat deze gunst aan zijn eigen havens alleen zou worden toegekend, maar heeft zich enkel aan het juridisch standpunt gehouden dat deze aangelegenheid behoorde tot de vrije overeenkomsten, welke Frankrijk gerechtigd was te maken of te weigeren zonder aan eenig internationaal verdrag en namelijk aan de Akte van Mannheim te kort te doen.

Maar de vraag rijst thans : Wat wordt er nu van Nederlandsche zijde tegen de bepaling betreffende Moerdijk-kanaal aangevoerd? Indien wij de kern van het betoog van alle diplomatische omhulsels losmaken — en dikwijls dragen de opponenten van het Verdrag daar zelf zorg voor — dan komt de stelling der oppositie op het volgende neer : « Wordt het Moerdijk-kanaal gegraven dan verliest Rotterdam een deel van zijnen voorsprong op Antwerpen voor de Rijn-scheepvaart en Nederland moet van zijn soeverein recht op eigen grondgebied gebruik maken, om dat te verhinderen. De bezwaren welke worden geopperd om redenen van meer bijkomenden aard namelijk dat de breedte van het kanaal overdreven zou zijn, dat de Dordrechtsche sleepindustrie verplicht zou zijn materiaal aan te koopen van een ander dan het thans gebruikte type, dat de Belgische binnenscheepvaart, met haar zwakker materiaal een grooter aandeel in de Rijnvaart zou krijgen, en diens meer kunnen wij onverlet laten. Wanneer de Nederlandsche opinie zich beter zal hebben rekenschap gegeven van het feit dat de kostbaarheid van de uit te voeren werken van zelfs ieder buitensporig gebruik van de bedongen vrijheid zal verhinderen en even wil nadenken over het aantal jaren welke er noodzakelijk met het nieuw werk gemoeid zal zijn zal zij ongetwijfeld zelf aan deze bijkomende opwerpen niet langer vasthouden. Maar er blijft de beginselvraag : Zal Nederland zich stellen op het standpunt, dat het zijn geographische gevormdheid en ligging mag gebruiken om te verhinderen dat onze havens, zelfs zonder eenige onbillijke financieele tusschenkomst van Nederlandsche zijde, een beteren toegangsweg met het Rijngebied zouden krijgen, enkel om de reden dat het voor zijne havens cenigszins de mededinging der onze vreest ?

De Nederlandsche tegenstanders van het Verdrag aarzelen niet om dit standpunt aan te bevelen en zij gaan zelfs zoover openlijk aan Antwerpen het recht te ontzeggen om als Rijnhaven te worden behandeld. Zelfs in het voorloopig verslag van de Nederlandsche Tweede Kamer omtrent de nieuwe overweging tot welke het tractaat in de Afdeelingen der Tweede Kamer heeft aanleiding gegeven, vinden wij deze opvatting in volgende bewoordingen overgenomen : « Antwerpen is een Scheldehaven : Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen staan niet, zooals in de Memorie van antwoord wordt betoogd », in natuurlijke geographische gemeenschap. « Antwerpen heeft een geheel ander achterland dan Amsterdam en

Rotterdam. Het op onnatuurlijke gronden tot Rijnhaven maken van Antwerpen kan redelijkerwijze niet van Nederland worden gevorderd »

Men kan zich gemakkelijk voorstellen met welke gevoelens dergelijke uitlatingen in dit land worden vernomen. Wij gaan niet twisten over de vraag welke omstandigheden een haven rechtens tot Rijnhaven stempelen. Maar dat er eenig hooger beginsel, dan dat beredeneerd eigenbelang zou kunnen worden ingeroepen om Antwerpen van zijn rechtmatig aandeel in het Rijnverkeer uit te sluiten kan zeker niet worden volgehouden. De bewering dat het achterland van Antwerpen een geheel ander is dan dat van Rotterdam en Amsterdam is eene flagrante onjuistheid en met hetzelfde recht als in bedoeld stuk beproefd wordt Antwerpen zooveel mogelijk van het Rijnverkeer uit te sluiten, kan worden beweerd dat Antwerpen geen Maashaven is en dat het vervoer te water uit ons Luikerbekken bij voorkeur naar Rotterdam dient afgeleid. Alsof de aanleg van kunstmatige waterwegen niet evenzeer als deze van kunstmatige landwegen tot de normale middelen behooren om het achterland van een haven te bepalen. Ook rijst de gedachte natuurlijk op dat zoo het verzet van Nederlandsche zijde tegen een Schelde-Rijnkanaal zooveel geringer is tegen het Moerdijkkanaal, zulks niet zoozeer te wijten is aan het feit dat het Rijnkanaal slechts voor een gering gedeelte over Nederlandschen bodem loopt dan wel omdat men de tijdige uitvoering van dit kanaal niet waarschijnlijk acht uit hoofde van zijn buitengewoon hooge kosten of omdat Duitschland minder gewillig zou zijn bij de uitvoering van het traktaat van Versailles.

Wij zullen niet opnieuw aandringen op het feit dat, bij verwerping van onderhavig verdrag, ons land nog zich beroepen kan op § 8 van artikel IX van het Verdrag van 1839 van Nederland in die voorwaarden misschien zou kunnen genooddaakt zijn om ons in minder gematigde financiële voorwaarden voldoening te schenken, want België heeft nooit toegegeven dat het aandeel van het kanaal van Hansweert-Wemeldinge, een voldoende compensatie was voor de afdamming van de Ooster-Schelde.

Wij mogen veronderstellen dat men van Nederlandsche zijde niet blind is voor de politieke belangen welke met dit verdrag zijn gemoeid. Van Belgische zijde bestaat in elk geval het levendig en — blijkens de besprekingen in de Afdeelingen en in de Bijzondere Commissie — ook het algemeen verlangen om eens voorgoed de politieke twistvragen, die tot in de laatste tijden bleven nawerken op de Nederlandsch-Belgische betrekkingen uit de wereld te helpen en op den grondslag van wederzijdschen eerbied van grenzen en soevereiniteit een politiek van vriendschappelijke samenwerking van wederzijdsche toenaadering, en van toenemende belangengemeenschap op te bouwen. Onze landen, zooals een lid van onze Commissie het deed uitschijnen, zijn door hun ligging op solidariteit aangewezen, terwijl zij elkander in economisch opzicht aanvullen. Dit cijfert geenszins weg dat in sommige opzichten tusschen beide landen een ijverige mededinging bestaan kan, zooals die overigens tusschen steden en streken van het eigen land niet uitgesloten is. Maar dan mag het politieke onderscheid niet tot een struikelblok worden gemaakt voor de normale ontwikkeling van ieders mogelijkheden. Waar dit wel het geval wordt, roept men van zelfs ook de politieke betwistingen naar voren en loopt men gevaar zelfs de beste verhoudingen op een bedenkelijke wijze te vertroebelen. De geschiedenis van Europa is vol met waarschuwingen, zelfs met tragische waarschuwingen aan de landen, welke van geographische ligging gebruik maken om tegen te versperren of onmogelijk te maken welke wij aan andere grensregeling als een natuurlijke

vrucht van den economischen vooruitgang zouden worden beschouwd en het zou doodjammer zijn moesten door de verwerping van het Tractaat uit hoofde van het Moerdijkkanaal de schoone verwachtingen, welke aan beide zijden aangaande een Belgische-Hollandsche toenaderingspolitiek werden gekoesterd, verijdeld worden.

Het kan niet anders of deze verwerping zou in dit land en in het Vlaamsche gewest nog sterker wellicht dan in het Waalsch gedeelte van het land worden gevoeld als een daad van ongewettigde nalijver en deze gevoelens zouden enkel in scherpte kunnen toenemen naar gelang de ontoereikendheid en de nadeelen van den tegenwoordigen weg langs het kanaal van Hansweert, bij de toenemende eischen van de binnenscheepvaart duidelijker aan het licht zullen treden.

Vrijheid van verkeer. — Limburgsche kanalen.

Het Verdrag bevestigt de waarborgen welke in het Verdrag van 1839, in den geest van en in aanvulling op de Akt van Weenen werden voorzien voor de vrijheid van het verkeer op de kanalen welke het Schelde met het Rijnbekken verbinden of welke aan beide landen gemeenschappelijk zijn, en verzekert de volkomen gelijkstelling overentweer voor de vlag van alle natiën.

Onze Commissie nam in verband daarmee met voldoening kennis van de bepalingen, welke strekken tot vereenvoudiging van de tolformaliteiten tusschen beide landen. Thans ondervindt de binnenscheepvaart op of van Antwerpen, hetzij op de Belgische Schelde, hetzij te Hansweert veel vertraging uit hoofde van een ontoereikende arbeidsregeling van den toldienst en ook uit oorzaak van onvoldoende overeenstemming betreffende de formaliteiten tusschen de beide tolbeheeren. De inzichten dienaangaande in het Verdrag uitgesproken zullen, naar wij vertrouwen, een meer eenvoudige en eenvormige tolorganisatie bevorderen.

De voorzieningen aangaande de verdeeling van het Maaswater en verbreeding van het Limburgsche kanaal gaven tot geen bemerkingsaanleiding. Het Verdrag is zeer uitdrukkelijk en voor zoover enkele bijkomstigheden nader dienden toegelicht is daarvoor in de aangehechte Memorie zorggedragen. De Commissie was van oordeel dat de getroffen overeenkomst, alhoewel in het geheel genomen voor Nederland van meer belang dan voor ons van aard was om, ook wat het Maasvraagstuk betreft, een gemakkelijker en aangenamer verbouding tusschen beide landen te scheppen.

Beslechting van geschillen.

Door zijn meer uitdrukkelijk karakter zal dit Verdrag aan vele onopgeloste meningsverschillen, welke in den loop van de laatste eeuw, dikwijls tot wantrouwen en zelfs tot wrijving tusschen Nederland en België aanleiding gaven een einde stellen en het is te hopen dat de paritaire commissies, welke voor de behartiging van de verschillende belangen in het leven zullen worden geroepen, van den beginne zullen samenwerken in den geest van onderling begripen en vertrouwen, die door deze overeenkomst betracht wordt.

Niettemin zijn tegenstrijdigheden omtrent de toepassing van het Verdrag niet uitgesloten en vooral bij de bepaling van de onderscheidenlijke financieele verplichtingen kunnen de opvattingen gemakkelijk uiteenloopen. Men kan daarom

betreuren dat het Verdrag geen algemeene procedure tot beslechting van deze moeilijkheden voorziet. Zooals we reeds hebben aangeduid wordt voor de behandeling van de geschillen over het Schelde-regiem een dubbel scheidsgerecht voorzien, een permanent scheidsrechterlijk college voor de dringende gevallen en een scheidsrechterlijke commissie welke voor de overige gevallen naar omstandigheden zal worden benoemd, maar voor de overige betwistingen wordt geen gerechterlijke uitweg op voorhand aangewezen. Wij mogen weliswaar niet uit oog verliezen dat België en Nederland de verplichtingen hebben aanvaard het juridictioneel gezag te erkennen van het Internationaal Gerechtshof van Den Haag, maar het zou ongetwijfeld aanbeveling verdienen dat tusschen Nederland en België, wanneer eenmaal het Verdrag zal zijn aangenomen een algemeen arbitrageverdrag zou worden overwogen.

Besluit.

Na een zorgvuldig onderzoek kwam uw Commissie, bij eenparigheid min een onthouding, tot het besluit om u de overwijde goedkeuring van het Verdrag aan te bevelen. Men kan het betreuren dat door de onderbreking van de onderhandelingen in 1920 zes volle jaren zijn te loor gegaan voor de uitvoering van de werken, welke het Verdrag in het vooruitzicht stelt, en evenzeer voor den uitbouw van eene nieuwe vriendschapspolitiek tusschen België en Nederland. Maar daaraan is niet te verhelpen. Een goede zijde heeft deze vertraging wellicht gehad, namelijk dat het inmiddels aan deze zijde van den Moerdijk voor ieder, ook voor diegenen die een oogenblik gehoopt hadden, de oplossing van het Scheldevraagstuk en van het veiligheidsprobleem van Limburg te vinden in een bijzonder politiek of militair statuut van het betreffende Nederlandsch gebied duidelijk geworden is, dat de weg der vriendschappelijke verstandhouding beter is, dan deze van gedwongen verhoudingen en anderzijds dat boven den Moerdijk thans door ieder onbevooroordeeld man moet worden erkend dat de dikwijls uitgesproken verdenking alsof België in zijn optreden niet alleen zou beheerscht zijn geweest door de zorg voor eigen zelfstandigheid maar zou gehandeld hebben onder een buitenlandschen aandrang om Nederland mede te trekken in bedenkelijke aventuren, onverdiend was.

In sommige Nederlandsche bladen en naar het schijnt ook door leden van de Nederlandsche volksvertegenwoordiging, werd de zienswijze uitgesproken dat Nederland thans niet meer zooveel behoefde toe te geven als het onder den druk van het oogenblik in 1920 gaarne bereid was te doen. Wij kunnen ons niet voorstellen dat deze gemoedstoestand deze zou zijn van de verantwoordelijke Nederlandsche Machten. Nederland heeft er steeds mogen op bogen op internationaal gebied een hoog standpunt in te nemen en het zou voor de toekomst-verhoudingen tusschen de beide buurlanden een zeer bedenkelijk teeken zijn indien de vrees de maat moest worden voor de toegevingen, vooral wanneer met deze toegevingen het dagelijksch brood van een volk gemoeid is. Wat ons betreft, wij verheugen ons te mogen verzekeren dat in den schoot van onze Commissie alleen het verlangen gesproken heeft om door dit Verdrag een einde te maken aan alle politieke betwistingen voor het verleden, in het vertouwen dat van Nederlandsche zijde een welwillend begrip zal worden getoond voor de vereischten welke door onze geographische ligging en vooral door onze economische behoeften gesteld worden.

Constantijn Huygens, in zijn voorbericht *Trijntje Cornelis*, teekent in een paar treffende woorden hoe de toestand van ons volken behoort te zijn : « Alle twee zwermen noeste bieën, verscheidelijk beheerscht, maar vrienden. » Vrienden die naast elkander leven als goede bureu, zonder elkanders voorspoed met leede oogen aan te zien.

Moge onderhavig Verdrag eenmaal de palmslag zijn geweest van deze vruchtbare en duurzame vriendschap.

De Verslaggever,
VAN CAUWELAERT.

De Voorzitter,
E. BRUNET.

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1925-1926.

PROJET DE LOI

approuvant le Traité portant revision du Traité signé à Londres, le 19 avril 1839, entre la Belgique et les Pays-Bas.

Annexe au Rapport

Au nom de la Très Sainte et Indivisible Trinité.

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, et sa Majesté le Roi des Belges, prenant en considération leurs Traités conclus avec les Cours d'Autriche, de France, de la Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie, savoir : par Sa Majesté le Roi des Belges le 15 Novembre 1831, et par Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, en ce jour, leurs dites Majestés ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, le Sieur Salomon Dedel, Commandeur de l'ordre du Lion Néerlandais, Commandeur de l'ordre de l'Étoile Polaire de Suède, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté Britannique;

Et Sa Majesté le Roi des Belges, le Sieur Sylvain van de Weyer, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté Britannique, Officier de l'ordre de Léopold, Grand'croix de l'ordre d'Ernest de Saxe, de l'ordre de la Tour et de l'Épée, de l'ordre Militaire et Religieux des Saints Maurice et Lazare, Commandeur de l'ordre Royal de la Légion d'Honneur, etc. etc.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE I.

Le territoire belge se composera des provinces de :

Brabant-Méridional,

Liège,

Namur,

Hainaut,

Flandre Occidentale,

Flandre Orientale,
Anvers, et
Limbourg ;

telles qu'elles ont fait partie du Royaume des Pays-Bas constitué en 1815, à l'exception des districts de la province de Limbourg, désignés dans l'article 4.

Le territoire belge comprendra, en outre, la partie du Grand-Duché de Luxembourg indiquée dans l'article II.

ARTICLE II.

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, consent à ce que dans le Grand-Duché de Luxembourg, les limites du territoire belge soient telles qu'elles vont être décrites ci-dessous.

A partir de la frontière de France entre *Rodange* qui restera au Grand-Duché de Luxembourg, et *Athus* qui appartiendra à la Belgique, il sera tiré, d'après la carte ci-jointe, une ligne qui, laissant à la Belgique la route d'*Arlon* à *Longwy*, la ville d'*Arlon* avec sa banlieue, et la route d'*Arlon* à *Bastogne*, passera entre *Messancy*, qui sera sur le territoire Belge, et *Clemancy*, qui restera au Grand-Duché de Luxembourg, pour aboutir à *Steinfort*, lequel endroit restera également au Grand-Duché ; de *Steinfort*, cette ligne sera prolongée dans la direction d'*Eischen*, de *Heebus*, *Guirsch*, *Ober-Pallen*, *Grende*, *Nothomb*, *Parette* et *Perlé*, jusqu'à *Martelange* ; *Heebus*, *Guirsch*, *Grende*, *Nothomb* et *Parette*, devant appartenir à la Belgique, et *Eischen*, *Ober-Pallen*, *Perlé* et *Martelange* au Grand-Duché. De *Martelange*, la dite ligne descendra le cours de la *Sure*, dont le thalweg servira de limite entre les deux États, jusque vis-à-vis *Tintange*, d'où elle sera prolongée aussi directement que possible vers la frontière actuelle de l'arrondissement de *Diekirch*, et passera entre *Surret*, *Harlange*, *Tarchamps*, qu'elle laissera au Grand-Duché de Luxembourg, et *Honville*, *Livarchamps* et *Loutremange*, qui feront partie du territoire Belge : atteignant ensuite, aux environs de *Doncols* et de *Soulez*, qui resteront au Grand-Duché, la frontière actuelle de l'arrondissement de *Diekirch*, la ligne en question suivra la dite frontière, jusqu'à celle du territoire Prussien. Tous les territoires, villes, places et lieux situés à l'ouest de cette ligne, appartiendront à la Belgique, et tous les territoires, villes, places et lieux situés à l'est de cette même ligne, continueront d'appartenir au Grand-Duché de Luxembourg.

Il est entendu, qu'en traçant cette ligne, et en se conformant autant que possible à la description, qui en a été faite ci-dessus, ainsi qu'aux indications de la carte, jointe pour plus de clarté au présent article, les Commissaires démarcateurs, dont il est fait mention dans l'article VI, auront égard aux localités, ainsi qu'aux convenances qui pourront en résulter mutuellement.

ARTICLE III.

Pour les cessions faites dans l'article précédent, il sera assigné à Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, une indemnité territoriale dans la province de Limbourg.

ARTICLE IV.

En exécution de la partie de l'article I, relative à la province de Limbourg, et par suite des cessions que Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de

Luxembourg fait dans l'article II, Sa dite Majesté possédera, soit en sa qualité de Grand-Duc de Luxembourg, soit pour être réunis à la Hollande, les territoires, dont les limites sont indiquées ci-dessous :

1^{re} *Sur la rive droite de la Meuse* : aux anciennes enclaves hollandaises sur la dite rive dans la province de Limbourg seront joints les districts de cette même province, sur cette même rive, qui n'appartenaient pas aux États-Généraux en 1790, de façon que la partie de la province actuelle de Limbourg, située sur la rive droite de la Meuse, et comprise entre ce fleuve à l'ouest, la frontière du territoire Prussien à l'est, la frontière actuelle de la province de Liège au midi, et la Gueldre Hollandaise au nord, appartiendra désormais toute entière à Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, soit en Sa qualité de Grand-Duc de Luxembourg, soit pour être réunie à la Hollande.

2^o *Sur la rive gauche de la Meuse* : à partir du point le plus méridional de la province hollandaise du Brabant Septentrional, il sera tiré, d'après la carte ci-jointe, une ligne, qui aboutira à la Meuse au-dessus de *Wessem*, entre cet endroit et *Stevenswaardt*, au point où se touchent, sur la rive gauche de la Meuse, les frontières des arrondissements actuels de *Ruremonde* et de *Maestricht*, de manière que *Bergerot*, *Stamproy*, *Neer-Itteren*, *Ittervoort* et *Thorn*, avec leurs banlieues, ainsi que tous les autres endroits situés au nord de cette ligne, feront partie du territoire hollandais.

Les anciennes enclaves hollandaises dans la province de Limbourg, sur la rive gauche de la Meuse, appartiendront à la Belgique, à l'exception de la ville de Maestricht, laquelle, avec un territoire de douze cents toises, à partir du glacis extérieur de la place sur la dite rive de ce fleuve, continuera d'être possédée en toute souveraineté et propriété par Sa Majesté le Roi des Pays-Bas.

ARTICLE V.

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, s'entendra avec la Confédération Germanique et les agnats de la Maison de Nassau, sur l'application des stipulations renfermées, dans les articles III et IV, ainsi que sur tous les arrangements, que les dits articles pourraient rendre nécessaires soit avec les agnats ci-dessus nommés de la Maison de Nassau, soit avec la Confédération Germanique.

ARTICLE VI.

Moyennant les arrangements territoriaux arrêtés ci-dessus, chacune des deux Parties renonce réciproquement pour jamais à toute prétention sur les territoires, villes, places et lieux situés dans les limites des possessions de l'autre Partie, telles qu'elles se trouvent décrites dans les articles I, II et IV.

Les dites limites seront tracées conformément à ces mêmes articles, par des commissaires démarcateurs belges et hollandais, qui se réuniront le plus tôt possible en la ville de Maestricht.

ARTICLE VII.

La Belgique, dans les limites indiquées aux articles I, II et IV, formera un État indépendant et perpétuellement neutre. Elle sera tenue d'observer cette même neutralité envers tous les autres États.

ARTICLE VIII.

L'écoulement des eaux des Flandres sera réglé entre la Hollande et la Belgique d'après les stipulations arrêtées à cet égard dans l'article VI du traité définitif, conclu entre Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne et les États-Généraux, le 8 novembre 1785 ; et conformément audit article, des commissaires, nommés de part et d'autre, s'entendront sur l'application des dispositions qu'il consacre.

ARTICLE IX.

§ 1. Les dispositions des articles CVIII jusqu'au CXVII inclusivement, de l'acte général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux fleuves et rivières navigables, qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais.

§ 2. En ce qui concerne spécialement la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, il est convenu que le pilotage et le balisage ainsi que la conservation des passes de l'Escaut en aval d'Anvers, seront soumis à une surveillance commune, et que cette surveillance commune sera exercée par des commissaires nommés à cet effet de part et d'autre. Des droits de pilotage modérés seront fixés d'un commun accord, et ces droits seront les mêmes pour les navires de toutes les nations.

En attendant et jusqu'à ce que ces droits soient arrêtés, il ne pourra être perçu des droits de pilotage plus élevés que ceux, qui ont été établis par le tarif de 1829, pour les bouches de la Meuse, depuis la pleine mer jusqu'à Helvoet et de Helvoet jusqu'à Rotterdam, en proportion des distances.

Il sera au choix de tout navire se rendant de la pleine mer en Belgique, ou de la Belgique en pleine mer par l'Escaut, de prendre tel pilote qu'il voudra ; et il sera loisible d'après cela aux deux pays d'établir dans tout le cours de l'Escaut et à son embouchure, les services de pilotage qui seront jugés nécessaires pour fournir les pilotes.

Tout ce qui est relatif à ces établissements, sera déterminé par le règlement à intervenir conformément au § 6 ci-après. Le service de ces établissements sera sous la surveillance commune mentionnée au commencement du présent paragraphe. Les deux gouvernements s'engagent à conserver les passes navigables de l'Escaut et de ses embouchures, et à y placer et y entretenir les balises et bouées nécessaires chacun pour sa partie du fleuve.

§ 3. Il sera perçu par le Gouvernement des Pays-Bas sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, un droit unique de florin 1,50 par tonneau, savoir florin 1,12 pour les navires qui, arrivant de la pleine Mer, remonteront l'Escaut Occidental pour se rendre en Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuzen, et de florin 0,38 par tonneau, des navires qui, arrivant de la Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuzen, descendront l'Escaut Occidental pour se rendre dans la pleine Mer.

Et afin que les dits navires ne puissent être assujettis à aucune visite, ni à aucun retard ou entrave quelconque dans les rades hollandaises, soit en remontant l'Escaut de la pleine Mer, soit en descendant l'Escaut pour se rendre en pleine Mer, il est convenu que la perception du droit susmentionné aura lieu par les agents néerlandais à Anvers et à Terneuzen. De même les navires arrivant de la pleine Mer pour se rendre à Anvers par l'Escaut Occidental, et venant d'endroits suspects pour le rapport sanitaire, auront la faculté de continuer leur

route sans entrave ni retard, accompagnés d'une garde de santé, et de se rendre ainsi au lieu de leur destination.

Les navires se rendant d'Anvers à Terneuzen, et vice versa, ou faisant dans le fleuve même le cabotage ou la pêche (ainsi que l'exercice de celle-ci sera réglé en conséquence du § 6 ci-après), ne seront assujettis à aucun droit.

§ 4. La branche de l'Escaut, dite l'Escaut oriental, ne servant point dans l'État actuel des localités à la navigation de la pleine Mer à Anvers et à Terneuzen et vice-versa, mais étant employé à la navigation entre Anvers et le Rhin, celle-ci ne pourra être grevée, dans tout son cours, de droits ou péages plus élevés, que ceux qui sont perçus d'après les tarifs de Mayence, du 31 Mars 1831, sur la navigation de Goreum jusqu'à la pleine Mer, en proportion des distances.

§ 5. Il est également convenu que la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin pour arriver d'Anvers au Rhin et *vice versa*, restera réciproquement libre, et qu'elle ne sera assujettie qu'à des péages modérés, qui seront les mêmes pour le commerce des deux Pays.

§ 6. Des commissaires se réuniront, de part et d'autre, à Anvers, dans le délai d'un mois, tant pour arrêter le montant définitif et permanent de ces péages qu'afin de convenir d'un règlement général pour l'exécution des dispositions du présent article, et d'y comprendre l'exercice du droit de pêche et du commerce de pêche dans toute l'étendue de l'Escaut sur le pied d'une parfaite réciprocité et égalité en faveur des sujets des deux Pays.

§ 7. En attendant, et jusqu'à ce que le dit règlement soit arrêté, la navigation de la Meuse et de ses embranchements restera libre au commerce des deux pays qui adopteront provisoirement à cet égard les tarifs de la convention signée le 31 mars 1831, à Mayence, pour la libre navigation du Rhin, ainsi que les autres dispositions de cette convention, pour autant qu'elles pourront s'appliquer à la dite rivière.

§ 8. Si des événements naturels ou des travaux d'art venaient par la suite à rendre impraticables les voies de navigation indiquées au présent article, le Gouvernement des Pays-Bas assignera à la navigation belge d'autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodés, en remplacement des dites voies de navigation devenues impraticables.

ARTICLE X.

L'usage des canaux, qui traversent à la fois les deux Pays, continuera d'être libre et commun à leurs habitants.

Il est entendu qu'ils en jouiront réciproquement et aux mêmes conditions, et que, de part et d'autre, il ne sera perçu sur la navigation des dits canaux, que des droits modérés.

ARTICLE XI.

Les communications commerciales par la ville de Maestricht, et par celle de Sittard, resteront entièrement libres et ne pourront être entravées sous aucun prétexte.

L'usage des routes qui, en traversant ces deux villes, conduisent aux frontières de l'Allemagne, ne sera assujéti qu'au paiement de droits de barrière modérés pour l'entretien de ces routes, de telle sorte que le commerce de transit n' puisse éprouver aucun obstacle et que, moyennant les droits ci-dessus mentionnés, ces routes soient entretenues en bon état, et propres à faciliter le commerce.

ARTICLE XII.

Dans le cas où il aurait été construit en Belgique une nouvelle route, ou creusé un nouveau canal, qui aboutirait à la Meuse vis-à-vis le canton hollandais de Sittard, alors il serait loisible à la Belgique de demander à la Hollande, qui ne s'y refuserait pas dans cette supposition, que la dite route ou le dit canal fussent prolongés d'après le même plan, entièrement aux frais et dépens de la Belgique, par le canton de Sittard jusqu'aux frontières de l'Allemagne. Cette route ou ce canal, qui ne pourraient servir que de communication commerciale, seraient construits, au choix de la Hollande, soit par des ingénieurs et ouvriers, que la Belgique obtiendrait l'autorisation d'employer à cet effet dans le canton de Sittard, soit par des ingénieurs et ouvriers, que la Hollande fournirait, et qui exécuteraient aux frais de la Belgique, les travaux convenus, le tout sans charge aucune pour la Hollande, et sans préjudice de ses droits de souveraineté exclusifs sur le territoire que traverseraient la route ou le canal en question.

Les deux parties fixeraient d'un commun accord le montant et le mode de perception des droits et péages qui seraient prélevés sur cette même route ou canal.

ARTICLE XIII.

§ 1. A partir du 1^{er} janvier 1839, la Belgique, du chef du partage des dettes publiques du Royaume des Pays-Bas, restera chargée d'une somme de cinq millions de florins des Pays-Bas de rente annuelle, dont les capitaux seront transférés du débet du grand livre d'Amsterdam ou du débet du Trésor général du Royaume des Pays-Bas, sur le débet du grand livre de Belgique.

§ 2. Les capitaux transférés et les rentes inscrites sur le débet du grand livre de la Belgique par suite du paragraphe précédent, jusqu'à la concurrence de la somme totale de 5,000,000 de florins des Pays-Bas de rente annuelle, seront considérés comme faisant partie de la dette nationale belge ; et la Belgique s'engage à n'admettre, ni pour le présent ni pour l'avenir, aucune distinction entre cette portion de sa dette publique, provenant de sa réunion avec la Hollande, et toute autre dette nationale belge déjà créée ou à créer.

§ 3. L'acquittement de la somme de rentes annuelles ci-dessus mentionnées de 5,000,000 de florins des Pays-Bas, aura lieu régulièrement de semestre en semestre, soit à Bruxelles, soit à Anvers, en argent comptant, sans déduction aucune de quelque nature que ce puisse être, ni pour le présent ni pour l'avenir.

§ 4. Moyennant la création de la dite somme de rentes annuelles de 5,000,000 de florins, la Belgique se trouvera déchargée envers la Hollande de toute obligation du chef du partage des dettes publiques du Royaume des Pays-Bas.

§ 5. Des Commissaires, nommés de part et d'autre, se réuniront, dans le délai de quinze jours après l'échange des ratifications du présent traité, en la ville d'Utrecht afin de procéder au transfert des capitaux et rentes qui, du chef du partage des dettes publiques du Royaume des Pays-Bas, doivent passer à la charge de la Belgique jusqu'à concurrence de 5,000,000 de florins de rente annuelle. Ils procéderont aussi à l'extradition des archives, cartes, plans et documents quelconques appartenant à la Belgique ou concernant son administration.

ARTICLE XIV.

Le port d'Anvers, conformément aux stipulations de l'article 15 du Traité de Paris, du 30 mai 1814, continuera d'être uniquement un port de commerce.

ARTICLE XV.

Les ouvrages d'utilité publique ou particulière tels que canaux, routes ou autres de semblable nature, construits en tout ou en partie aux frais du royaume des Pays-Bas, appartiendront avec les avantages et les charges qui y sont attachés, au pays où ils sont situés,

Il reste entendu que les capitaux empruntés pour la construction de ces ouvrages, et qui y sont spécialement affectés, seront compris dans les dites charges pour autant qu'ils ne sont pas encore remboursés, et sans que les remboursements déjà effectués puissent donner lieu à liquidation.

ARTICLE XVI.

Les séquestres qui auraient été mis, en Belgique, pendant les troubles, pour cause politique, sur des biens et domaines patrimoniaux quelconques, seront levés sans nul retard, et la jouissance des biens et domaines susdits sera immédiatement rendue aux légitimes propriétaires.

ARTICLE XVII.

Dans les deux pays, dont la séparation a lieu en conséquence du présent traité, les habitants et propriétaires, s'ils veulent transférer leur domicile d'un pays à l'autre, auront la liberté de disposer pendant deux ans de leurs propriétés, meubles ou immeubles, de quelque nature qu'ils soient, de les vendre et d'emporter le produit de ces ventes, soit en numéraire, soit en autres valeurs, sans empêchement ou acquittement de droits autres que ceux qui sont aujourd'hui en vigueur dans les deux pays pour les mutations et transferts.

Il est entendu que renonciation est faite, pour le présent et pour l'avenir, à la perception de tout droit d'aubaine et de détraction sur les personnes et sur les biens des Hollandais en Belgique, et des Belges en Hollande.

ARTICLE XVIII.

La qualité de sujet mixte, quant à la propriété, sera reconnue et maintenue.

ARTICLE XIX.

Les dispositions des articles 11 jusqu'à 21 inclusivement du traité conclu entre l'Autriche et la Russie, le 3 mai 1815, qui fait partie intégrante de l'acte général du Congrès de Vienne, dispositions relatives aux propriétaires mixtes, à l'élection de domicile, qu'ils sont tenus de faire, aux droits qu'ils exerceront comme sujets de l'un ou l'autre État et aux rapports de voisinage dans les propriétés coupées par les frontières, seront appliquées aux propriétaires ainsi qu'aux propriétés, qui, en Hollande, dans le Grand-Duché de Luxembourg ou en Belgique, se trouveront dans les cas prévus par les susdites dispositions des actes du congrès de Vienne. — Il est entendu que les productions minérales sont comprises dans les

productions du sol mentionnées dans l'article 20 du traité du 3 mai 1815, sus-allégué. Les droits d'aubaine et de détraction étant abolis dès à présent entre la Hollande, le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique, il est entendu que, parmi les dispositions ci-dessus mentionnées, celles qui se rapporteraient aux droits d'aubaine et de détraction, seront censées nulles et sans effet dans les trois pays.

ARTICLE XX.

Personne dans les pays, qui changent de domination, ne pourra être recherché ni inquiété en aucune manière pour cause quelconque de participation directe ou indirecte aux événements politiques.

ARTICLE XXI.

Les pensions et traitements d'attente, de non-activité et de réforme, seront acquittés à l'avenir, de part et d'autre, à tous les titulaires, tant civils que militaires, qui y ont droit conformément aux lois en vigueur avant le 1^{er} novembre 1830.

Il est convenu que les pensions et traitements susdits des titulaires nés sur les territoires, qui constituent aujourd'hui la Belgique, resteront à la charge du Trésor belge, et les pensions et traitements des titulaires nés sur les territoires, qui constituent aujourd'hui le royaume des Pays-Bas, à celle du Trésor néerlandais.

ARTICLE XXII.

Toutes les réclamations des sujets belges sur des établissements particuliers, tels que fonds de veuves, et fonds connus sous la dénomination de fonds des legs, et de la caisse des retraites civiles et militaires, seront examinées par la Commission mixte, dont il est question dans l'article XIII, et résolues d'après la teneur des règlements qui régissent ces fonds ou caisses.

Les cautionnements fournis, ainsi que les versements faits par les comptables belges, les dépôts judiciaires, et les consignations, seront également restitués aux titulaires sur la présentation de leurs titres.

Si du chef des liquidations dites *françaises*, des sujets belges avaient encore à faire valoir des droits d'inscription, ces réclamations seront également examinées et liquidées par la dite commission.

ARTICLE XXIII.

Seront maintenus dans leur force et vigueur les jugements rendus en matière civile et commerciale, les actes de l'état civil, et les actes passés devant notaire ou autre officier public sous l'administration belge, dans les parties du Limbourg et du Grand-Duché de Luxembourg, dont Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, va être remis en possession.

ARTICLE XXIV.

Aussitôt après l'échange des ratifications du présent traité, les ordres nécessaires seront envoyés aux commandants des troupes respectives, pour l'évacuation des territoires, villes, places et lieux qui changent de domination. Les autorités civiles y recevront aussi, en même temps, les ordres nécessaires pour la remise de

ces territoires, villes, places et lieux aux commissaires qui seront désignés à cet effet de part et d'autre.

Cette évacuation et cette remise s'effectueront de manière à pouvoir être terminées dans l'espace de quinze jours ou plus tôt si faire se peut.

ARTICLE XXV.

A la suite des stipulations du présent traité, il y aura paix et amitié entre Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg d'une part, et Sa Majesté le Roi des Belges de l'autre part, leurs héritiers et successeurs, leurs états et sujets respectifs.

ARTICLE XXVI.

Le présent Traité sera ratifié et les ratifications seront échangées à Londres, dans le délai de six semaines ou plus tôt si faire se peut.

Cet échange aura lieu en même temps que celui des ratifications du Traité conclu en ce jour entre Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, et leurs Majestés l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, le Roi des Français, la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le Roi de Prusse et l'Empereur de toutes les Russies.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires susdits ont signé le présent Traité et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Londres, le dix-neuf avril de l'an de grâce mil huit cent trente neuf.

(*L. S.*) DEDEL.

(*L. S.*) SYLVAIN VAN DE WEYER.

TRAITÉ CONCLU ENTRE LA BELGIQUE ET LES PUISSANCES LE 19 AVRIL 1839.

Au nom de la Très Sainte et Indivisible Trinité !

Sa Majesté le Roi des Belges, prenant en considération, de même que Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, Sa Majesté le Roi des Français, Sa Majesté la Reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Sa Majesté le Roi de Prusse, et Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, leur Traité conclu à Londres, le 15 Novembre 1834, ainsi que les Traités signés en ce jour entre leurs Majestés l'Empereur d'Autriche, le Roi des Français, la Reine de la Grande Bretagne, le Roi de Prusse et l'Empereur de toutes les Russies, d'une part, et Sa Majesté, le Roi des Pays-Bas, Grand-duc de Luxembourg de l'autre part, et entre Sa Majesté le Roi des Belges et Sa dite Majesté le Roi des Pays-Bas, Leurs dites Majestés ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges, le sieur Sylvain Van de Weyer, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté Britannique, officier de l'ordre de Léopold, grand' croix de l'ordre d'Ernest de Saxe, de l'ordre de la Tour

et de l'Épée, de l'ordre militaire et religieux des Saints Maurice et Lazare, commandeur de l'ordre royal de la légion d'honneur, etc., etc.

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, le sieur Frédéric-Chrétien-Louis, comte de Senfft-Pilsach, grand' croix de l'ordre impérial de Léopold et de celui de Saint Joseph de Toscane, grand' croix décoré du grand cordon des Saints Maurice et Lazare, chevalier de l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem et de l'aigle blanc, grand' croix de la légion d'honneur, de l'ordre de Mérite de Saxe et de celui de Saint-Stanislas, etc., chambellan et conseiller intime actuel de Sa Majesté Impériale et Royale apostolique, et son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Pays-Bas ;

Sa Majesté le Roi des Français, le sieur Horace-François-Bastien, comte Sébastiani-Porta, grand'croix de son ordre royal de la Légion d'honneur, grand-cordon des ordres du Croissant de Turquie, de Léopold de Belgique, de Saint Ferdinand de Naples, du Saint-Sauveur de Grèce, chevalier de l'Ordre de la Couronne de fer, etc., etc., lieutenant général de ses armées, membre de la Chambre des députés de France, son Ambassadeur extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près sa Majesté Britannique ;

Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le très honorable Henri-Jean, vicomte Palmerston, baron Temple, pair d'Irlande, conseiller de Sa Majesté Britannique, en son conseil privé, chevalier grand'croix du très honorable ordre du Bain, membre du Parlement, et principal secrétaire d'État de Sa Majesté Britannique pour les Affaires Étrangères.

Sa Majesté le Roi de Prusse, le sieur Henri-Guillaume, baron de Bulow, grand' croix de l'ordre de l'Aigle Rouge de Prusse de la seconde classe, grand'croix de l'ordre royal des Guelphes, commandeur des ordres de Saint-Stanislas de Russie et du Faucon de Saxe-Weimar, etc., son Chambellan, conseiller intime de légation, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté Britannique ;

Et Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, le sieur Charles-André, comte Pozzo di Borgo, général d'infanterie de ses armées, son aide de camp général, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire près Sa Majesté Britannique, chevalier des ordres de Russie et de l'ordre militaire de Saint-Georges de la 4^e classe, chevalier de l'ordre de la Toison d'Or, grand'croix de l'ordre royal de Saint-Etienne de Hongrie, de l'Aigle Noir et de l'Aigle Rouge de Prusse, de l'ordre de la Tour et de l'Épée de Portugal, de l'ordre de Saint-Ferdinand de Naples, de l'ordre royal des Guelphes, commandeur grand'croix de l'ordre du Bain, etc., etc.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Art. 1 — Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, Sa Majesté le Roi des Français, Sa Majesté la Reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Sa Majesté le Roi de Prusse et Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, déclarent que les articles ci-annexés et formant la teneur du traité conclu en ce jour entre Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté le Roi de Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, sont considérés comme ayant la même

force que s'ils étaient textuellement insérés dans le présent acte, et qu'ils se trouvent ainsi placés sous la garantie de Leurs dites Majestés.

Art. 2. — Le traité du 15 novembre 1831, entre Sa Majesté le Roi des Belges et Leurs Majestés l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie, le Roi des Français, la Reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le Roi de Prusse et l'Empereur de toutes les Russies, est déclaré n'être point obligatoire pour les Hautes Parties contractantes.

Art. 3. Le présent traité sera ratifié, et les ratifications seront échangées à Londres dans le délai de six semaines, ou plus tôt, si faire se peut. Cet échange aura lieu en même temps que celui des ratifications du traité entre la Belgique et la Hollande.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Londres, le dix-neuf avril, l'an de grâce mil huit cent trente-neuf.

(l.S.) SYLVAIN VAN DE WEYER.

(l.S.) SENFFT.

(l.S.) SEBASTIANI.

(l.S.) PALMERSTON.

(l.S.) BULOW.

(l.S.) POZZO DI BORGO.